



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 21 febbraio 2020**



Prime Pagine

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

Primo Piano

21/02/2020	Il Sole 24 Ore Pagina 31 Rossi: «Modello Genova per liberare 1 miliardo»	<i>Raoul de Forcade</i> 23
20/02/2020	euromerci.it Green Deal, i porti europei pubblicano la loro posizione	24

Trieste

21/02/2020	Il Piccolo Pagina 46 Ande Scuola, vincitori premiati in Comune	25
------------	--	----

Venezia

21/02/2020	Corriere del Veneto	Pagina 11	<i>Alberto Zorzi</i>	26
<hr/>				
21/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 19		27
<hr/>				
21/02/2020	Il Gazzettino	Pagina 1	<i>DAVIDE SCALZOTTO</i>	28
<hr/>				
21/02/2020	Il Gazzettino	Pagina 12	<i>DAVIDE SCALZOTTO</i>	29
<hr/>				
21/02/2020	Il Gazzettino	Pagina 29		30
<hr/>				
21/02/2020	Il Gazzettino	Pagina 30	<i>RAFFAELLA VITTADELLO</i>	31
<hr/>				
21/02/2020	Il Gazzettino	Pagina 30		32
<hr/>				
21/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 20		33
<hr/>				
21/02/2020	Il Gazzettino	Pagina 43		34
<hr/>				
21/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 32		35
<hr/>				
21/02/2020	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 24		36
<hr/>				
20/02/2020	Ansa			37
<hr/>				
20/02/2020	FerPress			38
<hr/>				
20/02/2020	Il Nautilus			39
<hr/>				
20/02/2020	Il Nautilus			40
<hr/>				
20/02/2020	Messaggero Marittimo		<i>Massimo Belli</i>	41
<hr/>				
20/02/2020	Sea Reporter			42
<hr/>				
20/02/2020	The Medi Telegraph			43
<hr/>				

Genova, Voltri

21/02/2020	MF	Pagina 23		44
<hr/>				
21/02/2020	Il Secolo XIX	Pagina 33		46
<hr/>				
21/02/2020	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 8		48
<hr/>				
21/02/2020	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 11		49
<hr/>				

20/02/2020	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	50
<hr/>			
20/02/2020	Portnews		51
<hr/>			
20/02/2020	PrimoCanale.it		52
<hr/>			
20/02/2020	PrimoCanale.it		53
<hr/>			

La Spezia

21/02/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 39	54
<hr/>			
21/02/2020	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 43	55
<hr/>			
21/02/2020	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 43	56
<hr/>			
20/02/2020	Citta della Spezia		57
<hr/>			
20/02/2020	Citta della Spezia		58
<hr/>			
20/02/2020	shippingitaly.it		59
<hr/>			

Ravenna

21/02/2020	Il Sole 24 Ore	Pagina 15	<i>Natascia Ronchetti</i>	60
<hr/>				
21/02/2020	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 11		62
<hr/>				
21/02/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 42		63
<hr/>				
20/02/2020	Ravenna Today			64
<hr/>				
20/02/2020	shipmag.it			65
<hr/>				
21/02/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 47		66
<hr/>				

Marina di Carrara

21/02/2020	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)	Pagina 30		67
<hr/>				
20/02/2020	Ansa			68
<hr/>				

Livorno

21/02/2020	Il Tirreno	Pagina 22		69
<hr/>				

20/02/2020	shipmag.it		70
Livorno, siluro di Spinelli all'Authority: 'La concessione a Tdt va annullata'			
21/02/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 49	71
Coronavirus, vie della seta a rischio «Livorno è il porto terminale»			
21/02/2020	La Nazione (ed. Pisa-Pontedera)	Pagina 38	72
Litorale da salvare Arriva la sabbia di Livorno			
20/02/2020	Corriere Marittimo		73
Il porto di Livorno nella bufera giudiziaria - La vicenda - Parte I°			
20/02/2020	Corriere Marittimo		75
INTERVISTA / Baldissara, «Un errore interpretativo - Si mortifica il porto, unica industria di Livorno e si distrugge la vita delle persone»			
20/02/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	78
Irene Pivetti: occorre puntare sulle infrastrutture, noi ci siamo			
20/02/2020	Il Nautilus		79
Irene Pivetti: Livorno è un porto che funziona			
20/02/2020	Il Nautilus		80
AdSP del Mar Tirreno Settentrionale: Smooth Ports al giro di boa			
20/02/2020	Il Nautilus		81
AdSP del Mar Tirreno Settentrionale: Addio al Ponte del Magnale			
20/02/2020	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	82
Un tuffo nella storia labronica			

Piombino, Isola d' Elba

21/02/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 15	83
Vertice al Mise sulle Acciaierie Il ministro "entra" nella crisi			
21/02/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 19	84
Massi ciclopici per proteggere la banchina di Marina di Campo			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

21/02/2020	Corriere Adriatico	Pagina 7	85
Polveri sottili Le 30 centraline non registrano valori fuorilegge			
21/02/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 34	86
Porto e Asse, allerta smog			
21/02/2020	Corriere Adriatico	Pagina 10	88
Pd, da Longhi alla Annibaldi la volata per il candidato No di Giampieri e Oreficini			
21/02/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 5	90
I tormenti del Pd: «Chi candidiamo?» Spunta un poker di outsiders			
21/02/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 57	91
Pd e alleati: 5 nomi. Ma occhio alla Mancinelli			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

21/02/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 35	93
Costa aumenta il suo impegno in città			
21/02/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 36	94
Costa presenta Smeralda e cresce la presenza in città			
21/02/2020	La Provincia di Civitavecchia	Pagina 3	95
Porrello sollecita la riapertura della ferrovia			

21/02/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 37	96
	Di Maio: «Serve la darsena energetica»	
21/02/2020	La Provincia di Civitavecchia Pagina 4	97
	«Servono nuove infrastrutture»	
20/02/2020	FerPress	98
	AdSP Civitavecchia: di Majo, al MISE chiederemo sostegno finanziario e realizzazione di nuove infrastrutture portuali	
20/02/2020	FerPress	99
	AdSP Civitavecchia: di Majo riceve Comitato per ripristino della Civitavecchia-Capranica-Orte. Ne esamineremo vantaggi economici per il porto	
20/02/2020	Il Faro Online	100
	AdSP, di Majo riceve il Comitato per il ripristino della Civitavecchia-Capranica-Orte	
20/02/2020	shippingitaly.it	101
	A Civitavecchia di Majo riesuma il progetto di un nuovo terminal container	
20/02/2020	La Provincia di Civitavecchia	102
	"Un contratto d' area per Civitavecchia"	
20/02/2020	ilcentro.it	103
	Porto, dopo l' estate i lavori per allungare il molo fino alla diga	

Napoli

21/02/2020	Il Roma Pagina 34	104
	Fincantieri, Longobardi convoca un' audizione in commissione Bilancio	
21/02/2020	Cronache di Napoli Pagina 25	105
	Fincantieri, vertice a Palazzo Santa Lucia	
21/02/2020	MF Pagina 22	106
	nonsolomare	
20/02/2020	shipmag.it	107
	Dopo l'addio alla linea di Tirrenia, l'Authority manda più ispettori in banchina	<i>Redazione</i>
20/02/2020	shippingitaly.it	108
	Garolla: una nuova bettolina per Napoli, un AHTS e un pensiero al Gnl	

Brindisi

21/02/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 1	110
	Il porto tra sviluppo e occupazione	
21/02/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10	111
	Nuovo vertice sul porto Obiettivo: via alle opere strategiche per i traffici	<i>FRANCESCO RIBEZZO PICCININ</i>
21/02/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10	113
	«Il presidente ci dica quali infrastrutture ritiene essenziali e chi le vuole bloccare»	

Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

21/02/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 23	115
	«Gioia Tauro ha altre precise peculiarità»	
21/02/2020	Il Quotidiano della Calabria Pagina 9	116
	Il ministro: «Sceghieremo il meglio»	
21/02/2020	Il Quotidiano della Calabria (ed. Cosenza) Pagina 22	117
	Stasi responsabile "Anci" per la portualità e aeroporti	

Cagliari

20/02/2020	shippingitaly.it	118
	Lunedì entra in servizio a Cagliari la seconda nave di Grendi	

Messina, Milazzo, Tremestieri

21/02/2020	Gazzetta del Sud Pagina 34	119
<hr/>		
20/02/2020	Stretto Web	120
<hr/>		
21/02/2020	Gazzetta del Sud Pagina 27	122
<hr/>		
21/02/2020	Gazzetta del Sud Pagina 27	124
<hr/>		
21/02/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 1	125
<hr/>		
21/02/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 23	126
<hr/>		
21/02/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 23	127
<hr/>		
20/02/2020	ilcittadinodimessina.it	128
<hr/>		
20/02/2020	shipmag.it <i>Redazione</i>	129
<hr/>		
20/02/2020	The Medi Telegraph	130
<hr/>		

Catania

21/02/2020	La Sicilia Pagina 29	131
<hr/>		

Focus

20/02/2020	Messaggero Marittimo <i>Massimo Belli</i>	132
<hr/>		
20/02/2020	(Sito) Adnkronos	133
<hr/>		
20/02/2020	Affari Italiani	134
<hr/>		
20/02/2020	Informare	135
<hr/>		
20/02/2020	Informazioni Marittime	136
<hr/>		
20/02/2020	shipmag.it <i>Redazione</i>	137
<hr/>		
02/02/2020	diariobahiadecadiz.com	138
<hr/>		
20/02/2020	mvrdiv.nl	140
<hr/>		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63921
Roma, Via Campania 39 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 6397510
mail: servizioclienti@corriere.it

No PLACE TOO FAR.
SCARPA®



Domenica gratis
Un inserto di 36 pagine
sulla sostenibilità

Clima, inquinamento e scelte individuali
Prima uscita dell'inchiesta **Pianeta 2020**



Nel weekend
La vergogna
e l'orgoglio

di **Marco Missiroli**
nel settimanale **la Lettura**

SCARPA®

MOJITO THE ORIGINAL

La missione Ue

UN ALTRO ERRORE SULLA LIBIA

di **Franco Venturini**

Il cirenaico Haftar spara a volontà, il tripolino Serraj sospende la sua partecipazione al negoziato militare di Ginevra, e così le residue speranze di stabilizzare la Libia affogano in un mare di parole che vede l'Italia tra i più loquaci protagonisti. Aveva cominciato, nella corsa ai proclami ad uso interno, il tanto attesa conferenza di Berlino che pur di non fallire subito ha prodotto a cuor leggero un lungo elenco di traquardi irraggiungibili. Riuscendo in tal modo a fallire dal giorno dopo, quando si è visto che la tregua d'armi non reggeva, che le forniture di armi provenienti dai padri dei due schieramenti continuavano imperterrite, che Turchia con Serraj e Russia con Haftar accentuavano la loro presenza sul terreno invece di ridurla, che gli Usa guardavano dall'altra parte e che l'Europa rimaneva divisa e inefficace malgrado i suoi indiscutibili interessi in Libia. Poi, fatto più unico che raro, è stata l'Onu ad alzare la voce osservando che l'embargo sulle armi «somigliava ormai a una barzelletta». Il giorno dopo, lunedì scorso, si riuniva il Consiglio dei ministri degli Esteri europei. Non poteva più far finta di niente, e incassare l'accusa di far ridere. Doveva decidere «qualcosa», e così è stato. Ma questa volta accanto alla consueta retorica diplomatica c'è stato il coinvolgimento di forze militari, con una approssimazione che non fa ben sperare. Anche perché subito dopo Haftar ha lanciato i suoi missili sul porto di Tripoli, e Serraj ha abbandonato i negoziati militari che dovevano consolidare la tregua.

continua a pagina 34



Il presidente tedesco Frank-Walter Steinmeier (64 anni) con la moglie Elke Büdenbender (58 anni) depongono fiori nel luogo della strage

CHOC IN GERMANIA UNDICI MORTI NELLA STRAGE

Il killer tedesco che voleva sterminare tutti gli stranieri

di **Elisabetta Rosaspina**

Tobias Rathjen, il killer tedesco della strage di Hanau, gestiva un sito dove postava le sue farneticazioni. Nel suo «manifesto» sciornava tutta la sua insolenza per la presenza di stranieri che «mettevano in pericolo la Germania».



Tobias Rathjen killer di Hanau aveva 43 anni

a pagina 3

L'INCHIESTA GLI AGGUATI NEOAZISTI

La rete nera entrata in azione

di **Paolo Valentino**

a pagina 5

Politica Il presidente del Consiglio: non cerco altre maggioranze. Il leader di Iv: non resto a ogni costo

Faccia a faccia tra i sospetti

Conte e Renzi si vedranno. Il premier: ma il vero confronto è in Parlamento

DELRIO, CAPOGRUPPO PD ALLA CAMERA

«Basta vivacchiare, o si voti»

di **Monica Guerzoni**

«**I**l governo non vivacchi. Oppure è meglio votare. Adesso Conte deve cambiare passo»: così il capogruppo dem alla Camera, Graziano Delrio.

a pagina 9

BERTAZZO, AD DI ATLANTIA

«Niente revoca, ora l'intesa»

di **Federico Fubini**

Carlo Bertazzo, numero uno di Atlantia, dice al Corriere che serve «un'intesa su Autostrade con più investimenti e regole inflessibili». Un'eventuale revoca delle concessioni? «Sarebbe uno choc». a pagina 11

GIANNELLI

RIFORMA RENZI



ELEZIONE DIRETTA DEL CAPO DEL GOVERNO

Dopo gli scambi polemici, Matteo Renzi e il premier Conte avranno una faccia a faccia. Anche se il presidente del Consiglio chiarisce che il «vero confronto è in Parlamento». Certo è che Conte ripete che «non cerco altre maggioranze», insomma, se ci sono le condizioni avanti così, purché si vada avanti e non si vivacchi. Il leader di Italia viva, dal canto suo, ribadisce che «non restiamo nella maggioranza ad ogni costo». Per quanto riguarda la proposta del «sindaco d'Italia», Conte replica: «Italia viva è in parte promotore di una proposta di legge elettorale proporzionale. Se poi ci sono altre iniziative estemporanee non entro nel merito».

da pagina 6 a pagina 11

CODOGNO, È UOMO DI 38 ANNI

Positivo al test del coronavirus: primo contagio in Lombardia

Coronavirus, primo caso di contagio in Lombardia. Un uomo di 38 anni è risultato positivo al test. È ricoverato al reparto di terapia intensiva dell'ospedale di Codogno, nel Lodigiano per una grave insufficienza respiratoria. A fine gennaio sarebbe stato a cena con alcuni colleghi di ritorno dalla Cina. «Le persone che sono state in contatto con il paziente sono in fase di individuazione e sottoposte a controlli specifici e alle misure necessarie» ha dichiarato l'assessore al Welfare Giulio Gallera. Il pronto soccorso dell'ospedale è chiuso per precauzione. Ora sono attesi gli esiti definitivi degli Spallanzani di Roma, ma ci vorranno almeno 24 ore per avere l'esito.

a pagina 13

IL CAFFÈ di Massimo Gramellini

Copia e incolla

Ci sono uomini, i cui nomi pronunciamo tutti i giorni, che non influiscono sulle nostre vite. E altri, a noi completamente ignoti, che cambiano in profondità. Larry Tesler (1946-2020) era uno di loro. Nel 1973 — aveva ventisei anni — gironzolando con il collega Mott tra i circuiti di un mastodontico computer californiano, ebbe l'idea di inserire nel sistema operativo i comandi «copia e incolla» per risparmiare il fastidio di riscrivere le frasi. Come spesso capita ai pionieri — pensate a Colombo — Tesler non aveva la minima idea della portata del suo gesto. Il «copia e incolla» ha costretto decine di ministri alle dimissioni (per lo più all'estero: in Italia farsi beccare a copiare una tesi di laurea è considerata sfortuna), ma soprattutto ha mo-

dificato la struttura mentale di ciascuno di noi. La copiatura classica richiedeva la riscrittura a mano o a macchina dei concetti copiati. Solo che, a furia di riscriverli, si finiva anche contro voglia per impararli. Il «copia e incolla» consente di scongiurare questo rischio. Adesso si può finalmente copiare qualunque cosa senza conoscerne il contenuto: è più che sufficiente uno sguardo alla prima riga, per essere sicuri di non avere preso il blocco sbagliato. Al pari di ogni altra invenzione, quella di Tesler è utile e pericolosa. Ma non va criminalizzata. Come si dice? «I mediocri copiano, i grandi rubano». Magari l'avesse scritta io. L'ho copia e incollata da Picasso, che pare l'avesse rubata a Oscar Wilde.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PROVA SUSTENIUM PLUS

con l'aggiunta di **CREATINA**

DOPO L'INFLUENZA NON RIESCI A RIPARTIRE?

LA SPINTA CHE TI SERVE

00221
 9 771120 498008
 Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 35/1/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1, D.C. Milano



Tobias Rathjen uccide 10 persone in 2 shisha bar ad Hanau (Assia, Germania) e si suicida: era un folle e un razzista, eppure era riuscito a procurarsi 3 pistole



Venerdì 21 febbraio 2020 - Anno 12 - n° 51
 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

SCHIZOFRENIA Appuntamento col premier
Renzi in lista da Conte
 (e riattacca Bonafede)

■ Dopo il via libera all'incontro a Palazzo Chigi, fa filtrare: "Al 90% andiamo via dal governo" (e dalla maggioranza). Ormai non lo capiscono più neppure gli amici rimasti nel Pd. La guerriglia su intercettazioni e prescrizione viziata dai processi al babbo e al suo Giglio Magico

● LILLO, MARRA E ROSELLI A PAG. 4 - 5 - 7

Mannelli



SENATO Con 156 sì (anche di Italia Viva)

Approvati il Trojan e le intercettazioni

■ Incassata la fiducia, la battaglia in maggioranza non è finita: il decreto dovrà ora essere approvato dalla Camera. Il leader di Iv non partecipa, ma i suoi votano a favore, anche se precisano che "non equivale a una fiducia al Guardasigilli"

● MASCALI E PROIETTI A PAG. 6

Circo Rignano

di MARCO TRAVAGLIO

Ehi raga, vi sono piaciuto a Porta a Porta? Che statti, eh? Ho tenuto tutti col fiato sospeso per due giorni in attesa della bomba termoneucleare. E invece prooooo! Una scoreggina. Ammazza che volpe! Sono l'uomo più sorprendente del mondo, apposta mi invitano a parlare dappertutto e mi pagano pure: li faccio ammazzare dalle risate. Il mondo non mi ha mai capito, gli italiani mi hanno votato contro, i sondaggisti mi gufano, da piccolo i compagni mi canzonavano perché ero grasso? E io traack! Li punisco tutti in un colpo solo. Perché io sono avanti, sono oltre. Quelli si attardano dietro concetti polverosi tipo valori, ideali, etica, coerenza, politica. Ma io che c'entro? Io la politica l'ho mollata il 4 dicembre 2016. Sì, è vero, mi sono nominato senatore e ho fondato un partito, ma solo perché si guadagna bene, avevo la villa da pagare e gli amici da sistemare, altrimenti - siamo onesti, parlando con pardon - chi se li piglia? Il bello è che tutti mi scambiano ancora per un politico. Mileccano col pilota automatico alla lingua. Mi intervistano tutti i giorni pensando che abbia qualcosa da dire: io sparo la prima cazzata che mi passa per la testa, e quelli bevono tutto: commenti, analisi, esegesi della mia strategia, come se ne avessi una. Non capiscono che - a parte le battaglie ideali contro le intercettazioni e la blocco-prescrizione, se non i giudici mi svuotano il partito - non mi frega nulla di nulla e prendo tutti per il culo per stare sui giornali. Volevo abolire la prescrizione e ora che faccio? Annuncio la decima sfiducia a Bonafede che l'ha quasi abolita: ganzo, eh? Ho mandato a picco due premier, Letta e me stesso, sto per fottere pure Conte e che m'invento? Di eleggere il premier per rafforzarlo. Diffido i giallorosa dal tentare nuove maggioranze e che combinano? Voto tutti i giorni col centrodestra e propongo una nuova maggioranza col centrodestra per il "sindaco d'Italia" (questa l'ho copiata da Guzzanti travestito da Funari, "er sindaco d'a Germania, gmaa fa", da morire dal ridere). Minaccio un giornosio l'altro pure la crisi del governo che ho fatto nascere, poi chiedo un incontro a Conte per stabilizzarlo. Pregoli e Brachetti mi fanno una pippa. Sfido io che in giro mi pagano per fare le serate: dove lo trovano un fenomeno così? Era dai tempi dei mangiaspade, dei mangiafuoco, della donna cannone e della donna barbata che non si divertivano tanto. Pure in Pakistan vado fortissimo, meglio degli incantatori di serpenti sul tappeto volante. E ora scusate, ma sono in partenza per il nuovo tour: sagra della porchetta ad Ariccina e fiera del bue grasso a Carrù. Ho già in testa un paio di numeri da urlare. Pagano bene e si mangia gratis. Un sorriso a tutti gli amici. Anzi un prooooo!

"ONORABILITÀ" AUTOCERTIFICAZIONE PER I MANAGER PUBBLICI

"SCUSI LEI È IMPUTATO?"

ORA IL TESORO FARÀ

NOMINE SULLA PAROLA

PRIMA DEL CAMBIO DI 400 POSTI, GUALTIERI FA LO SCARICABARILE: NON STARÀ PIÙ AL GOVERNO VERIFICARE I CRITERI "ETICI"

● DI FOGGIA A PAG. 3

L'AD ENI SOTTO PROCESSO
 Descalzi vede Fraccaro per la terza riconferma
 ● TECCE A PAG. 2

TOSCANA, LA CANDIDATA 5S
 "Il Pd scarichi Iv e Gianì per correre coi 5Stelle"
 ● SALVINI A PAG. 8

RETRIBUZIONI DIGNITOSE
 La Catalfo ripropone i 9 euro: ora si balla
 ● CANNAVÒ A PAG. 15

NIENTE COMPROMESSI
 SUL SALARIO MINIMO
 ● MARTA E SIMONE FANA A PAG. 13

» C'È POSTA PER TE
Nenni rabbuffo
Pertini: "Oddio, il solito Sandro!"
 ● FELTRI A PAG. 16

» VITTORIO EMILIANI
 Succedeva ancora nelle vecchie case, magari di campagna, di ritrovare un baule pieno di carte, di lettere, un intero epistolario...
 A PAGINA 18

BLOOMBERG STORY
 Debutta MiniMike: neri, latini, donne i suoi punti deboli
 ● FELTRI A PAG. 16

VIA D'AMELIO
 Genchi: "Bocassini dalla parte di chi depistò le indagini"
 ● LO BIANCO A PAG. 14

edizioni settimo sigillo

Un libro di GIULIO VENOLI
Repubblica Italiana
 Dal trionfo e dal Colpo di Stato del 1946 ai giorni nostri

Nelle migliori librerie
 OPPURE ORDINARE DIRETTAMENTE ALL'EDITORE
 EUROPA LIBRERIA EDITRICE
 TEL. 06.39722155
 info@libreriaeuropa.it

€ 15,00 ● pp. 174 ● 14 pagine foto

La cattiveria
 È morto Larry Tesler, l'inventore del copia e incolla. È morto Larry Tesler, l'inventore del copia e incolla
 WWW.FORUM.SPINOZZA.IT

CHE C'È DI BELLO
 Salinger al cinema, Ozpetek a teatro, football da Pulitzer
 DA PAG. 20 A PAG. 23





il Giornale



VENERDÌ 21 FEBBRAIO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVII - Numero 44 - 1.50 euro*

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

L'EDITORIALE SE FUORI DALL'EUROPA SI DIVENTA CAMERIERI

di **Alessandro Sallusti**

Finalmente si comincia a capire quale cosa della Brexit, cioè cosa vuole dire uscire dalla Comunità europea. La prima certezza è che - essendo chiuse le frontiere per gli stranieri non qualificati e prevista l'espulsione per quelli che li si trovano - i ragazzi inglesi dovranno tornare a fare i camerieri invece che, come accade oggi, sedersi ai tavoli dei ristoranti ed essere serviti dai loro coetanei italiani in cerca di avventura. C'è da sperare che tra i giovani sudditi di Sua maestà ci siano volentieri a sufficienza, altrimenti l'alternativa sarà chiudere i pub e affidarsi alle macchinette automatiche di bevande e pasti freddi, che però qualche lavoratore «non qualificato» dovrà alimentare e quindi si torna al punto di partenza: i ragazzi inglesi dovranno servire il caffè o riempire i distributori di caffè. Di qui non si scappa.

A pensarci bene non è un dramma. Io da ragazzo, prima di fare il giornalista, per mantenermi ho fatto tanti lavoretti «non qualificati», sia pure sul patrio suolo: benzinaio, fattorino, mozzo sui battelli del lago di Como. Per questo non sono morto, anzi ho imparato a lavorare, cosa che poi mi è tornata molto utile nella professione definitiva.

Per certi versi i «lavori non qualificati» andrebbero resi obbligatori anche in Italia ai ragazzi italiani, più o meno studenti, sbaraccando le assurde norme che irrigidiscono il mercato del lavoro occasionale. Anche se per onestà, il problema non è soltanto legislativo: per molti giovani e per le loro mamme italiane fare il cameriere a Londra è motivo di orgoglio («mio figlio si mantiene a Londra»), farlo a Roma o Milano - per qualche mistero - è cosa socialmente imbarazzante, dequalificante e quindi da evitare, meglio il reddito di cittadinanza e lasciare che al banco ci stia l'immigrato.

Ecco, uscire dall'Europa e chiudere le frontiere potrebbe servire proprio a questo (temo solo questo): fare capire ai nostri ragazzi, e ai loro genitori, che fare l'ingegnere è meglio che il muratore, il medico che il badante, ma che se uno per qualsiasi motivo non raggiunge l'obiettivo non è che può farsi mantenere a vita dallo Stato o dalla famiglia e quindi gli tocca servire a tavola o imboccare gli anziani in attesa di tempi migliori.

Morale: tutti quei giovani e non solo che invocano l'Italex almeno si preparino a lavorare, perché un Paese senza «lavoratori non qualificati» non può stare in piedi a lungo. Decidano loro se lo scambio è conveniente.

VERSO IL TRIS CONTE PREPARA UN NUOVO GOVERNO

*Il premier fa shopping: «Chiamo le forze sane del Paese»
Prove di dialogo tra Forza Italia e Italia Viva*

L'ASTROFISICA SAVAGLIO IN GIUNTA

Così la Santelli in Calabria riporta a casa il cervello in fuga

Sabrina Cottone



STIMATA ALL'ESTERO
Sandra Savaglio sulla copertina di «l'Espresso»

«Sandra Savaglio è un'astrofisica italiana, specializzata nello studio della storia cosmica dell'universo». Curriculum talmente spaziale da sembrare il trailer di un film di Hollywood sulla Nasa, inclusa la locandina con immagine bionda e radiosa di lei. Invece la foto sorridente arriva da una favola vera che in questi giorni mette di buon umore la Calabria e non solo. È la storia della neo assessora regionale a Università, ricerca scientifica e istruzione precipitata dall'iperspazio alla sala giunte della Cittadella di Catanzaro. Fresca nomina dell'iperattiva presidente Jole Santelli, che aveva appena sorpreso la politica (...)

segue a pagina 6

Giuseppe Marino

Il premier Giuseppe Conte cerca una terza via appellandosi alle «forze sane del Paese». Diplomazia al lavoro tra Forza Italia e Iv.

a pagina 3
servizi da pagina 2 a pagina 4

LA CRISI DEL COMMERCIO

Chiudono 70mila negozi
Le città sono meno sicure

di **Carlo Lottieri**con **Signorini** a pagina 8

STRAGE RAZZISTA: NOVE MORTI

Mattanza in Germania: «Turchi da sterminare»

Roberto Fabbri, Luigi Guelpa e Daniel Mosseri

Tobias Rathjen, il killer che nella strage di Hanau in Germania ha ucciso nove persone di nazionalità turca e curda, aveva l'ossessione dei musulmani. La Germania si ritrova vittima di un odio animato da persone che vogliono la guerra civile come bagno di sangue purificatore, un classico delirio dell'estrema destra da cent'anni a questa parte.

alle pagine 12-13

L'IRA DI SALVINI CONTRO LA SENTENZA

Toghe, Carola graziata «Nessuna violazione» E spunta un'altra nave

Luca Fazzo

Carola Rackete doveva imbarcare i migranti sulla Sea Watch e portarli a tutti i costi in un porto sicuro. Per la Capitana che speronò la Gdf dalla Cassazione arriva un'assoluzione che somiglia a una medaglia.

con **Bulian** a pagina 10

LA NUOVA COLLANA

Da domani
con il «Giornale»
la storia
delle fanterie

di **Francesco Perfetti**

La *Storia delle fanterie italiane* di Edoardo Scala fu pubblicata in dieci grossi volumi fra il 1950 e il 1956 per iniziativa dello Stato maggiore dell'Esercito. Si trattava di un'opera monumentale destinata a diventare, presto e comprensibilmente, una vera e propria rarità bibliografica perché, una volta esaurite la tiratura, non venne più ristampata e risultò difficilmente reperibile anche sul mercato antiquario.

La *Storia delle fanterie italiane*, riempita davvero un vuoto nella storiografia militare nazionale che aveva prodotto, e tuttora produce, lavori storici importanti, spesso, però, molto (...)

segue a pagina 25

IN ITALIA, FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPECIALE IN ALTO A SINISTRA), IL 2020 COMINCIA IL 21 FEBBRAIO (VEDI ART. 1, C. 108, NUOVO)

DOPO L'INFLUENZA
NON RIESCI A RIPARTIRE?

con l'aggiunta di
CREATINA

SUSTENIUM PLUS

LA SPINTA
CHE TI SERVE

LARRY TESLER AVEVA 75 ANNI

Addio signor copia&incolla idolo degli scrittori furbetti

di **Alessandro Gnocchi**

Lutto nel mondo dell'informatica, del giornalismo e della cultura in generale. È morto Lawrence «Larry» Tesler, l'inventore dei comandi «copia e incolla» del computer. Nato a New York nel 1945, laurea a Stanford, Larry è stato a lungo un ricercatore della Xerox, produttore statunitense di stampanti, ma aveva lavorato anche (...)

segue a pagina 18

IL CALCIATORE CHE VA AL WUHAN

Il fascino dei soldi batte la paura del coronavirus

di **Riccardo Signori**

a pagina 28

LA LITE MASINI-ELODIE E LO SPETTRO DELL'ANORESSIA

Dopo le battute sui «ciccioni» ora se la prendono coi magri

di **Massimiliano Parente**

Non pensate male, cioè non voglio intervenire a difesa di Elodie perché sono innamorato di Elodie e guardavo Sanremo solo per vedere lei, non certo Morgan e Bugo, ma Elodie ha ragione ad avere reagito duramente contro Marco Masini che ogni volta che la vedeva le diceva «Oh, ciao, ma quant'è che non mangi?». Cosa che (...)

segue a pagina 17

IL GIORNO

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

VENERDÌ 21 febbraio 2020
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

L'inchiesta, in campo i carabinieri forestali

**Traffico di cuccioli
Dall'Est a Milano
per l'affare più ricco**

Bandera e A. Gianni alle pagine 2 e 3



Pavia, nove mesi di squalifica

**Strattoni in campo
alla baby arbitra
Punito il mister**

Sisti a pagina 18

ristora
INSTANT DRINKS

Sindaco d'Italia, ecco chi vincerebbe

Sondaggio Il 52 % degli italiani approva la proposta di Renzi. E sceglie fra Salvini, Conte, Zingaretti e Meloni Servizi alle pagine 4 e 5

Chiusi settantamila negozi

**La nostalgia
delle vecchie
botteghe**

Matteo Massi

«**S**enti st'olive, queste so' greche. Greche». Gli urla Mario Brega. E Carlo Verdone, con la bocca piena, è costretto ad annuire: «So' greche». Scena dal film «Borotalco», interno di un negozio di alimentari: era 'solo' il 1982, ma sembrano passate ere geologiche. E mentre Confcommercio ricorda come negli ultimi dieci anni abbiano chiuso 70mila negozi nei centri storici, sale la nostalgia. A livelli così alti, che diventa perfino olfattiva. Chissà che cosa daremmo ora per trovare un salumiere che affili il coltello di fronte a noi e inizi a tagliare il prosciutto, senza bisogno di mettersi davanti, come se fosse in fabbrica, all'affettatrice.

Continua a pagina 10

**STRAGE XENOFABA, HANAU PIANGE 11 MORTI. IL DELIRIO DEL KILLER: «VIA GLI ESSERI INFERIORI»
GLI STRANIERI TORNANO BERSAGLIO: COSÌ L'ONDA NEONAZI RIPORTA I TEDESCHI AL PASSATO**

IL LATO OSCURO DELLA GERMANIA



L'autore della strage
ad Hanau,
Tobias Rathien,
43 anni

Servizi alle pagine 6 e 7

DALLE CITTÀ

Milano

**Le grandi aziende
tornano in città
attirate da brand
e riqualificazione**

Servizio nelle **Cronache**

Milano

**Lo sport lombardo:
evitare
di pagare la pay-tv**

Mola nelle **Cronache**

Milano

**Disabile insultata
sull'autobus
Ondata di sdegno**

Vazzana nelle **Cronache**



È scomparso uno dei pionieri della Silicon valley

**Tesler, genio informatico
Inventò il copia incolla**

Bolognini a pagina 25



Mikaela, 23 anni: «Papà è d'accordo»

**La figlia di Spielberg
«Voglio fare film hard»**

Servizio a pagina 13



SUPER 15
20 - 23 FEBRUARY 2020
Via Tortona 58 - Milano

GAYNOR & BONCARD

GAYNORBONCARD.IT



Domani su Alias

LA PANTERA CORRE ANCORA Come i linguaggi emersi 30 anni fa durante l'occupazione delle università italiane hanno lasciato il segno



Culture

JEAN DANIEL. Scompare a 99 anni uno dei padri del nuovo giornalismo. Protagonista della sinistra francese Luciana Castellina pagina 10



Visioni

BERLINALE «My Salinger Year», storia di formazione nell'ambiente letterario newyorkese dei '90, apre l'edizione 70 Piccino, Branca, Abiusi pagine 12 e 13

quotidiano comunista il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

VENERDI 21 FEBBRAIO 2020 - ANNO L - N° 45

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Berlino, cittadine/i, famiglie e bambini stretti per mano per ricordare le vittime della strage di Hanau davanti alla «storica» Porta di Brandeburgo foto Ap



I fantasmi dell'odio

L'estrema destra colpisce ancora in Germania, nove i morti della strage xenofoba di Hanau, in Assia. L'attentare ha sparato a raffica in due shisha-bar frequentati da turchi e curdi. Poi uccide anche la madre e si suicida. Merkel condanna razzismo e odio: Veleni per la nostra società pagine 2, 3

Notte tedesca

La follia dell'estrema destra

MARCO BASCETTA

Questa volta non ci troviamo nel profondo Est, immersi nei disagi e nelle frustrazioni che ancora affliggono i Länder della ex Rdt a trent'anni dalla riunificazione, ma nella ricca e illuminata Assia a una ventina di chilometri dalle torri finanziarie di Francoforte, cuore dell'Unione europea. Il giustiziere suicida di Hanau sembrerebbe un bancario quarantenne, incensurato, ignoto alla polizia, detentore legale di armi e del tutto inappariscente. Quello che si definirebbe, insomma, un "uomo qualunque".

— segue a pagina 3 —

Diritti universali Perché una Costituente della Terra

LUIGI FERRAJOLI

Ci sono problemi globali che non fanno parte dell'agenda politica dei governi nazionali, anche se dalla loro soluzione dipende la sopravvivenza dell'umanità: il salvataggio del pianeta dal riscaldamento climatico, i pericoli di conflitti nucleari, la crescita delle disuguaglianze e la morte ogni anno di milioni di persone per mancanza di alimentazione di base e di farmaci salva-vita, il dramma di centinaia di migliaia di migranti ciascuno dei quali fugge da un problema irrisolto.

— segue a pagina 15 —

GUERRA IN SIRIA, A IDLIB CACCIA RUSSI BOMBARDANO LE POSTAZIONI TURCHE. CIVILI ALLO STREMO

Putin-Erdogan, dalle parole ai raid

Il punto più basso dei rapporti tra i due alleati di comodo (e a intermittenza) Russia e Turchia è stato toccato ieri a Idlib, provincia nord-ovest siriana da mesi teatro del conflitto tra governo siriano e gruppi islamisti filo-turchi. Mosca ha inviato i suoi caccia a bombardare le postazioni turche, di-

struggendo un carro armato, sei veicoli da combattimento di fanteria e cinque pick-up con cannoni di grosso calibro. La Russia non si nasconde ma rivendica l'attacco, chiaro messaggio alle minacce di Erdogan che due giorni fa si diceva pronto all'offensiva su Idlib. Il dialogo, comunque, dicono i

due, prosegue e Ankara smettisse di aver chiesto il sistema di difesa Patriot agli Stati Uniti. A pagarne il prezzo sono i civili in fuga, 900mila in due mesi e mezzo, mentre ritornano gli attentati a Damasco e nel sud del paese dove sono stati uccisi due operatori dell'ong Oxfam.

MICHELE GIORGIO A PAGINA 9

Oggi elezioni in Iran

Gli Usa non vogliono un Paese normale

ALBERTO NEGRI

La vera sfida degli ayatollah è evitare l'astensionismo. Il vincitore del voto di oggi per il Majlis (Parlamento irani-

no), lo conosciamo: è il complesso militar-economico-religioso dei Guardiani della Rivoluzione.

— segue a pagina 9 —

LA STRANA COPPIA

Landini e D'Alema: «Il lavoro torni a sinistra»



Un dialogo su «L'orizzonte del lavoro» in Cgil tra Massimo D'Alema e Maurizio Landini. Una «strana coppia» che si è conosciuta «da poco» ma che si «stima» e si sta spendendo «per rilanciare la sinistra in Italia». L'ex premier: «Servono le sardine operaie»; il segretario Cgil: «Contrattiamo cosa produrre». MASSIMO FRANCHI A PAGINA 4

Economia

La centralità del «lavoro di cittadinanza»

LAURA PENNACCHI

Attorno all'idea della centralità del lavoro il centrosinistra sembra recuperare slancio: dal Piano per il Sud del ministro Provenzano alle iniziative in sanità del ministro Speranza al Patto per lo sviluppo che Zingaretti rilancia raccogliendolo dai sindacati.

— segue a pagina 15 —

All'interno

Bilancio Ue A Bruxelles la battaglia delle 17 «cicale»

ANNA MARIA MERLO

PAGINA 6

Governo Renzi chiama Conte: «Chiudiamo il teatrino»

ANDREA COLOMBRO

PAGINA 5

Napoli Violenze all'Accademia Le studentesse accusano

ADRIANA POLLICE

PAGINA 7

Stupefacenti

La galera non è un regalo alla polizia

PATRIZIO GONNELLA

I detenuti tossicodipendenti rappresentano un quarto della popolazione detenuta. Quelli ristretti per avere violato la legge sugli stupefacenti sono a loro volta circa un terzo dei 61 mila reclusi nelle carceri italiane.

— segue a pagina 7 —

LA CASSAZIONE

«Carola Rackete rispettò le regole del soccorso»



Quando a giugno del 2019 decise di non rispettare il divieto di ingresso nel porto di Lampedusa, Carola Rackete non fece altro che seguire quanto previsto dalle convenzioni internazionali che impongono al comandante di una nave di assicurare un porto sicuro ai naufraghi. A spiegarlo è la Corte di cassazione. LEO LANCIARI A PAGINA 6

00321 Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. - Imp/CRM/232103 9 771025 213500





IL MATTINO



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

Fondato nel 1892



Venerdì 21 Febbraio 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

ASCSHA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO L20

**Aperti gli archivi
Papa Pio XII
la carte segrete
che illuminano
il passato oscuro**
Franca Giansoldati a pag. 16



**Torre del Greco
Sigaretta elettronica
esplosa la batteria
ventenne ustionata**
Francesca Mari a pag. 32



**La critica
Vecchietti in fuga
lontano lontano
senza cedere
alla depressione**
Valerio Caprara a pag. 43



**La strage in Germania
Quei demoni
nella mente
dello stragista
tedesco**

Alessandro Orsini

Un estremista di destra ha aperto il fuoco in due locali ad Hanau abitualmente frequentati da turchi. Spiegare una strage terroristica richiede di osservare la personalità dell'attentatore e la società in cui è maturata la sua pulsione omicida. Per quanto riguarda le caratteristiche individuali, siamo davanti a un caso ricorrente. Durante le mie ricerche etnografiche all'interno dei gruppi neofascisti, ho trovato che i terroristi di estrema destra sono caratterizzati da un universo mentale che presenta sette caratteristiche cognitive.

Sono troppe per poterle riassumere in questa sede. Mi limiterò, pertanto, a quella più deflagrante, che è la paranoia, da cui scaturisce ciò che ho proposto di chiamare l'"ossessione per la purificazione" ovvero il desiderio di sterminare intere categorie sociali per liberare il mondo dalla presenza del "maligno". La paranoia dei terroristi di estrema destra nasce dalla convinzione che gli immigrati sbarchino sulle nostre coste con un piano segreto, che è quello di islamizzare l'Europa e ridurre in schiavitù i bianchi. Ovviamente si tratta di un delirio: gli immigrati non si conoscono tra loro, non hanno capi, non si coordinano e non hanno alcun piano comune. Arrivano alla rinfusa e poi si disperdono.

Continua a pag. 42

L'attentatore

**La follia di Tobias
«Interi popoli
vanno sterminati»**

Servizi alle pagg. 8 e 9

Costa: «Un patto in Campania tra M5S e Pd sui programmi»

►L'intervista Il Ministro: «Regionali, ho detto sì per trovare una sintesi Con De Luca normale dialettica. Un terzo nome? Io non sono narciso»

Adolfo Pappalardo

«Ho detto sì all'indicazione di M5S per trovare una sintesi. In Campania occorre un patto tra Movimento 5 Stelle e Pd sui programmi, ma anche su un terzo nome». Così il ministro dell'Ambiente, Sergio Costa, su Regionali e candidature. «Con De Luca -dice- normale dialettica».

A pag. 5 con Porcaro

Le tensioni in maggioranza

**Renzi: incontrerò il premier
Ma Conte si prepara al tris**

Anche se il premier Conte e Renzi si vedranno la prossima settimana, per la prima volta dalla nascita del Conte/2 e dopo le ultime polemiche, non è detto che sia scontata la permanenza nella maggioranza di Italia Viva. Anzi, c'è l'ipotesi di Conte ter senza Iv.

Gentili e Pirone a pag. 5

Il caso concessioni

Autostrade, il governo apre alla nuova offerta del gruppo Benetton

Il governo apre in materia di concessioni autostradali. Conte non esclude una soluzione che contempni i Benetton. Gentili, Mancini e Pirone alle pagg. 2 e 3

Larry Tesler

**Addio a mister
«copia e incolla»
Quanti vantaggi
(e quanti danni)**

Alessandro Perissinotto

Si chiamava Larry Tesler, aveva 74 anni ed è scomparso lunedì scorso. Il nome potrebbe non dire granché, ma se la vostra giornata lavorativa è più semplice potete dire grazie alle sue idee rivoluzionarie. Tesler era nato il 24 aprile del 1945 a New York e aveva poi frequentato la Stanford University specializzandosi in interazione uomo-computer.



Continua a pag. 43

Il reportage La demolizione a Scampia con i ricordi di Peppe Lanzetta



L'avvio delle operazioni di abbattimento della Vela verde, a Scampia: utilizzata una speciale «pinza»

«Con le Vele cade il nostro muro di Berlino»

Piero Sorrentino a pag. 12. Daniela De Crescenzo e Luigi Roano alle pagg. 24 e 25

Cutolo ricoverato «Chiedo un'ora con mia moglie»

Il boss grave trasferito dal carcere di Parma I parenti delle vittime: prima dica la verità

Leandro Del Gaudio

Ha lasciato il carcere di Parma per l'ospedale. È la prima uscita dalla casa circondariale dopo un lunghissimo periodo di tempo. Raffaele Cutolo, capo della Nco, da due giorni è sotto osservazione in ospedale (difficoltà respiratorie). Oggi riceverà la visita della moglie. Ma il difensore, dopo la pronuncia della Consulta in materia di ergastolo ostativo, ha presentato istanza al fine di ottenere per Cutolo l'incontro di un'ora con la famiglia.

A pag. 11 con Di Fiore

Il Napoli tra campionato e Champions Perché ha ragione Gattuso Brescia vale di più del Barça

Francesco De Luca

La testa di Gattuso è qui, nella trincea di Brescia, dove i sogni di gloria dopo l'arrivo di Balotelli sono rapidamente sfumati. Il presidente Cellino, tornato in Italia dopo il soggiorno inglese, ha confermato la sua fama: tre allenatori cambiati per risolvere la squadra che è penultima e a sette punti dalla salvezza, ultima partita vinta il 14 dicembre, oltre due mesi fa.

Continua a pag. 42
Ventre a pag. 18

**Fuori dal coro
Confessiamolo
l'Atalanta ci fa
rosicare un po'**
Stefano Valanzuolo

Qualcuno, banalmente, chiama in causa il termine «rosicare». E ha ragione. È ciò che ha fatto il sottoscritto davanti alla goleada dell'Atalanta sul Valencia. Continua a pag. 42

C'è del nuovo nell'aria

Passalacqua

passalacqua.com





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 142 - N° 51
ITALIA
Sped. in A.P. DL351/2003 conv. L.46/2004 art.1 c.1 DCB-RM

NAZIONALE



Venerdì 21 Febbraio 2020 • S. Eleonora

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Il caso Elodie-Masini il bisticcio social e il complesso della magrezza
Lombardi a pag. 17



Europa League La Roma torna a vincere dopo un mese di astinenza Perez firma l'1-0 al Gent
Angeloni e Trani nello Sport



Il Messaggero Casa TOC TOC
messaggerocasa.it

L'attacco ai turchi
Quei demoni indotti nella mente dello stragista

Alessandro Orsini

Un estremista di destra ha aperto il fuoco in due locali ad Hanau abitualmente frequentati da turchi. Spiegare una strage terroristica richiede di osservare la personalità dell'attentatore e la società in cui è maturata la sua pulsione omicida. Per quanto riguarda le caratteristiche individuali, siamo davanti a un caso ricorrente. Durante le mie ricerche etnografiche all'interno dei gruppi neofascisti, ho trovato che i terroristi di estrema destra sono caratterizzati da un universo mentale che presenta sette categorie cognitive.

Sono troppe per poterle riassumere in questa sede. Mi limiterò, pertanto, a quella più deflagrante, che è la paranoia, da cui scaturisce ciò che ho proposto di chiamare "ossessione per la purificazione" ovvero il desiderio di sterminare intere categorie sociali per liberare il mondo dalla presenza del "maligno". La paranoia dei terroristi di estrema destra nasce dalla convinzione che gli immigrati sbarcano sulle nostre coste con un piano segreto, che è quello di islamizzare l'Europa e ridurre in schiavitù i bianchi.

Ovviamente si tratta di un delirio: gli immigrati non si conoscono tra loro, non hanno capi, non si coordinano e non hanno alcun piano comune. Arrivano alla rinfusa e poi si disperdono. Alcuni hanno successo; molti altri svaniscono ai margini della società.

Continua a pag. 22

Conte ter, il piano senza Renzi

►Il leader Iv propone un incontro, sì del premier. Ma rottura vicina su giustizia e Reddito Verso la crisi pilotata e un nuovo esecutivo con i Responsabili. Riforme, mossa di Giorgetti

ROMA Piano per un governo Conte ter senza Renzi in maggioranza. Allegrì e Pucci alle pag. 4, 5 e 6

Hanau, 10 morti. Choc in Germania per l'ennesima strage neo-nazista



I soccorsi ad Hanau davanti a uno dei due narghilè-bar della strage (foto EPA)

La follia di Tobias: «Elimino gli stranieri»

BERLINO Era convinto di essere spiato da forze oscure e vedeva complotti ovunque. Tobias Rathjen 43 anni, ha ucciso 9 persone (oltre alla madre e se stesso) ad Hanau solo perché immigrati.

Bussotti a pag. 9

La rete sul web
L'allarme degli 007 Ue «Non solo lupi solitari»

Cristiana Mangani
Da "Miss Hitler" all'operazione "Ombre nere". I gruppi neonazisti e xenofobi sono in grande aumento. A pag. 9

L'intervista

Lombardi: «No al bis della Raggi a Roma serve un'alleanza M5S-Pd»

Simone Canettieri

Il governo vada avanti senza Renzi, con chi ci sta a lavorare sui temi purché si riescano a fare le cose. A Roma? No a un Raggi bis, sì a un



accordo tra M5S e civiche e altri partiti, Pd compreso». Così Roberta Lombardi, storica capogruppo alla Camera e ora in Regione Lazio del M5S, interviene nel dibattito. A pag. 7

Autostrade, riparte il tavolo su pedaggi e nuovi investimenti

►Palazzo Chigi ad Atlantia: proposta o revoca L'ad Bertazzolo: «Siamo disponibili a trattare»

ROMA Colpo di scena nella vicenda della revoca o meno della concessione ad Autostrade: Conte ha aperto ad una soluzione finora inedita passando la palla al Benetton. «Il governo sta conducendo la procedura di revoca - spiega il premier - ma se arriva una proposta la valuteremo». Intanto riparte il tavolo su pedaggi e nuovi investimenti. Gentili, Mancini e Pirone alle pag. 2 e 3

Addio a Tesler
La semplice genialità del "copia e incolla"
Alessandro Perissinotto
Si chiamava Larry Tesler, aveva 74 anni ed è scomparso lunedì scorso. Continua a pag. 22

Il turista aveva 32 anni
La morte a Petra dell'italiano travolto dai massi

Claudia Guasco

Un viaggio a Petra, la città rocciosa scolpita nella roccia. Si arriva percorrendo una gola lunga un chilometro e così hanno fatto ieri Alessandro Ghisoni, ingegnere piacentino di 32 anni, la moglie Sonia Garbelli e i cognati di lui. Alcuni grossi massi si sono staccati dalla parete e hanno colpito Alessandro alla testa, uccidendolo. A pag. 15



DOPO L'INFLUENZA NON RIESCI A RIPARTIRE?

PROVA SUSTENIUM PLUS LIMITED EDITION

con l'aggiunta di **CREATINA**

LA SPINTA CHE TI SERVE

RICHE IN SSI ACQUA CALDA

IL TUO PRONTO SOCCORSO

Buon giorno, Acquario! Nel segno l'ultima Luna invernale, ma in questo momento profuma già di primavera grazie al magnifico aspetto con Venere in Ariete, che significa risveglio passionale. I nuovi incontri meritano di essere approfonditi, specie con persone che abbiamo un rapporto con il mare. C'è un mare, dice Hikmet, grande come i vostri occhi, ed è ancora da scoprire. Auguri, ancora da scoprire. Auguri, ancora da scoprire. L'oroscopo all'interno

© RIPRODUZIONE RISERVATA

IL GIORNO DI BRANCO

PER L'ACQUARIO È GIÀ PRIMAVERA

Buon giorno, Acquario! Nel segno l'ultima Luna invernale, ma in questo momento profuma già di primavera grazie al magnifico aspetto con Venere in Ariete, che significa risveglio passionale. I nuovi incontri meritano di essere approfonditi, specie con persone che abbiamo un rapporto con il mare. C'è un mare, dice Hikmet, grande come i vostri occhi, ed è ancora da scoprire. Auguri, ancora da scoprire. Auguri, ancora da scoprire. L'oroscopo all'interno

© RIPRODUZIONE RISERVATA

* € 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 Tuttmercato € 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

VENERDÌ 21 febbraio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Dossier scuola in Emilia Romagna e Marche

La fuga dei professori e dei non docenti Tremila in pensione

Gieri Samoggia, Annesse e Rosati alle pagine 10 e 11



DOMANI IN REGALO
SPECIALE CAREER DAY UNIBO

ristora
INSTANT DRINKS

Sindaco d'Italia, ecco chi vincerebbe

Sondaggio Il 52 % degli italiani approva la proposta di Renzi. E sceglie fra Salvini, Conte, Zingaretti e Meloni Servizi alle pagine 2 e 3

Chiusi settantamila negozi

La nostalgia delle vecchie botteghe

Matteo Massi

«**S**enti st'olive, queste so' greche. Greche». Gli urla Mario Brega. E Carlo Verdone, con la bocca piena, è costretto ad annuire: «So' greche». Scena dal film «Borotalco», interno di un negozio di alimentari: era 'solo' il 1982, ma sembrano passate ere geologiche. E mentre Confindustria ricorda come negli ultimi dieci anni abbiano chiuso 70mila negozi nei centri storici, sale la nostalgia. A livelli così alti, che diventa perfino olfattiva. Chissà che cosa daremmo ora per trovare un salumiere che affili il coltello di fronte a noi e inizi a tagliare il prosciutto, senza bisogno di mettersi davanti, come se fosse in fabbrica, all'affettatrice.

Continua a pagina 8

STRAGE XENOFABA, HANAU PIANGE 11 MORTI. IL DELIRIO DEL KILLER: «VIA GLI ESSERI INFERIORI» GLI STRANIERI TORNANO BERSAGLIO: COSÌ L'ONDA NEONAZI RIPORTA I TEDESCHI AL PASSATO

IL LATO OSCURO DELLA GERMANIA



L'autore della strage ad Hanau, Tobias Rathien, 43 anni

Servizi alle pagine 4 e 5

DALLE CITTÀ

Bologna

Via Stalingrado, guerra al velox Istanza al Prefetto «Va rimosso»

Rosato in Cronaca

Bologna

Caldo record e piante in fiore Timori di gelate

Orsi e Trombetta in Cronaca

Baricella

Insulti sulla chat delle mamme Denunciata

Radogna in Cronaca



È scomparso uno dei pionieri della Silicon valley

Tesler, genio informatico Inventò il copia incolla

Bolognini a pagina 25



Mikaela, 23 anni: «Papà è d'accordo»

La figlia di Spielberg «Voglio fare film hard»

Servizio a pagina 13

SUPER 15
20 - 23 FEBRUARY 2020
Via Tortona 58 - Milano



GAYNOR% BONCARD

GAYNORBONCARD.IT

CALLI
Torte Genovesi
€ 9,90 al Kg.
Via Trebisonda 56C

VENERDI 21 FEBBRAIO 2020

IL SECOLO XIX

CALLI
Torte Genovesi
€ 9,90 al Kg.
Via Trebisonda 56C

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXV - NUMERO 44, 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

GERMANIA, LA STRAGE DELL'IMPIEGATO «VOGLIO ANNIENTARE GLI IMMIGRATI»

GLI ARTICOLI / PAGINA 7



REPORTAGE DALLO UTAH Bloomberg sfida Trump «Posso unire l'America»

L'ARTICOLO / PAGINA 9

INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 10
Economia-Matrimo	Pagina 14
Genova	Pagina 19
Cinema/Tv	Pagina 35/37
Xte	Pagina 38
Sport	Pagina 42
Meteo	Pagina 47

IL PREMIER VEDRÀ RENZI PER SUPERARE LE TENSIONI NELLA MAGGIORANZA, POI INTERVERRÀ IN PARLAMENTO

Autostrade, Conte rilancia il dialogo: se vuol trattare, faccia una proposta

Lo scontro sulla revoca della concessione: serve l'intesa su indennizzi, taglio dei pedaggi e nuovi soci

Renzi chiede un incontro a Conte per «mettere fine al teatrino»: serve un chiarimento». Il premier è pronto a faccia a faccia la prossima settimana e fa sapere che «la porta è aperta». Superata la prova al Senato sul decreto intercettazioni: 156 sì alla fiducia con i voti di Italia Viva, ma non quello di Renzi, tra i temi caldi irrompe quello della revoca della concessione ad Autostrade. Conte rilancia il dialogo: «Il governo porta avanti la procedura, ma è interesse della controparte fare una proposta. Vediamo».

GRILLO E ALTRI SERVIZI / PAGINE 2 E 3

IL RETROSCENA

ROLLI
Il progetto del leader Iv: un governo costituente sotto la guida di Draghi

Mentre Renzi lancia a Conte la proposta di un incontro, dall'altra parte non rinuncia all'idea di promuovere la nascita di un governo costituente guidato da Draghi. Piano che non dispiace ad alcuni leghisti, ma che non convince Salvini.

L'ARTICOLO / PAGINA 2



PARLA IL SINDACO DI GENOVA

Bucci: pronto a decidere il dopo autoparco con chi vive a Cornigliano

Il sindaco di Genova Marco Bucci in un'intervista propone un patto con gli abitanti di Cornigliano, dopo le proteste per l'autoparco a Cornigliano. «La soluzione è temporanea, voglio valutare con gli abitanti cosa fare dopo in quelle aree».

E. ROSSI / PAGINA 19



PARLA LA DIRIGENTE GALLO Polizia stradale, il piano ligure: più pattuglie controlli e multe

Nel 2019 le multe per eccesso di velocità sono state 8 mila. La polizia stradale ligure ora aumenterà le pattuglie.

FREGATTI / PAGINA 20



Chiara, prima palombara: felice con lo scafandro

Chiara Giamundo oggi sarà la prima donna italiana a ricevere il brevetto da palombara della Marina

VIGNALI / PAGINA 13

LE IDEE

L'addio all'uomo che donò al mondo il copia e incolla

GIANNI RIOTTA

Il "cut and paste", il copia e incolla digitale dei documenti di oggi, esisteva in realtà già nel passato. Scribi e amanuensi rasiavano e riasavano vecchie pergamene, i manoscritti ebraici del Medio Evo erano spesso di qualità inferiore a quelli dei cristiani per la repressione culturale vigente e dunque ecco il necessario "cut and paste", una levigata di precisione e il testo cambiava. Anche in tipografia classica, con le righe di piombo delle linotype del '900, era possibile il "copia e incolla", il tipografo tagliava con le pinze l'accento da "è", voce del verso Essere, rendendolo innocua conguinazione "e".

SEQUE / PAGINA 17

Come un giudice nel computer ci cambierà la vita

GUIDO ALPA

Gli studi sulla intelligenza artificiale hanno prodotto in Italia una letteratura imponente. L'applicazione degli algoritmi nella scienza e nella tecnica si espande ormai senza frontiere ed esperienze che un tempo potevano essere considerate avveniristiche e fantascientifiche - proprio dai romanzi di fantascienza di Asimov si sono tratte le regole basilari dell'impiego dei robot a vantaggio dell'uomo e non per fini malvagi - sono ora considerate ordinarie e irrinunciabili. Anche nel diritto, scienza tendenzialmente portata a riflettere problemi e modelli maturati nel corso di una tradizione plurimillenaria, l'intelligenza artificiale sortisce effetti sorprendenti.

SEQUE / PAGINA 39

AURUM 1962
COMPRO ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO
Genova - Corso Buenos Aires 81 r
*Mercato Orientale (Genova) - lunedì 10/11 - martedì venerdì 10/11 - 10/11

BUONGIORNO

Il feroce Saladino era avvilito: «Guardate i franchi! Guardate con quale accanimento essi si battono per la loro religione, mentre noi musulmani non mostriamo alcun ardore nel condurre la guerra santa». La frase è l'epigrafe di un fondamentale libro (Le crociate viste dagli arabi) di Amin Maalouf, membro dell'Académie française, e appena ristampato dalla Nave di Tesse. La fama di Saladino è qualcosa di sublime, a cominciare dall'aggettivo che spesso ne accompagna il nome: feroce. Lo era al punto da sequestrare l'anziano marchese di Monferrato per costringere il figlio, il marchese Corrado, a interrompere l'occupazione di Tiro, in Terrasanta. Tenetevelo, rispose Corrado, tanto mio padre ha già campato abbastanza. Ma questi sono proprio fanatici, pensò Saladino, e sbalordito restituì

Storia dell'ardore

il marchese intonso, e gratis. Era un altro Islam, gaudente di ecumenismo culturale, beato nelle speculazioni filosofiche, nel vino, nel libertinaggio. Non aveva molta voglia di far la guerra, e il poco feroce Saladino lo sottolineava scorato intravedendo la sconfitta. Un po' come noi e un po' quello che ci diciamo noi, oggi, a ogni massacro nelle nostre città, quando lo sbigottimento d'apericena si esaurisce nelle piazze riecheggianti John Lennon e colorate coi gessetti. Finché qualcuno l'accanimento, quello dei franchi, non lo ha ritrovato ad Hanau, Germania, undici immigrati fatti fuori da un tizio che rilancia il progetto politico di «sterminare i popoli non tedeschi». Già Saladino aveva intuito quello che Yeats poi teorizzò: sono i peggiori a essere colmi d'appassionata intensità. —

AURUM 1962
COMPRO ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO
Genova - Corso Buenos Aires 81 r
*Mercato Orientale (Genova) - lunedì 10/11 - martedì venerdì 10/11 - 10/11



€ 2,50* in Italia — Venerdì 21 Febbraio 2020 — Anno 156*, Numero 51 — Issole24ore.com

*Noi vendita di rivista obbligatoria con il Macchio (Il Sole 24 Ore € 3,00 + I. € 4,80) Poste italiane SpA, in A.P. - D.L. 353/2003 art. 1, c. 46/bis, art. 1, c. 1, DCE Milano

Poste italiane SpA, in A.P. - D.L. 353/2003 art. 1, c. 46/bis, art. 1, c. 1, DCE Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo



Gli stati generali Misiani (Mef): «Pronti a un patto con i commercialisti per una riforma fiscale organica ed equa»

Il vice ministro sollecita la collaborazione dei professionisti. Il presidente del Cndcc Massimo Miani: la riforma si «concentra» sulla classe media, quella con redditi tra i 28mila e i 55mila euro.

Ivan Cimmarusti — a pag. 24

Goodbye season changes!

BluEarth-4S



YOKOHAMA
www.yokohama.it

FTSE MIB 25080,16 -1,56% | SPREAD BUND 10Y 136,10 -0,30 | €/€ 1,0790 -0,09% | ORO FIXING 1619,00 +0,92% | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 32-35

Italia ferma, dilaga la cassa integrazione

CRISI AZIENDALI

A gennaio autorizzati 21,3 milioni di ore, vola la cassa straordinaria (+57%)

Al Sud incremento del 90,7% L'allarme dei sindacati: urgenti misure per la crescita

Edizione chiusa in redazione alle 22

Si impenna la richiesta di cassa integrazione: autorizzati a gennaio 21,3 milioni di ore (+40,6% su base annua), boom al Sud: +90,7%. Volano soprattutto la cassa straordinaria, che segnala le crisi strutturali dell'impresa: 11,9 milioni le ore di Cigs (+53,6%). Domande di disoccupazione nel 2020 oltre i 2 milioni (vale a dire più alto degli ultimi quattro anni) mentre la variazione netta dei contratti a tempo indeterminato ha segnato a dicembre il primo vero calo da mesi: -75,024. **Pugliesi e Tucci** — a pag. 3

LO SCENARIO PER L'ECONOMIA

Il salto della crescita è improbabile (e ormai lo dice anche Gentiloni)



Dino Pesole — a pag. 3

INTERVENTO

BASTA CON LA POLITICA CHE COLPISCE L'ATTIVITÀ DI IMPRESA

di Carlo Roggilo — a pagina 2

L'EDITORIALE

IL PUNTO DI ROTTURA

di Fabio Tamburini

Va bene tirare la corda ma, come è noto, conviene non esagerare perché il risultato è scontato ad un certo punto si rompe. È evidente che siamo pericolosamente vicini al punto di rottura. E i dati diffusi ieri sulla

cassa integrazione lo confermano perché nelle ultime settimane la crescita è stata esponenziale, in particolare di quella straordinaria, cioè dell'anticamera dei licenziamenti. Non solo. — Continua a pagina 2

SUPERLAVORO PER LA EUROGROUP LAMINATIONS



Auto alla spina. Una nuova Volkswagen e-Golf elettrica, il cui motore innovativo in parte nasce alla periferia di Milano, a Baranzate

Auto elettrica, a Baranzate commessa Vw da 800 milioni



Eurogroup Laminations di Baranzate (Milano) è in forte crescita grazie anche a una commessa da 800 milioni da Volkswagen. Eurogroup, controllata dal suo presidente Sergio Iori (nella foto), è leader negli statori e rotor per motori elettrici. **Orlando** — a pag. 7

Conte vedrà Renzi, ma andrà alla conta sul piano per il rilancio

FACCIA A FACCIA

Primo punto: le grandi opere il leader di IV sulla giustizia: Bonafede si fermi o sarà tardi

Conte e Renzi vedranno la prossima settimana, per la prima volta dalla nascita del Governo. Poi il premier, forse a inizio marzo, presenterà in Aula l'agenda 2020-2023. **Palmerini, Patta, Perrone** — a pag. 6

GIUSTIZIA

I magistrati sospendono il dialogo con il ministro

— Seguiti a pag. 6



Autostrade, Governo pronto alla revoca L'avvocatura frena: rischio contenzioso

CONCESSIONI

Secretato il parere legale Conte: se arriva un'offerta transattiva, la valuteremo

Rarrivato Palazzo Chigi col ministro delle Infrastrutture l'atteso parere dell'avvocatura generale dello Stato, decisivo per l'eventuale revoca della concessione di Aspi. Il parere è stato secretato dalla presidenza del Consiglio, ma secondo le indiscrezioni raccolte dal Sole 24 al momento non ci sono elementi sufficienti per considerare una decisione di revoca della concessione priva di rischi di contenzioso, soprattutto in sede Ue.

Intanto advisor e banche d'affari starebbero studiando una strada per presentare al Governo una soluzione capace di scongiurare la strada della revoca. Tra le ipotesi, la trasformazione di Atlantia da azionista a semplice quotista di un nuovo fondo, gestito da un soggetto terzo, in cui far confluire Autostrade per l'Italia insieme ad altri asset. Conte: «Se arriva un'offerta transattiva, dobbiamo valutarla». **Santilli e Mangano** — a pag. 5

18 per cento

Banche Ubi, primo no alla Ops d'Intesa Messina: l'offerta non cambia

Luca Davi — a pag. 16

I soci storici di Ubi Banca rifiutano nel patto Car contrariano il 18% del capitale dell'istituto, una quota insufficiente a bloccare l'operazione

IL REPORTAGE

Voto in Iran: una gara tra falchi con i riformisti fuori gioco

L'Iran è pronto ad andare alle urne per rinnovare il Parlamento in una fase delicata per il Paese, alle prese con le sanzioni economiche Usa e a due mesi dall'uccisione del generale Qassem Soleimani. Il voto sancirà nuovi equilibri interni in vista di passaggi storici per la Repubblica Islamica, compresa la scelta di una nuova Guida suprema quando l'ortomane Ali Khamenei lascerà la scena. **Roggiolini** — a pag. 22



Hamid Bayat, ambasciatore della Repubblica islamica dell'Iran in Italia. Il nostro Paese è il primo partner commerciale europeo dell'Iran

Perché è ora di rilanciare i rapporti tra Italia e Teheran

di Hamid Bayat — a pagina 21

PANORAMA

BANCA CENTRALE

Cina, nuovo taglio dei tassi per parare gli effetti del virus

La Banca centrale cinese ha deciso di accelerare la politica espansiva per parare gli effetti dell'emergenza coronavirus sull'economia. Il tasso primario sui prestiti a un anno per famiglie e imprese, il Loan prime rate (LPR), è stato abbassato al 4,05% dal 4,15%. — a pagina 9



Oggi in edicola
Sul mensile «IL» alla riscoperta della generazione vocale

PLUS24

Il futuro delle banche e il costo per il cliente

Tassi zero e digitalizzazione, le banche cambiano modello di business e professionalità: il conto pagato in termini di minori fuffe, esuberanti e aumento degli oneri per il cliente

— domani con il quotidiano

UNICI MORTI

Germania sotto shock dopo la strage xenofoba di Hanau

«Atto di terrorismo di matrice xenofoba». Così gli inquirenti hanno classificato la strage di Hanau, dove nella tarda serata di mercoledì un uomo ha ucciso dieci persone, tra cui la madre, prima di uccidersi. Germania sotto shock. — a pagina 23

.moda

INDUSTRIA
STILE
BELLEZZA



Nelle sfilate di Fendi e Prada una femminilità potente e fiera

Angelo Flaccavento — a pag. 29

ILSOLE24ORE.COM

24+

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





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 21 febbraio 2020
Anno LXXVI - Numero 51 - € 1,20
S. Pier Damiani vescovo

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

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

VINCONO I PIÙ FURBI

Zingaretti premia i prepotenti

Via libera in Regione alla sanatoria sulle occupazioni abusive delle case popolari nel Lazio
Stop agli sfratti di chi fa la voce più grossa, anche il M5s si accoda fregandosene della legalità

L'abitacolo

«Vincio in centro e addio governo»

Il comunista Rizzo corre alle suppletive col ministro Gualtieri



Bechis a pagina 8

Risiko bancario

Ubi risponde «no» all'offerta Intesa
I grandi soci dell'istituto respingono l'Opa
«L'operazione è ostile»

Caleri a pagina 7

Coronavirus

Finisce l'incubo alla Cecchignola
Fuori i 55 in quarantena
A casa anche gli italiani sulla Diamond Princess

Sereni a pagina 10

Pontina

Minicar in fiamme
Salvo un ragazzo

La vettura si incendia e il giovane conducente chiama i vigili del fuoco



Gobbi a pagina 21

Il Tempo di Oshø

Quattrocento nomine non bastavano Tocca fare pure un nuovo capo in Rai?

Frasca a pagina 9



L'Umberto I rischia la paralisi

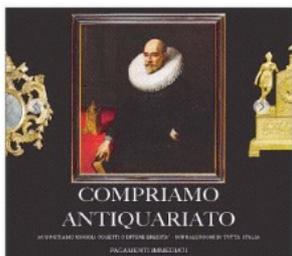
Paradosso all'italiana

Scaricarabile a quattro per non pulire Porta Maggiore

Valente a pagina 15

Le sirene sono mute, ma stavolta l'emergenza è rappresentata proprio da quelle luci spente: 4 ambulanze, acquistate per 400 mila euro, sono ferme da mesi, parcheggiate davanti ai padiglioni dell'Umberto I per mancanza di personale. Una carenza che al policlinico tiene fermi anche 3 reparti e rischia di paralizzare l'intero nosocomio.

Sbraga a pagina 16



La Pieve ANTIQUARIATO
Via San Giovanni 126, 00186 Roma (RM)
+39 06 4964771 info@antiquariopieve.it

Il diario

di Maurizio Costanzo



Ad Abbiategrosso è successo un fatto singolare: una mucca è scappata disperata quando ha capito che stava per essere portata al macello. Sì, la mucca è scappata creando un certo sconcerto in chi, da quelle parti, si trovava la mucca che correva senza meta. Certo, se tutti gli animali che vengono ammazzati, si passassero la voce e, all'improvviso, scappassero tutti, avremmo problemi nutrizionali ma anche una grande soddisfazione da animalisti. Chissà se la mucca, una volta ripresa, è stata graziata o portata al macello? Spero sia stata graziata, non fosse altro per il coraggio dimostrato nel fuggire.

Con due emendamenti approvati nella notte alla legge di Bilancio della Regione Lazio Pd e M5s la danno vinta a tutti gli occupanti abusivi di case popolari fino al 2014, con un sistema che premia i più prepotenti e rischia di lasciare fuori le famiglie più povere. Con un altro emendamento si deroga invece alle stesse norme regionali sulla assegnazione, facendo passare avanti gli immigrati.

De Rosa a pagina 3

Il giallo della casa delle donne

Lo studio «fantasma» commissionato e sparito

Magliaro a pagina 2

I «pizzardoni» di quartiere

Tutti in strada i nuovi vigili
Ma la Cgil si mette di traverso

a pagina 3

Europa League



1-0 CON BRIVIDI AL GENT

Buona solo la vittoria
La Roma ancora preda dei suoi fantasmi

Austini, Biafara, Carmellini e Zotti alle pagine 34 e 35



LA NAZIONE

VENERDÌ 21 febbraio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
→ 1870 ←
100% ORZO ITALIANO

Circuito affascinante, occasione Formula 1

Il Mugello in pista
«Qui il Gran Premio al posto di Shanghai»

Andreotti e commento di Galli a pagina 8



Lucca, farmaci non prescritti

Infermiera
«cura» la figlia
A processo

Pacini a pagina 13

ristora
INSTANT DRINKS

Sindaco d'Italia, ecco chi vincerebbe

Sondaggio Il 52 % degli italiani approva la proposta di Renzi. E sceglie fra Salvini, Conte, Zingaretti e Meloni Servizi alle pagine 2 e 3

Chiusi settantamila negozi

La nostalgia delle vecchie botteghe

Matteo Massi

«**S**enti st'olive, queste so' greche. Greche». Gli urla Mario Brega. E Carlo Verdone, con la bocca piena, è costretto ad annuire: «So' greche». Scena dal film «Borotalco», interno di un negozio di alimentari: era 'solo' il 1982, ma sembrano passate ere geologiche. E mentre Confcommercio ricorda come negli ultimi dieci anni abbiano chiuso 70mila negozi nei centri storici, sale la nostalgia. A livelli così alti, che diventa perfino olfattiva. Chissà che cosa daremmo ora per trovare un salumiere che affili il coltello di fronte a noi e inizi a tagliare il prosciutto, senza bisogno di mettersi davanti, come se fosse in fabbrica, all'affettatrice.

Continua a pagina 10

STRAGE XENOFoba, HANAU PIANGE 11 MORTI. IL DELIRIO DEL KILLER: «VIA GLI ESSERI INFERIORI» GLI STRANIERI TORNANO BERSAGLIO. COSÌ L'ONDA NEONAZI RIPIRTE I TEDESCHI AL PASSATO

IL LATO OSCURO DELLA GERMANIA



L'autore della strage ad Hanau, Tobias Rathien, 43 anni

Servizi alle pagine 4 e 5

DALLE CITTÀ'

Blitz della Polizia

Tenta il sequestro del figlio di 8 anni
Madre fermata con un complice

Brogioni in cronaca

Pista parallela a Peretola

Toscana Aeroporti rilancia la sfida
«Ora nuovo piano»

Mugnaini in cronaca

Lotta ai femminicidi

Ladri si pentono e restituiscono la panchina rossa

Baldi in cronaca



È scomparso uno dei pionieri della Silicon valley

Tesler, genio informatico
Inventò il copia incolla

Bolognini a pagina 25



Mikaela, 23 anni: «Papà è d'accordo»

La figlia di Spielberg
«Voglio fare film hard»

Servizio a pagina 17



SUPER 15
20 - 23 FEBBRAIO 2020
Via Tortona 58 - Milano

GAYNORBONCARD.IT

GAYNOR & BONCARD

la Repubblica

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Carlo Verdelli*

Anno 45 - N°44

Venerdì 21 febbraio 2020



Oggi con *Weekend e il Venerdì*

In Italia € 2,00



STRAGE IN GERMANIA

L'analisi

Il risveglio del mostro

di **Gad Lerner**

Il mostro si risveglia e la Germania torna a farci paura. Ancora di più ci spaventa, perché ci somiglia. La sua malattia sociale è la nostra. È difficile ammetterlo perché abbiamo contrapposto il mito del fanatismo tedesco alla presunta bonarietà italiana; ma è solo per una questione di mira se l'ecidio dei turchi di Hanau ha avuto un esito tanto più tragico del raid contro gli africani a Macerata, due anni fa.

● a pagina 4

Le storie

Il dolore della Merkel "L'odio ci avvelena"

di **Alberto D'Argenio**
● a pagina 3

Il terrorista bancario e il delirio su YouTube

di **Paolo Berizzi**
● a pagina 6

Mouk: "Se l'orrore diventa accettabile"

di **Anna Lombardi**
● a pagina 8

Sterminio razzista

Quarantenne tedesco, estremista di destra, fa fuoco in tre bar in Assia frequentati da Turchi. Muoiono 8 uomini e una donna incinta Aveva promesso: "Annientare gli stranieri che non vengono espulsi"

dalla nostra inviata ad Hanau **Tonia Mastrobuoni** ● alle pagine 2 e 3
Con i servizi di **Guerrera e Isman** ● alle pagine 4 e 7

Morto a 99 anni

Il mio Jean Daniel amico di giornalismo

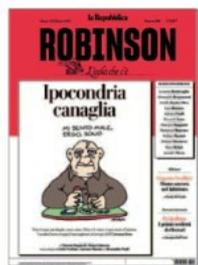
di **Eugenio Scalfari**



Quell'intellettuale che si fece reporter

di **Bernardo Valli**
● alle pagine 46 e 47

Domani Robinson



La tribù dei malati immaginari

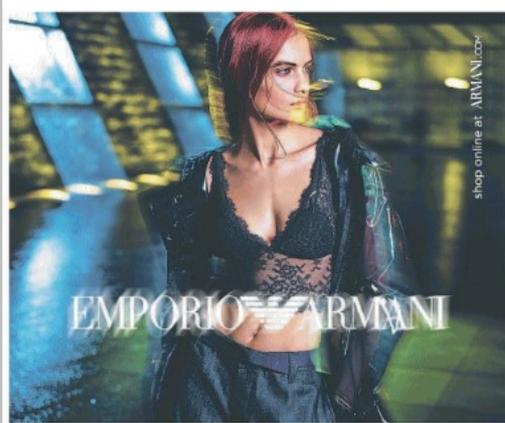
Il racconto

Cadono le Vele ma a Scampia vince Gomorra

di **Roberto Saviano**

Inizia l'abbattimento della Vela verde ma non sarà usato il tritolo. Non funzionò, o meglio funzionò male, quando fu utilizzato per abbattere la prima Vela. Partì la prima carica ma la Vela rimase su, immobile. Ci volle una potente seconda carica per farla andare giù.

● a pagina 29



Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 50
Tel. 06/49821; Fax 06/49822923 - Soci: Abb. Post, Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C. Milano - via Nervesa, 21 - Tel. 02/574941, e-mail: pubblicitasmanzoni.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 3,50 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

con Libri Filosofia Viva € 11,90

AZ

Jean Daniel Addio al giornalista che sussurrava ai presidenti francesi

SERVIZIO - P. 25

Diritto Metti un giudice nel computer per accorciare i tempi della giustizia

GUIDO ALPA - PP. 24-25



Moda Prada e Fendi frivole ma con spirito femminista

SERVIZIO - P. 27



LA STAMPA



VENERDÌ 21 FEBBRAIO 2020

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 154 II N. 49 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it

GNN

L'IPOTESI DI UN GOVERNO COSTITUENTE AFFIDATO AL BANCHIERE CENTRALE TENTA PURE LA LEGA. MA SALVINI È DUBBIOSO

Il piano di Renzi punta su Draghi

L'ex premier chiede di vedere Conte e stringe sulle nomine. Morra (M5S): il leader Iv va dimenticato

LA DEBOLEZZA DELL'ESECUTIVO

PARLAMENTO COL VIRUS DEL CENTRO

MARCELLO SORGI

Uno strano virus, per fortuna meno grave di quello cinese, affligge da qualche tempo la politica italiana, con conseguenze non letali, ma che stanno via via paralizzando il governo e il Paese: è la malattia del centro, dilagata prima ancora che il ritorno al sistema elettorale proporzionale ne autorizzi in qualche modo la riedizione.

CONTINUA A PAGINA 21

Matteo Renzi ha un'idea: Mario Draghi a Palazzo Chigi. Il leader di Italia viva pensa a un governo costituente presieduto dall'ex capo della Banca centrale europea se dovesse fallire la mediazione con Conte. L'ex premier chiede di vedere il presidente del Consiglio e stringe sulle nomine. Il senatore del M5S, Nicola Morra, liquida l'ex rottamatore: «Va dimenticato». SERVIZIO - PP. 2-3

PRESIDENZIALISMO

Da Craxi a Berlusconi Il flop lungo 40 anni del "Sindaco d'Italia"

ANALISI - P. 4

Scampia, le ruspe attaccano il mostro "Ma noi nelle Vele siamo stati felici"



Ieri è partita a Napoli l'opera di demolizione del simbolo del degrado italiano

NAPOLI Adesso, proprio adesso, il cingolato da 130 tonnellate si avvicina alla casa della signora Anna De

Martino. «L'indirizzo preciso era complicato da ricordare, ma io non dimenticherò mai». PAGINA 15

LE IDEE

I PERICOLI DEL CONCORDATO

LO STATO LASCI FALLIRE AIR ITALY

ALBERTO MINGARDI

Il governo non vuole che Air Italy venga liquidata, preferisce che passi per un concordato. Perché? Gli azionisti hanno annunciato una liquidazione "in bonis". Si impegnano a pagare tutte le pendenze maturate con fornitori e creditori. Quando un vettore chiude i battenti, è inevitabile un certo disagio per gli utenti. Anche in questo caso l'azienda ha scelto una strategia esemplare, garantendo i voli fino al 25 febbraio e un indennizzo integrale dei biglietti dopo quella data. Al fallimento, di solito ci si arriva col fiato corto. I lavoratori perdono il posto, ma pure i fornitori e i creditori sanno che non riusciranno mai a ottenere fino in fondo quel che gli spetta.

CONTINUA A PAGINA 21

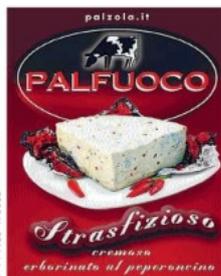
MORTO L'INVENTORE

GLI ORFANI DEL COPIA E INCOLLA

GIANNI RIOTTA

Il "cut and paste", il copia e incolla digitale dei documenti di oggi, esisteva in realtà già nel passato. Scribi e amanuensi raschiavano e riusavano vecchie pergamene, i manoscritti ebraici del Medio Evo erano spesso di qualità inferiore a quelli dei cristiani per la repressione culturale vigente e dunque ecco il necessario "cut and paste", una levigata di precisione e il testo cambiava. Anche in tipografia classica, con le righe di piombo delle linotype del '900, era possibile il "copia e incolla", il tipografo tagliava con le pizze l'accento da "è", voce del verso essere, rendendolo innocua congiunzione "e".

CONTINUA A PAGINA 21



BUONGIORNO

Il feroce Saladino era avvilito: «Guardate i franchi! Guardate con quale accanimento essi si battono per la loro religione, mentre noi musulmani non mostriamo alcun ardore nel condurre la guerra santa». La frase è l'epigrafe di un fondamentale libro (Le crociate viste dagli arabi) di Amin Maalouf, membro dell'Académie française, e appena ristampato dalla Nave di Tesse. La fama di Saladino è qualcosa di sublime, a cominciare dall'aggettivo che spesso ne accompagna il nome: feroce. Lo era al punto da sequestrare l'anziano marchese di Monferrato per costringere il figlio, il marcheseino Corrado, a interrompere l'occupazione di Tiro, in Terrasanta. Tenetevelo, rispose Corrado, tanto mio padre ha già campato abbastanza. Ma questi sono proprio fanatici, pensò Saladino, e sbalordito restitui

Storia dell'ardore

il marchese intonso, e gratis. Era un altro Islam, gaudente di ecumenismo culturale, beato nelle speculazioni filosofiche, nel vino, nel libertinaggio. Non aveva molta voglia di far la guerra, e il poco feroce Saladino lo sottolineava scorato intravedendo la sconfitta. Un po' come noi e un po' quello che ci diciamo noi, oggi, a ogni massacro nelle nostre città, quando lo sbigottimento d'apercena si esaurisce nelle piazze riecheggianti John Lennon e colorate coi gessetti. Finché qualcuno l'accanimento, quello dei franchi, non lo ha ritrovato ad Hanau, Germania, undici immigrati fatti fuori da un tizio che rilancia il progetto politico di «sterminare i popoli non tedeschi». Già Saladino aveva intuito quello che Yeats poi teorizzò: sono i peggiori a essere colmi d'apassionata intensità. —

STAMPA PLUS ST+

REPORTAGE

Ora Bloomberg corteggia i mormoni per battere Trump

P. 11



GERMANIA

La strage di Tobias, l'impiegato paranoico che odiava i migranti

PP. 12-13



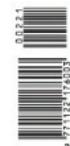
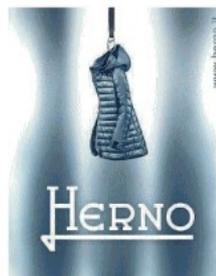
LE STORIE

A Torino la chiesa impara dalle banche la raccolta dei fondi

P. 21

La Svizzera blocca gli scalatori aostani: sono come i profughi

P. 29



Porti

Rossi: «Modello Genova per liberare 1 miliardo»

Raoul de Forcade

I porti italiani hanno a disposizione circa un miliardo di euro che non riescono a investire perché bloccati da burocrazia, codice degli appalti e codice ambientale. A denunciarlo è Daniele Rossi, presidente di **Assoporti** (oltre che dello scalo di Ravenna), il quale sostiene che il Paese «ha bisogno di uno shock normativo» per levarsi dall'impasse. Uno shock che potrebbe arrivare grazie «all'applicazione ai porti del modello adottato da Genova per la ricostruzione del ponte che sostituirà il viadotto Morandi». Gli scali italiani, afferma il leader dell'associazione che li riunisce, «sono nella medesima situazione del resto del Paese. Non c'è un'incapacità di spendere i soldi, né mancanza di fondi. Il problema sono l'eccesso di burocrazia, il codice degli appalti e quello dell'ambiente. Nessuno vuole, beninteso, rallentare i controlli o eliminare le regole. Ma occorre fare in modo che per realizzare un'opera in Italia non ci vogliano più dai 13 ai 17 anni». La vicenda della ricostruzione del Morandi, prosegue Rossi, «ha dimostrato che quando si vuole qualcosa la si può fare. Il modello Genova va preso in considerazione anche per i porti. Basterebbe attribuire i poteri del commissario ai presidenti delle Autorità di sistema portuale per un periodo sperimentale di 3 o 5 anni. E sono sicuro che i problemi burocratici si sbloccherebbero. Le **Adsp** riuscirebbero così a spendere il miliardo di euro che hanno nelle casse e a creare un circolo virtuoso che permetterebbe di generare investimenti, nel privato, pari ad almeno un altro miliardo. Non dimentichiamo, poi, che gli investimenti sulle banchine ne portano altri su ferrovie, strade e industria nonché sulla tutela dell'ambiente». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Green Deal, i porti europei pubblicano la loro posizione

L'Associazione Europea dei Porti (ESPO) ha pubblicato 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 Assoportì 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 Assoportì sta portando avanti in tema di sostenibilità ambientale e sociale. Il documento integrale in inglese è consultabile sul sito di Assoportì al link: <https://www.assoportì.it/media/6044/espo-green-deal-position-paper-green-deal-final.pdf>



Il Piccolo

Trieste

Ande Scuola, vincitori premiati in Comune

La questione ambientale il tema del contest. Presente l'esperto Giorgi. Dipiazza: «La natura non deve essere depredata»

Benedetta Moro Il cambiamento climatico e i giovani: ecco i protagonisti della decima edizione del "Premio Ande Scuola 2019" che ieri si è concluso con la consegna nella sala del Consiglio comunale dei premi ai ragazzi delle quarte e quinte superiori vincitori della rassegna. Sono state tre le ragazze che hanno meritato, secondo la giuria, i riconoscimenti principali. Una decina invece gli studenti che hanno ricevuto il libro "L' uomo e la farfalla: 6 domande su cui riflettere per comprendere i cambiamenti climatici" da cui tutto è partito. È stato l' autore, Filippo Giorgi, uno dei più importanti climatologi a livello mondiale, oggi direttore della sezione di Fisica della Terra all' Ictp, a tenere una lectio magistralis lo scorso ottobre proprio sui cambiamenti climatici. Era stata questa la base della prova del concorso letterario indetto dall' Associazione nazionale donne elettrici di Trieste nata nel 1945, presieduta dalla marchesa Etta Carignani. A eseguire una prima scrematura degli oltre 200 temi è stata la commissione esaminatrice del Gruppo Scuola Ande, formata da Nicoletta Cavalieri, Luisa Fazzini, Giuliana Frandoli, Chiara Motka, Daniela Novaiolli, Angela Salvi, Marina Sedmak e Marina Tutta. A giudicare i migliori elaborati è stata poi la giuria formata da Etta Carignani, presidente dell' Ande Trieste, Filippo Giorgi, Cristina Benussi, professore di Letteratura italiana contemporanea all' Università di Trieste, Enrico Grazioli, direttore del Piccolo, e Marina Sedmak, coordinatrice del Gruppo Ande Scuola. Il primo premio Ande di mille euro è andato a Martina Stefani (V C - Carducci - Dante). Seconda classificata (premio Ella Segre Melzi, 500 euro elargiti da Etta Carignani) è stata Sofia Giani (IV C - Oberdan). Il riconoscimento è stato dedicato quest' anno da Etta Carignani alla madre, rimasta nel 1945, sul finire della guerra, vedova a 52 anni con due figli, una "capitana d' impresa ante litteram", come l' ha definita la presidente dell' Ande. Il terzo premio - in memoria di Alvisè Barison, che ricoprì diversi ruoli apicali in alcuni enti triestini, e donato da Silva Bogatez, che ne ha ricordato la figura - è stato consegnato a Ilaria Mosetti (IV M - Carducci Dante). Il libro di Giorgi, autografato, è stato consegnato a: Luca Alberti (V C - Galilei), Giulia Cossutti (V M - Oberdan), Cecilia De Peitl (V Gamma - Carducci Dante), Luca Drole (V E - Oberdan), Alessandro Mangino (V A - Petrarca), Elisa Meshini (V C Galilei), Linda Pistrin (IV C - Galilei), Susanna Reina (V C - Oberdan), Mafalda Solza (V A - Petrarca), Maryam Tamini (V AS - Deledda Fabiani). Era presente ieri alla cerimonia anche il sindaco Roberto Dipiazza, che ha voluto lanciare un messaggio chiaro ai ragazzi presenti: «Dobbiamo fermarci e tornare a prendere dalla natura quello che ci dà senza depredarla». Oltre all' assessore alle Risorse umane Michele Lobianco, hanno parlato anche Frandoli della commissione Ande, che ha voluto sottolineare l' importante ruolo della scuola nella formazione delle giovani generazioni, e la coordinatrice Sedmak, che ha evidenziato come questo concorso dia un importante contributo culturale ai ragazzi delle scuole superiori. Tra la platea era presente, tra gli altri, anche il presidente dell' **Autorità portuale** Zeno D' Agostino. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Mose, sfida sui soldi «Per ora cantieri fermi» Spettro licenziamenti

Attesa per lo sblocco dei fondi. Il «giallo» Nunziata

Alberto Zorzi

VENEZIA Finché i soldi non arrivano in cassa, le imprese non prenderanno servizio. I commissari del Consorzio Venezia Nuova, o perlomeno i due «storici» Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, sarebbero prudenti. Le imprese invece «aprono». «Se lo sblocco corrispondesse al vero e si concretizzasse rapidamente sarebbe un atto positivo - hanno scritto in serata i sei rappresentanti legali delle Pmi al lavoro nei cantieri del **Mose** - Non potremmo che registrare positivamente quanto messo in campo dalle autorità competenti». Tutto è successo mercoledì: al mattino il comitato consultivo del Cvn si era chiuso con l'ennesima «fumata nera» sui soldi e una lettera di Devis Rizzo, Massimo Paganelli, Renzo Rossi, Giovanni Salmistrari, Giacomo Calzolari e Luigi Chiappini per confermare lo stop ai cantieri dall' 1 marzo; nel pomeriggio è arrivata la firma da parte del provveditore reggente Cinzia Zincone - d' accordo con il «supercommissario» Elisabetta Spitz - a un provvedimento che sblocca dei fondi (una ventina di milioni, per ora, ma potranno salire), svincolandoli dal meccanismo degli stati di avanzamento lavori. «Ma questo non significa che non ci sarà la massima attenzione sulla modalità di spesa dei fondi», sottolinea però Zincone. La comunicazione ufficiale, veicolata dallo staff di Spitz, non è però passata inosservata. Intanto per la precisazione che i soldi saranno «destinati alle imprese», quasi ad arginare la possibilità di usi per coprire i costi della «struttura» del Cvn o altre spese come le tasse. Poi perché tale rassicurazione è nata da un incontro a Roma tra Spitz e il terzo commissario Vincenzo Nunziata, nominato a novembre. Al Consorzio più di qualcuno ha infatti notato come Nunziata si sia spesso messo in contrapposizione con gli altri due. Tanto che ieri è circolata anche l' ipotesi di una lettera di dimissioni presentata alla Prefettura di Roma, da cui dipende la nomina. L' altra voce è che l' accelerazione sullo sblocco sia arrivata da un «richiamo» alla stessa Spitz del ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli, infastidita dal clamore della protesta delle imprese. Intanto però le casse del Consorzio Venezia Nuova sono allo stremo. Si parla di non più di un milione di liquidità nei conti correnti e si fa avanti lo spettro della cassa integrazione e addirittura della mobilità e dunque di licenziamenti tra i «cugini» di Thetis. La prossima settimana sono previsti degli incontri con i sindacati da parte sia dei commissari che di Spitz. Il problema è che il Cvn, tra stipendi, bollette e consulenze, costa circa 18 milioni di euro l' anno, cifra che non è più coperta dall'«aggio» del 12 per cento, che l' anno scorso ha fruttato solo 3 milioni e mezzo. Le convenzioni tra Provveditorato e Consorzio prevedono che con la fase di avviamento si cambi regime, con rimborsi privi di aggio, ma allo stato vige un sistema misto. Il paradosso è che dai conti risultano disponibili tutti i soldi «a finire», 700 milioni: 58 per terminare gli impianti, 240 di residui non usati l' anno scorso e rientrare nelle casse di Roma e infine i 413 di interessi risparmiati. Ma che dovranno diventare cassa.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la salvaguardia

Mose, nuovi fondi per i lavori già fatti Rizzo: «Se fosse vero sarebbe positivo»

Prime caute aperture delle imprese del Consorzio. Ieri lunga trattativa con l' inviato della commissaria Elisabetta Spitz

Alberto Vitucci «Se fosse vero e si concretizzasse rapidamente sarebbe un atto positivo volto a risolvere le problematiche che in questi mesi hanno rallentato il corso dei lavori. Le imprese commentano con prudenza la promessa della commissaria Elisabetta Spitz. Poche ore dopo l'annuncio del blocco dei lavori del **Mose**, della manutenzione e dei test di sollevamento, è arrivato da Roma un invito a ricucire. «L'unico modo», avevano avvisato le imprese, «è avere i soldi dei lavori già fatti, per garantire lo stipendio ai nostri operai». I soldi ancora non sono in cassa. Ma l'impegno ieri è stato ribadito. Spitz ha incaricato il commissario Vincenzo Nunziata, ultimo arrivato tra gli amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova. Nelle ultime ore aveva annunciato le sue dimissioni da commissario. Intanto lavora per la Spitz. Una lunga telefonata con Devis Rizzo, presidente di Kostruttiva e portavoce delle imprese. E alla fine l'annuncio di una tregua. Destinata a rompersi se nelle prossime ore alla promessa non faranno seguito i pagamenti. Sul piatto ci sono i lavori già fatti e non pagati, per il valore di qualche milione di euro. Ma anche i contratti già firmati per gli interventi di restauro previsti all'Arsenale e in laguna nell'ambito del Piano Europa. Opere «compensative» disposte dopo la procedura di infrazione avviata dalla Ue per i cantieri del **Mose** in laguna. «Anche su quel fronte vorremmo rassicurazioni», dice Giovanni Salmistrari, presidente dell'Ance, l'associazione dei costruttori edili veneziani, «non può passare il principio che i contratti firmati diventino carta straccia». Anche qui il problema è quello dei finanziamenti. Duecento milioni di euro quelli necessari per i test e gli impianti programmati nel 2020. A cui si devono aggiungere i soldi necessari per l'avviamento del **Mose** (cento milioni) e per la riparazione delle criticità rimaste (altri 100). Poi i fondi per gli altri interventi in laguna e all'Arsenale, i 30 milioni per finanziare il progetto per la messa all'asciutto di piazza San Marco. Il totale supera anche la soglia dei 413 milioni che il Provveditorato attende come «resti dei mutui degli anni precedenti». Quando il Consorzio ricorreva alle banche (la Bei e altre) e lo Stato pagava gli interessi. Procedura che adesso potrebbe essere reintrodotta, dal momento che il Consorzio ha chiesto alle banche prestiti per almeno 80 milioni. Intanto la trattativa si è aperta. Con molta prudenza da parte delle aziende. Il 28 febbraio è convocato il Tavolo di coordinamento in Prefettura, il 3 marzo il Comitato e la prova del sollevamento delle paratoie alla bocca di Lido. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Gazzettino

Venezia

Il caso

Mose senza pace la sfida infinita dei 3 commissari

Segue a pagina 12

Il Consorzio Venezia Nuova continua ad essere il porto delle nebbie. L' opera del super-commissario Elisabetta Spitz, appena cominciata, si preannuncia lunga e faticosa. Tanto impegno e costanza servono per finire e far funzionare il **Mose**, quanto mano ferma, barra a dritta e chiarezza servono per gestire i rapporti all' interno del Cvn. Dove le cose (...)

DAVIDE SCALZOTTO



Mose, la sfida infinita dei commissari

«Ancora tensioni al vertice del Consorzio Venezia Nuova, le voci (smentite) dell'addio del "nuovo" Vincenzo Nunziata. L'asse tra i "vecchi" Fiengo e Ossola per difendere le proprie posizioni. Interrogazione parlamentare su 5 anni di consulenze»

DAVIDE SCALZOTTO

GRANDI OPERE VENEZIA Il Consorzio Venezia Nuova continua ad essere il porto delle nebbie. L'opera del super-commissario Elisabetta Spitz, appena cominciata, si preannuncia lunga e faticosa. Tanto impegno e costanza servono per finire e far funzionare il **Mose**, quanto mano ferma, barra a dritta e chiarezza servono per gestire i rapporti all'interno del Cvn. Dove le cose, al momento, non sembrano cambiate poi molto rispetto al passato. Parliamo di rapporti tra commissari, tra personalità e poteri. Un pool di stimati professionisti di provata formazione che, non si sa come mai, non appena entrano in quel porto delle nebbie sembrano perdere di vista la rotta: vale a dire finire il **Mose** e gestire al meglio il Consorzio. L'arrivo di Vincenzo Nunziata a integrare il terzetto di commissari, dopo le dimissioni illo tempore di Luigi Magistro, doveva dare, assieme alla nomina ministeriale di Elisabetta Spitz, un'accelerazione decisiva. SCHIERAMENTI Invece si ripropone un film già visto. Perché la nomina di Nunziata ha rinsaldato l'asse tra gli altri due commissari, Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, divisi finora sul modo di gestire il Cvn: Ossola più concentrato sull'opera alle bocche di porto, Fiengo più attento al sistema **Mose** e ai rapporti con le aziende. Così se quando si è in due una discussione con vedute divergenti può portare a uno stallo se nessuno dei due cede, quando si è in tre c'è una maggioranza da formare. Nunziata, come Spitz, vuole fare presto. Ma ciascuno degli altri due teme di perdere peso e potere. Così va a finire che le divergenze si mettono da parte e da separati in casa si diventa alleati contro un pericolo comune. Raccontano al Cvn, a mo' di facezia, che Nunziata viaggia sempre da solo, separato dagli altri due. Fatto sta che sempre dal Cvn c'è chi si premura di far trapelare la notizia che Nunziata vorrebbe dimettersi, guarda caso come Magistro. Lui nega, smentisce con i fatti: tant'è che, pure influenzato, a Roma l'altro ieri ha incontrato Elisabetta Spitz per discutere dei soldi da dare alle imprese che minacciano il blocco del **Mose**. Nunziata, insomma, ha tutta la volontà di restare. E la Spitz di andare fino in fondo. Il super-commissario, tra l'altro, ha promesso di dare una risposta in tempi rapidi al deputato Pd Nicola Pellicani, che ha chiesto di conoscere le consulenze del Consorzio degli ultimi 5 anni, per vedere come siano stati spesi i soldi. Spitz ha ordinato ai commissari di darle quanto prima il prospetto, con una certa urgenza, per rendere pubblici quei dati. E per provare a dipanare un po' quel groviglio ingarbugliato, forse anche da troppi commissari. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Gazzettino

Venezia

Mose, soldi col contagocce

'Il Provveditore Zincone: «Pagheremo le fatture caso per caso, ma vogliamo che l'opera non si fermi»` Incertezza sugli importi, le aziende non si fidano Salmistrari (Ance): «Non ci bastano le promesse»

I soldi ci sono, stornati da altro capitolo di spesa del Provveditorato alle Opere pubbliche. Ma per erogare i pagamenti dovranno essere d' accordo in tre: supercommissario, commissari del Consorzio e Provveditorato. Se i rappresentanti delle ditte hanno accolto con favore la notizia dello sblocco dei fondi, dall' altro aspettano un segnale concreto, che si chiama versamento in cassa. Solo allora desisteranno dal proposito di bloccare i cantieri anticipato nei mesi scorsi. Intanto è stato messo a punto un protocollo per effettuare l' analisi dei pagamenti. Salmistrari (Ance): «Non ci bastano le promesse» Vittadello a pagina II.



Mose, resta l'incertezza Le aziende non si fidano

Il pagamento delle fatture alle imprese dovrà passare da un accordo a tre tra Provveditorato, Spitz e commissari. I soldi da una complessa partita di giro

LA GRANDE OPERA VENEZIA Da un lato c'è un decreto firmato dal Provveditorato alle Opere pubbliche che permette lo spostamento di un certo flusso di risorse inizialmente destinate a una partita di interventi (considerati ora meno urgenti), al pagamento delle ditte che hanno effettuato lavori. Dall'altro ci sono le ditte che aderiscono a Kostruttiva, che prima di abbandonare del tutto le velleità di blocco dei cantieri ipotizzato nei mesi scorsi, chiedono un segnale concreto, pur registrando positivamente la notizia dello sblocco dei fondi. E il segnale concreto si traduce versamento in cassa. INCERTEZZA È ancora tutto da scrivere, però, l'ultimo capitolo della storia del **Mose** e la contabilità finale assume dei connotati inediti, perché trattandosi di un'opera unica al mondo è difficile anche stabilire un parametro con cui procedere. Dunque il clima resta incerto, nonostante sia certa la destinazione di nuove risorse fresche. «A volte ci sono interventi che non è chiaro chi deve pagare - spiega il Provveditore Cinzia Zincone - altrimenti gli amministratori sono esposti al rischio di danno erariale, nel caso in cui si accertasse che il lavoro non era fatto a regola d'arte». E quindi è richiesta una flessibilità che non sempre i dettami della contabilità pubblica contemplano, a differenza del privato che ha un tempo di reazione molto diverso. «Capisco la posizione delle imprese - sottolinea ancora Zincone - ovvio che puntano a sistemare la cassa. D'ora in poi dovremo valutare caso per caso quello che andremo a pagare, e dovremo farlo di concerto con il commissario Spitz e i commissari del Consorzio Venezia Nuova». Dunque dovranno essere superati anche i precedenti conflitti tra Provveditorato e Consorzio, proprio in vista della dirittura d'arrivo. Insieme al commissario Elisabetta Spitz, infatti, è stato messo a punto un protocollo in base al quale saranno valutate le richieste che di volta in volta arriveranno. E in alcuni casi le decisioni dovranno essere assunte con una maggior flessibilità rispetto al passato, secondo criteri di buon senso. Perché si possono presentare delle situazioni nuove: finora i pagamenti erano sulla base dello stato di avanzamento lavori, ora a volte ci sono delle procedure a rimborso. E quindi bisogna adeguarsi caso per caso. LE DITTE Devis Rizzo, presidente di Kostruttiva, e Giovanni Salmistrari, presidente dell'Associazione Costruttori edili, tra loro sono sulla stessa linea. «Non c'è motivo di dubitare di quanto sia stato annunciato sullo sblocco dei fondi - dice Rizzo - ma ufficialmente non ci è stato ancora comunicato nulla. Per cui registriamo positivamente il segnale e attendiamo la fase successiva». «Perché gli imprenditori non possono accontentarsi di promesse - gli fa eco Salmistrari - alla fine del mese servono i soldi per pagare gli operai. Ovvio che se i soldi arrivano non avremo più motivo di protestare, ma servono garanzie, anche per il futuro». Intanto la prossima sarà una settimana cruciale: il 26 è previsto il comitato tecnico amministrativo in cui approderanno molti progetti importanti per il futuro della grande opera, il 27 il nuovo sollevamento dell'intera schiera di barriere mobili a San Nicolò, per la prima volta in condizioni di marea normale, il 28 l'incontro dal Prefetto per un aggiornamento della cabina di regia. Infine il 3 marzo il Comitato. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

RAFFAELLA VITTADELLO



Il caso La prossima settimana incontro Spitz -sindacati

E la trattativa sul futuro dei dipendenti renderà inutile il lavoro dei consulenti

IL PERSONALE VENEZIA Che ne sarà, quando il Mose sarà concluso, dei dipendenti del Consorzio Venezia Nuova? E di tutte le ditte che gravitano attorno alla galassia della grande opera? C'è grande preoccupazione tra i lavoratori, per il loro futuro. In un momento in cui da un lato la loro esperienza sembra più che mai necessaria, dall'altro in alcuni casi vengono considerati in esubero, senza che questo venga formalizzato. Tanto che la prossima settimana sarà cruciale per definire molti dettagli: mercoledì 26 le rappresentanze aziendali e i sindacati incontreranno i commissari, per un confronto sullo stato dell'arte, mentre il giorno successivo l'appuntamento è con la supercommissaria Elisabetta Spitz, che vedrà i rappresentanti dei sindacati confederali, che in una lettera avevano chiesto un appuntamento ottenendo una risposta positiva molto solerte. Dunque si potrebbe profilare, in un certo senso, un colpo di spugna rispetto ai disegni di riorganizzazione complessiva della macchina per i quali erano stati incaricati due preziosi consulenti del Consorzio, il giuslavorista Antonio De Fusco e l'esperto in riorganizzazioni aziendali Mario Grillo. Compenso: 100 mila euro annui per il primo, con 25 mila euro ad hoc per questo progetto, e 700 euro al giorno fino a un massimo di 80 mila euro per il secondo. La bozza presentata mesi fa non aveva soddisfatto i lavoratori, ma poi la situazione si era evoluta, con la decisione di istituire la figura del supercommissario previsto nel decreto sbloccacantieri. E così in settembre era stata avviata, per i circa 120 lavoratori del Cvn, una procedura di mobilità su base volontaria. Per evitare procedure di licenziamento, infatti, era stato ipotizzato di individuare una ventina di lavoratori non strategici che potessero essere accompagnati al prepensionamento. Ed è stata anche l'occasione, in alcuni casi, per il Consorzio, di conoscere il curriculum di ciascun lavoratore, mai presentato. Ma all'appello, che scadeva a Natale, non ha risposto nessuno. Solo una persona se n'è andata per attriti interni. In compenso i lavoratori sono aumentati, perchè sono confluiti nel Consorzio anche i marittimi imbarcati sul jack up, la nave a disposizione del sollevamento delle paratoie. Ed è proprio sulla necessità delle nuove squadre per i sollevamenti - che diventeranno sempre più frequenti - che si gioca il futuro dei dipendenti. Si stima che siano necessarie un'ottantina di persone, venti per ciascuna bocca di **porto**, che lavoreranno su tre turni e che dovranno essere opportunamente formate. (r.vitt) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

STUDIO DELLA CGIA

Gli enti pubblici pagano con regolarità i fornitori

«Sebbene le imprese che lavorano per il Mose siano allo stremo per i mancati pagamenti da parte dello Stato, nella provincia di **Venezia** la pubblica amministrazione paga i propri fornitori entro i limiti stabiliti dalla legge». Lo dice Roberto Bottan, presidente della Cgia, nel commentare i dati relativi ai pagamenti delle principali amministrazioni veneziane nel 2019 che - da normativa europea - non devono superare il termine di 30 giorni, che diventano 60 nella sanità. Dei 19 enti monitorati, metà dei quali si trova nel Comune di **Venezia**, il più virtuoso è la Usl 3, che ha liquidato le fatture ricevute l'anno scorso con 34 giorni di anticipo medio rispetto agli accordi sottoscritti nel contratto. Seguono a stretto giro il **porto di Venezia** e il consiglio di bacino laguna di **Venezia**, che hanno anticipato i tempi rispettivamente di 27 e 23 giorni. In quarta posizione, la città metropolitana di **Venezia**, con 19 giorni di anticipo. Poi, sono diversi i Comuni virtuosi nell'elenco: quelli di Portogruaro, Mirano, Noale, Dolo, **Venezia**, Mira e San Donà. «Pecora nera» è Chioggia, uno dei tre enti ritardatari insieme a Vela e, soprattutto, alla Fenice. Se il Comune e Vela hanno ritardato i pagamenti rispettivamente di 7 e 6 giorni, è il teatro, con uno sfornamento di ben 45 giorni, a far registrare il record negativo provinciale. «La nostra pubblica amministrazione, in particolar modo nel Mezzogiorno, continua a pagare con ritardi del tutto ingiustificati» conclude Bottan. --L.B.

VENEZIA
Comuni 2020

Centrosinistra, Baretta e Sambo al «ballottaggio» in queste ore

La proposta della Camera degli alleati. Intanto i socialisti aspettano di «liberarsi» (DSD possibile). Democratici di nuovo vicini a rinnovarsi: Dischiare i nomi in campo

LA "CITTÀ POSSIBILE" LAVOREREBBE ALL'INTELLIGENZA

Il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, è stato eletto sindaco della città di Venezia. Il suo mandato inizia il 15 giugno 2020. Brugnaro, 57 anni, è un ingegnere e ha lavorato per anni in aziende private. È stato sindaco di Venezia dal 2015 al 2019. Ha guidato la lista "Città Possibile" che ha vinto le elezioni comunali. Brugnaro ha una lunga esperienza politica e amministrativa. Ha lavorato per anni in aziende private e ha ricoperto diverse cariche pubbliche. È stato sindaco di Venezia dal 2015 al 2019. Ha guidato la lista "Città Possibile" che ha vinto le elezioni comunali. Brugnaro ha una lunga esperienza politica e amministrativa.

Tutta la città insieme, la squadra e una nuova sede in terraferma

Il consiglio di bacino laguna di Venezia ha deciso di trasferire la sua sede in terraferma. La nuova sede sarà situata in un edificio storico in centro città. Il consiglio di bacino laguna di Venezia ha deciso di trasferire la sua sede in terraferma. La nuova sede sarà situata in un edificio storico in centro città.

A. Manzoni & C.

Turismo o Porto? Il V-gate riapre il dibattito

CHIOGGIA Uno sviluppo economico basato su pesca e turismo o uno incentrato sul traffico portuale? Sono state queste due prospettive a scontrarsi, mercoledì, nel consiglio comunale che ha discusso la proposta del terminal costiero per navi portacontainer, il cosiddetto V-gate. La prima sostenuta dall'amministrazione comunale, nel suo complesso di maggioranza e opposizione, e dalle categorie economiche, eccetto, ovviamente, gli operatori del porto che prediligono la seconda in accordo con la società proponente il terminal. La scelta dell'amministrazione per la pesca e il turismo è stata ribadita personalmente dal sindaco, Alessandro Ferro, ma anche da esponenti di associazioni e categorie. Renzo Bonivento, del Consorzio Lidi di Chioggia, ha espresso il timore che sul V-gate si ripeta quanto accaduto per il deposito gpl, con le istituzioni locali all'oscuro delle procedure in corso e il progetto calato dall'alto. Pino Rizzo, ex medico dell'ospedale, ha osservato che il terminal, per come viene descritto nei documenti portati all'attenzione del ministero dell'ambiente, sarà il nuovo porto di Venezia, con la sostanziale estromissione di Chioggia dalla possibilità di avere voce in capitolo. Il presidente degli albergatori, Giuliano Boscolo, parlando di «distruzione della città, di cui ci ricorderemo i responsabili», ha espresso la contrarietà al progetto non solo degli operatori locali ma anche del presidente regionale di Federalberghi. L'ex consigliere comunale Brunetto Mantovan, evidenziando che il voto sul progetto della Commissione tecnica di impatto ambientale del ministero risale al 7 giugno 2019, ha adombrato anch'egli i silenzi interessati sull'iter. Il presidente dell'Ascom, Alessandro Da Re, ha detto che «se il V-gate è il prezzo per avere infrastrutture come una Romea e una ferrovia funzionali, allora preferisco che le cose restino come sono». Antonio Gottardo, per le cooperative di pesca, ha ricordato i numeri del settore destinati, a suo parere, ad essere fortemente ridimensionati dalla costruzione del terminal container. L'avvocato Giuseppe Boscolo, del Comitato per la Romea, ha raccomandato di trasmettere quelle che saranno le valutazioni del Consiglio alla Regione, perché vengano inserite nel Piano regionale dei trasporti. Una serie di valutazioni negative alle quali Alessandro Santi, presidente di V-gate, ha cercato di rispondere, prima di tutto affermando che l'esperienza di Venezia (tra acqua alta e coronavirus) dimostrerebbe che non è saggio basare l'economia solo sul turismo e attività annesse, e poi assicurando l'assenza, da parte sua, di intenzioni speculative. «Il terminal è in fase di scoping, ben lontano da quella di progettazione che richiederà almeno due anni, ed è congelato per valutazioni interne e fino a quando non ci sarà un accordo con il territorio». (D.Deg.)



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

chioggia. dopo il no del comune

VGate, il promotore non ci sta «Serve alternativa al turismo»

CHIOGGIA. «Sbagliato puntare tutto sul turismo». Lo ha dichiarato il presidente di VGate, Alessandro Santi, durante l'intervento in Consiglio comunale con il quale cercava di convincere i presenti degli aspetti positivi della realizzazione di un porto d'altura a 2.8 chilometri dalla spiaggia. Consiglio comunale e categorie turistiche hanno bocciato il progetto per le troppe ricadute sull'ambiente e l'economia, l'unica voce fuori dal coro quella dei portuali per i quali il progetto rappresenta la panacea di tutti i mali degli scali di Chioggia e Venezia. «Non ci si taccia di calare il progetto dall'alto e non ci si associ al percorso del gpl», spiega Santi, «anzi proprio per quello che Chioggia ha vissuto con l'impianto gpl, abbiamo deciso di coinvolgere subito la città e già un anno fa siamo venuti in Consiglio per presentare il progetto. Non eravamo obbligati ma volevamo aprire un dialogo e ci siamo resi disponibili a rispondere a qualsiasi domanda. Dopo un anno siamo qui di nuovo, con lo stesso spirito collaborativo. Non c'è nessun finanziatore dietro di noi, non ci sono cinesi e non ci sono accordi politici. Siamo imprenditori che si rendono conto che fra 10 anni la portualità del Veneto, ma anche dell'Emilia e della Lombardia, saranno messe in crisi perché in laguna non potranno più entrare i mercantili, per problemi di gigantismo delle navi, ma anche di bocche di porto chiuse per il Mose. Con le nostre sole finanze abbiamo avviato lo studio per un porto d'altura che risolva tutti i problemi. E proprio perché stiamo investendo le nostre sole risorse da mesi ci siamo fermati. Dal 16 giugno, data di chiusura della fase di scoping al ministero dell'Ambiente, non abbiamo fatto nemmeno mezzo passo in avanti. La procedura è ferma». Malgrado il muro trovato in città, Santi ritiene che il progetto meriti un approfondimento. «Legare tutta l'economia al turismo è una scelta sbagliata», spiega il presidente di VGate, «lo abbiamo visto negli ultimi mesi su Venezia, con l'acqua grande di novembre e ora col Coronavirus il turismo ha subito una flessione importante. Il VGate creerà 800 posti di lavoro e un aumento del Pil. Credo che si dovrebbe procedere con un'analisi economica per singoli comparti». --E.B.A. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

CON MUSOLINO

In Colombia vertice tra i porti crocieristici

L' inquinamento acustico, atmosferico e marino, la reputazione calante del settore crocieristico, il sovraffollamento generato dal flusso dei turisti e i problemi di mobilità: sono questi i problemi principali dei porti contemporanei, evidenziati ieri nel corso della conferenza internazionale "Cruise, Ports and Cities", andata in scena a Cartagena, in Colombia, e a cui ha preso parte anche **Pino Musolino**, a capo di uno dei porti - quello di Venezia - che fa parte del gruppo di lavoro Cruise 2030. Gruppo il cui obiettivo è quello della definizione di nuovi standard per l' industria crocieristica del futuro, nell' ottica dell' evoluzione verso una flotta di "classe Europa" compatibile con le città storiche europee. «L' attenzione a livello globale rispetto all' iniziativa Cruise 2030 dimostra la difficoltà, condivisa dalla maggior parte degli amministratori di porti, nel coniugare efficacemente l' attività del settore crocieristico con gli equilibri delle città destinazione dei flussi turistici» ha commentato **Musolino**, con un evidente riferimento alla delicata situazione di Venezia. «La nostra presenza al summit di Cartagena è segnale che abbiamo imboccato la via giusta che ci porterà a un rinnovamento del comparto e a un suo riposizionamento all' interno di equilibri più sostenibili e accettabili per le città portuali e per la popolazione che le abita». L' individuazione di un bilanciamento tra sviluppo e conservazione, una relazione sostenibile con il territorio, crescita economica e tutela dell' ambiente: ecco le grandi sfide a cui sono chiamati i porti. E, in particolare, quello di Venezia. --L.B.



Crociere:Musolino illustra "Cruise 2030"

(ANSA) - VENEZIA, 20 FEB - I passi compiuti negli ultimi mesi dal gruppo "Cruise 2030" per la sostenibilità del comparto crocieristico, sono stati illustrati dal presidente dell' Autorità di Sistema Portuale veneziana, **Pino Musolino**, invitato a Cartagena (Colombia) alla conferenza internazionale "Cruise, Ports and Cities". Al gruppo di lavoro hanno aderito i porti crocieristici di Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga, Marsiglia e Palma, per la definizione di nuovi standard verso una flotta di "classe Europa" compatibile con le città storiche del vecchio continente. "L' attenzione a livello globale rispetto all' iniziativa Cruise 2030 - ha detto **Musolino** - dimostra la difficoltà nel coniugare efficacemente l' attività del settore crocieristico con gli equilibri delle città destinazione. Abbiamo imboccato la via giusta che ci porterà a un rinnovamento del comparto e a un suo riposizionamento all' interno di equilibri più sostenibili e accettabili per le città portuali - ha concluso - e per la popolazione che le abita". (ANSA).



AdSP Adriatico settentrionale: progetto Cruise 2030 presentato a platea mondiale di operatori crocieristici

(FERPRESS) - Venezia, 20 FEB - Individuare il bilanciamento corretto tra sviluppo e conservazione in una relazione sostenibile con il territorio, incrociare la crescita economica e i fragili equilibri ambientali, riunire i maggiori porti crocieristici europei per discutere del futuro sostenibile del settore. Questi gli obiettivi che hanno alimentato l' azione del porto di Venezia a partire dall' estate 2019 e che ha portato alla costituzione del gruppo di lavoro Cruise 2030, cui hanno aderito i porti di Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga, Marsiglia e Palma. Il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale veneziana **Pino Musolino**, invitato a Cartagena in Colombia alla conferenza internazionale "Cruise, Ports and Cities", evento organizzato dall' Universidad de los Andes in collaborazione con l' University of the Aegean e l' Università di Genova, ha presentato al pubblico di operatori e amministratori pubblici e privati i passi compiuti negli ultimi mesi dal gruppo Cruise 2030. A partire dall' individuazione delle criticità condivise da tutti gli amministratori dei porti crocieristici europei coinvolti: la reputazione calante del settore crocieristico, il sovraccollamento generato dal flusso dei turisti nelle città destinazione e i problemi di mobilità, oltre ovviamente all' inquinamento acustico, atmosferico e marino. Da questo punto di partenza condiviso, i porti del gruppo Cruise 2030, supportati dalla raccolta di dati scientifici e attraverso una costante collaborazione con gli stakeholder locali, stanno lavorando alla definizione di nuovi standard per l' industria crocieristica del futuro che dovrà necessariamente evolvere verso una flotta di "classe Europa" compatibile con le città storiche del vecchio continente. Il presidente **Musolino** ha commentato: "L' attenzione a livello globale rispetto all' iniziativa Cruise 2030 dimostra la difficoltà, condivisa dalla maggior parte degli amministratori di porti, nel coniugare efficacemente l' attività del settore crocieristico con gli equilibri delle città destinazione dei flussi turistici. La nostra presenza al summit di Cartagena è segnale che abbiamo imboccato la via giusta che ci porterà a un rinnovamento del comparto e a un suo riposizionamento all' interno di equilibri più sostenibili e accettabili per le città portuali e per la popolazione che le abita".



DA VENEZIA A CARTAGENA: IL LAVORO DI CRUISE 2030 PRESENTATO A UNA PLATEA MONDIALE DI OPERATORI CROCIERISTICI

Venezia -Individuare il bilanciamento corretto tra sviluppo e conservazione in una relazione sostenibile con il territorio, incrociare la crescita economica e i fragili equilibri ambientali, riunire i maggiori porti crocieristici europei per discutere del futuro sostenibile del settore. Questi gli obiettivi che hanno alimentato l' azione del porto di Venezia a partire dall' estate 2019 e che ha portato alla costituzione del gruppo di lavoro Cruise 2030, cui hanno aderito i porti di Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga, Marsiglia e Palma. Il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale veneziana **Pino Musolino**, invitato a Cartagena in Colombia alla conferenza internazionale 'Cruise, Ports and Cities', evento organizzato dall' Universidad de los Andes in collaborazione con l' University of the Aegean e l' Università di Genova, ha presentato al pubblico di operatori e amministratori pubblici e privati i passi compiuti negli ultimi mesi dal gruppo Cruise 2030. A partire dall' individuazione delle criticità condivise da tutti gli amministratori dei porti crocieristici europei coinvolti: la reputazione calante del settore crocieristico, il sovraffollamento generato dal flusso dei turisti nelle città destinazione e i problemi di mobilità, oltre ovviamente all' inquinamento acustico, atmosferico e marino. Da questo punto di partenza condiviso, i porti del gruppo Cruise 2030, supportati dalla raccolta di dati scientifici e attraverso una costante collaborazione con gli stakeholder locali, stanno lavorando alla definizione di nuovi standard per l' industria crocieristica del futuro che dovrà necessariamente evolvere verso una flotta di 'classe Europa' compatibile con le città storiche del vecchio continente. Il presidente **Musolino** ha commentato: 'L' attenzione a livello globale rispetto all' iniziativa Cruise 2030 dimostra la difficoltà, condivisa dalla maggior parte degli amministratori di porti, nel coniugare efficacemente l' attività del settore crocieristico con gli equilibri delle città destinazione dei flussi turistici. La nostra presenza al summit di Cartagena è segnale che abbiamo imboccato la via giusta che ci porterà a un rinnovamento del comparto e a un suo riposizionamento all' interno di equilibri più sostenibili e accettabili per le città portuali e per la popolazione che le abita'.



Il Nautilus

Venezia

Da Venezia a Cartagena. Il lavoro di Cruise 2030 presentato a una platea mondiale di operatori crocieristici

Individuare il bilanciamento corretto tra sviluppo e conservazione in una relazione sostenibile con il territorio, incrociare la crescita economica e i fragili equilibri ambientali, riunire i maggiori porti crocieristici europei per discutere del futuro sostenibile del settore. Questi gli obiettivi che hanno alimentato l'azione del porto di Venezia a partire dall'estate 2019 e che ha portato alla costituzione del gruppo di lavoro Cruise 2030, cui hanno aderito i porti di Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga, Marsiglia e Palma. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale veneziana **Pino Musolino**, invitato a Cartagena in Colombia alla conferenza internazionale 'Cruise, Ports and Cities', evento organizzato dall'Universidad de los Andes in collaborazione con l'University of the Aegean e l'Università di Genova, ha presentato al pubblico di operatori e amministratori pubblici e privati i passi compiuti negli ultimi mesi dal gruppo Cruise 2030. A partire dall'individuazione delle criticità condivise da tutti gli amministratori dei porti crocieristici europei coinvolti: la reputazione calante del settore crocieristico, il sovraffollamento generato dal flusso dei turisti nelle città destinazione e i problemi di mobilità, oltre ovviamente all'inquinamento acustico, atmosferico e marino. Da questo punto di partenza condiviso, i porti del gruppo Cruise 2030, supportati dalla raccolta di dati scientifici e attraverso una costante collaborazione con gli stakeholder locali, stanno lavorando alla definizione di nuovi standard per l'industria crocieristica del futuro che dovrà necessariamente evolvere verso una flotta di 'classe Europa' compatibile con le città storiche del vecchio continente. Il presidente **Musolino** ha commentato: 'L'attenzione a livello globale rispetto all'iniziativa Cruise 2030 dimostra la difficoltà, condivisa dalla maggior parte degli amministratori di porti, nel coniugare efficacemente l'attività del settore crocieristico con gli equilibri delle città destinazione dei flussi turistici. La nostra presenza al summit di Cartagena è segnale che abbiamo imboccato la via giusta che ci porterà a un rinnovamento del comparto e a un suo riposizionamento all'interno di equilibri più sostenibili e accettabili per le città portuali e per la popolazione che le abita'.



Musolino presenta Cruise 2030 a Cartagena

Massimo Belli

VENEZIA Il lavoro di Cruise 2030 è stato presentato a Cartagena da Pino Musolino. Individuare il bilanciamento corretto tra sviluppo e conservazione in una relazione sostenibile con il territorio, incrociare la crescita economica e i fragili equilibri ambientali, riunire i maggiori porti crocieristici europei per discutere del futuro sostenibile del settore. Questi gli obiettivi che hanno alimentato l'azione del porto di Venezia a partire dall'estate 2019 e che ha portato alla costituzione del gruppo di lavoro Cruise 2030, cui hanno aderito i porti di Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga, Marsiglia e Palma. Il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino, invitato a Cartagena in Colombia alla conferenza internazionale Cruise, Ports and Cities, evento organizzato dall'Universidad de los Andes in collaborazione con l'University of the Aegean e l'Università di Genova, ha presentato al pubblico di operatori e amministratori pubblici e privati i passi compiuti negli ultimi mesi dal gruppo Cruise 2030. A partire dall'individuazione delle criticità condivise da tutti gli amministratori dei porti crocieristici europei coinvolti: la reputazione calante del settore crocieristico, il sovraffollamento generato dal flusso dei turisti nelle città destinazione e i problemi di mobilità, oltre ovviamente all'inquinamento acustico, atmosferico e marino. Da questo punto di partenza condiviso, i porti del gruppo Cruise 2030, supportati dalla raccolta di dati scientifici e attraverso una costante collaborazione con gli stakeholder locali, stanno lavorando alla definizione di nuovi standard per l'industria crocieristica del futuro che dovrà necessariamente evolvere verso una flotta di classe Europa compatibile con le città storiche del vecchio continente. Il presidente Musolino ha commentato: L'attenzione a livello globale rispetto all'iniziativa Cruise 2030 dimostra la difficoltà, condivisa dalla maggior parte degli amministratori di porti, nel coniugare efficacemente l'attività del settore crocieristico con gli equilibri delle città destinazione dei flussi turistici. La nostra presenza al summit di Cartagena è segnale che abbiamo imboccato la via giusta che ci porterà a un rinnovamento del comparto e a un suo riposizionamento all'interno di equilibri più sostenibili e accettabili per le città portuali e per la popolazione che le abita.



Da Venezia a Cartagena: il lavoro di Cruise 2030 presentato a una platea mondiale di operatori crocieristici

Venezia, 20 febbraio 2020 - Individuare il bilanciamento corretto tra sviluppo e conservazione in una relazione sostenibile con il territorio, incrociare la crescita economica e i fragili equilibri ambientali, riunire i maggiori porti crocieristici europei per discutere del futuro sostenibile del settore. Questi gli obiettivi che hanno alimentato l'azione del porto di Venezia a partire dall'estate 2019 e che ha portato alla costituzione del gruppo di lavoro Cruise 2030, cui hanno aderito i porti di Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga, Marsiglia e Palma. Il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale veneziana **Pino Musolino**, invitato a Cartagena in Colombia alla conferenza internazionale "Cruise, Ports and Cities", evento organizzato dall'Universidad de los Andes in collaborazione con l'University of the Aegean e l'Università di Genova, ha presentato al pubblico di operatori e amministratori pubblici e privati i passi compiuti negli ultimi mesi dal gruppo Cruise 2030. A partire dall'individuazione delle criticità condivise da tutti gli amministratori dei porti crocieristici europei coinvolti: la reputazione calante del settore crocieristico, il sovraccollamento generato dal flusso dei turisti nelle città destinazione e i

problemi di mobilità, oltre ovviamente all'inquinamento acustico, atmosferico e marino. Da questo punto di partenza condiviso, i porti del gruppo Cruise 2030, supportati dalla raccolta di dati scientifici e attraverso una costante collaborazione con gli stakeholder locali, stanno lavorando alla definizione di nuovi standard per l'industria crocieristica del futuro che dovrà necessariamente evolvere verso una flotta di "classe Europa" compatibile con le città storiche del vecchio continente. Il presidente **Musolino** ha commentato: "L'attenzione a livello globale rispetto all'iniziativa Cruise 2030 dimostra la difficoltà, condivisa dalla maggior parte degli amministratori di porti, nel coniugare efficacemente l'attività del settore crocieristico con gli equilibri delle città destinazione dei flussi turistici. La nostra presenza al summit di Cartagena è segnale che abbiamo imboccato la via giusta che ci porterà a un rinnovamento del comparto e a un suo riposizionamento all'interno di equilibri più sostenibili e accettabili per le città portuali e per la popolazione che le abita".

The screenshot shows the Sea Reporter website interface. At the top, the logo 'Seareporter.it' is visible, along with the tagline 'Giornale ON-LINE per la libera comunicazione'. Below the logo, there is a navigation menu with options like Home, Tutti, Abbonamenti, Chi siamo, News, Archivio, and Contatti. The main headline of the article is 'Da Venezia a Cartagena: il lavoro di Cruise 2030 presentato a una platea mondiale di operatori crocieristici'. The article text is partially visible, starting with 'Venezia, 20 febbraio 2020 - Individuare il bilanciamento corretto tra sviluppo e conservazione in una relazione sostenibile con il territorio, incrociare la crescita economica e i fragili equilibri ambientali, riunire i maggiori porti crocieristici europei per discutere del futuro sostenibile del settore...'. There is also a small image of a person speaking at a podium.

Cartagena, Musolino presenta il progetto Cruise 2030

I porti del gruppo Cruise 2030, supportati dalla raccolta di dati scientifici e attraverso una costante collaborazione con gli stakeholder locali, stanno lavorando alla definizione di nuovi standard per l' industria crocieristica del futuro che dovrà necessariamente evolvere verso una flotta di «classe Europa»

Venezia - Individuare il bilanciamento corretto tra sviluppo e conservazione in una relazione sostenibile con il territorio, incrociare la crescita economica e i fragili equilibri ambientali, riunire i maggiori porti crocieristici europei per discutere del futuro sostenibile del settore. Questi gli obiettivi che hanno alimentato l' azione del porto di Venezia a partire dall' estate 2019 e che ha portato alla costituzione del gruppo di lavoro Cruise 2030, cui hanno aderito i porti di Bergen, Cannes, Dubrovnik, Malaga, Marsiglia e Palma. Il presidente dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale veneziana Pino Musolino, invitato a Cartagena in Colombia alla conferenza internazionale «Cruise, Ports and Cities», evento organizzato dall' Universidad de los Andes in collaborazione con l' University of the Aegean e l' Università di Genova, ha presentato al pubblico di operatori e amministratori pubblici e privati i passi compiuti negli ultimi mesi dal gruppo Cruise 2030. A partire dall' individuazione delle criticità condivise da tutti gli amministratori dei porti crocieristici europei coinvolti: la reputazione calante del settore crocieristico, il sovraffollamento generato dal flusso dei turisti nelle città destinazione e i problemi di mobilità, oltre ovviamente all' inquinamento acustico, atmosferico e marino. Da questo punto di partenza condiviso, i porti del gruppo Cruise 2030 , supportati dalla raccolta di dati scientifici e attraverso una costante collaborazione con gli stakeholder locali, stanno lavorando alla definizione di nuovi standard per l' industria crocieristica del futuro che dovrà necessariamente evolvere verso una flotta di «classe Europa» compatibile con le città storiche del vecchio continente. Il presidente Musolino ha commentato: «L' attenzione a livello globale rispetto all' iniziativa Cruise 2030 dimostra la difficoltà, condivisa dalla maggior parte degli amministratori di porti, nel coniugare efficacemente l' attività del settore crocieristico con gli equilibri delle città destinazione dei flussi turistici. La nostra presenza al summit di Cartagena è segnale che abbiamo imboccato la via giusta che ci porterà a un rinnovamento del comparto e a un suo riposizionamento all' interno di equilibri più sostenibili e accettabili per le città portuali e per la popolazione che le abita».



MF

Genova, Voltri

Spediporto denuncia la paralisi nei controlli sanitari ai container nei porti

Spedizionieri, alert sui trasporti

Colpa della mancanza di personale che inciderà sulle spedizioni aeree e marittime. Fedit e Anama temono anche aumenti delle tariffe per i voli charter a causa della ridotta capacità sugli aerei di linea

«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, l'associazione genovese che rappresenta le case di spedizioni, 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 sono in arretrato, import al tracollo, una delle più attese infrastrutture informatiche sta mettendo in crisi i traffici del porto di Genova e di tutta Europa. Sono centinaia le pratiche in attesa di essere evase nel porto di Genova, gli uffici sanitari sono al collasso» prosegue lo sfogo del direttore dell'associazione. A complicare le cose è l'emergenza Coronavirus che ha sì ridotto i volumi di merci in arrivo dalla Cina, ma ha anche dirottato diversi funzionari degli uffici preposti ai controlli sulle persone e sugli equipaggi delle navi, sottraendoli alle verifiche sui container e le merci. Botta prosegue infatti dicendo: «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 Nordovest dell'Italia». 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 Nordovest. 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». Anche il Fondo Monetario Internazionale, tramite la direttrice Kristalina Georgieva, ritiene ormai che l'epidemia del Coronavirus possa avere un effetto negativo sulla crescita mondiale nel 2020. «Per il momento, la nostra previsione di crescita è del 3,3% e potrebbe avere una riduzione dallo 0,1 allo 0,2%. È un caso particolare e invito tutto il mondo a non trarre conclusioni affrettate», ha sottolineato la Georgieva. Spiegando che è ancora «troppo presto» per stimare esattamente l'impatto dell'epidemia, la direttrice del Fmi ha tuttavia riconosciuto che i settori del turismo e dei trasporti sono già stati toccati. Nelle ultime settimane molte partenze di linee marittime e di voli aerei merci di linea verso l'Italia sono stati infatti cancellati. Fedit, la Federazione italiana trasportatori, evidenzia che il blocco dei voli per la Cina costringe a cercare nuove forme di trasporto merci per compensare in parte le perdite causate dalla difficile situazione internazionale del trasporto attraverso l'aumento dei servizi charter. «La situazione d'emergenza sta già influenzando sulle tariffe del cargo aereo», fa notare Fedit. «Secondo Freight Investor Services quelle dei servizi charter dall'Europa alla Cina sono balzate del 193%, raggiungendo un valore medio di 2,78 dollari al chilo. In realtà, questi valori riguardano i viaggi verso la Cina, dove la domanda è sostenuta anche dalla necessità di portare prodotti sanitari, mentre in senso inverso la domanda di trasporto resta debole». In molti sottolineano che quando l'epidemia si smorzerà e il sistema produttivo cinese riprenderà a operare a ritmo normale, l'offerta di stiva non sarà sufficiente a soddisfare il picco della domanda e quindi le tariffe potranno aumentare anche in uscita dalla Cina, colpendo



soprattutto i settori che usano tradizionalmente vettori aerei, come l' elettronica, l' automotive e l' abbigliamento.
Proprio in settimana, infine, l' Associazione



MF

Genova, Voltri

italiana degli agenti aerei merci (Anama), ha richiamato alla correttezza commerciale le compagnie aeree. Il presidente Alessandro Albertini ha inviato una lettera ai vettori facendo appello «al senso di responsabilità di tutti gli attori in un momento reso complicato dal perdurare dell' epidemia di Coronavirus». Nella lettera il presidente di Anama ha stigmatizzato «i comportamenti che si sono verificati negli ultimi giorni che ledono i principi di lealtà commerciale e di rispetto nei confronti dei terzi». Il nodo del contendere non viene esplicitamente menzionato, ma riguarda la limitata capacità di stiva verificatasi sulle rotte fra Cina e Italia e tutto ciò che ne consegue. Lo conferma implicitamente il fatto che Albertini «ha richiamato tutti i vettori aerei a mantenere comportamenti commerciali corretti e a rispettare gli accordi presi, pur nella necessaria libera concorrenza». (riproduzione riservata)

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

«Ammutinati sulla nave Bana E l'armatore era complice»

L'inchiesta sul cargo che trasportava carri armati dalla Turchia verso la Libia Il comandante, poi arrestato, diceva: non avete ancora capito cosa c'è a bordo?

Tommaso Fregatti Marco Grasso Nell' ufficio del comandante della nave Bana, arrestato mercoledì mattina per traffico internazionale di armi, i poliziotti della Digos hanno trovato diciassette lettere di dimissioni dal servizio. Le hanno scritte vari membri dell' equipaggio della motonave sequestrata dal 6 febbraio nel porto di Genova, dopo aver saputo che il cargo aveva trasportato armi di ogni tipo dalla Turchia alla Libia, in violazione dell' embargo. Un ammutinamento in piena regola: «Quando ci sia mo resi conto che sulla nave stava accadendo qualcosa di losco - ha dichiarato uno dei marittimi alla polizia - abbiamo fatto presente alla direzione della nave che non intendevamo partecipare». E però il comandante Youssef Tartoussi, 55 anni, origini libanesi, ha preferito non riportare i marittimi in patria, ma continuare la navigazione. «Lo ha fatto dopo aver parlato con l' armatore al telefono», ha indicato un altro marinaio. Che ci fosse il coinvolgimento della compagnia armatoriale è messo nero su bianco nelle quattordici pagine di ordinanza di custodia cautelare che la Procura, dopo gli accertamenti di Digos, polizia di frontiera e Capitaneria, ha chiesto e ottenuto dal giudice del tribunale Silvia Carpanini (per Tartoussi il tribunale ha disposto il carcere).

Scrive il giudice che «quello della Bana non era certo un viaggio isolato, ma rientrava nel più ben ampio programma di collaborazione con una delle parti del conflitto libico verosimilmente condiviso con l' armatore». A gettare ombre sulla compagnia anche un ufficiale di bordo che agli agenti della Digos, diretti dal primo dirigente Riccardo Perisi, ha affermato di temere per la sua incolumità «in quanto il fratello dell' armatore sarebbe collegato all' organizzazione Hezbollah». RADAR FERMO 130 ORE Dall' analisi della rotta la Procura - l' indagine è stata svolta dai pubblici ministeri della direzione distrettuale antimafia e antiterrorismo Marco Zocco e Maria Chiara Pao lucci - è emerso come la Bana per non farsi rintracciare durante il viaggio tra la Turchia e la Libia abbia spento il radar e il sistema di rintraccio per più di 130 ore. E prima dell' arrivo a Genova il comandante ha chiesto ad un nostromo di riverniciare la stiva. Quest' ultimo ha cambiato colore (da rosso a grigio) e l' episodio ha insospettito la polizia scientifica, che nei video aveva estrapolati filmati con colori diversi. Particolarmente significativa ai fini dell' indagine anche la conversazione tra il terzo ufficiale (il primo a raccontare del traffico di armi), il comandante e il nostromo: «Quando gli ho chiesto spiegazioni sul perché stavano staccando il radar -ha spiegato il marittimo - mi ha dato dell' idiota dicendo di non aver capito che stavano trasportando armi». E ancora il nostromo «lo ha rimproverato perché faceva foto sulla nave». Quest' ultimo ha anche evidenziato negli interrogatori che «l' armatore aveva contattato suo padre per sollecitarlo a ritrattare le dichiarazioni». LE CHAT: «QUI SI METTE MALE» Nell' ordinanza vengono anche riportate chat tra un membro dell' equipaggio e alcuni familiari in Libano: «Qui la situazione non è bella», scrive uno di loro a casa. «Ho scoperto - aggiunge che la nave lavora nell' ambito del traffico di armi, di blindati, missili per Tripoli e la Libia. Ho dato le dimissioni, ma comunque sono molto preoccupato, sono in ansia, questi li portano per combattere contro Haftar». E ancora lo stesso marittimo racconta a un altro familiare come durante la navigazione «ci fossero navi da guerra che li scortavano». «A bordo - aggiunge uno di loro, circostanza anticipata nei giorni scorsi dal Se colo XIX - c' erano anche dieci militari turchi, con noi sulla nave. E quando siamo arrivati a Tripoli c' erano sul molo soldati e agenti di Ankara



«Ammutinati sulla nave Bana E l'armatore era complice»

Un'inchiesta sul cargo che trasportava carri armati dalla Turchia verso la Libia. Il comandante, poi arrestato, diceva: non avete ancora capito cosa c'è a bordo?

Genova. La nave Bana, sequestrata dal 6 febbraio, è stata trovata nel porto di Genova. I poliziotti della Digos hanno trovato diciassette lettere di dimissioni dal servizio. Le hanno scritte vari membri dell'equipaggio della motonave sequestrata dal 6 febbraio nel porto di Genova, dopo aver saputo che il cargo aveva trasportato armi di ogni tipo dalla Turchia alla Libia, in violazione dell'embargo. Un ammutinamento in piena regola: «Quando ci sia mo resi conto che sulla nave stava accadendo qualcosa di losco - ha dichiarato uno dei marittimi alla polizia - abbiamo fatto presente alla direzione della nave che non intendevamo partecipare». E però il comandante Youssef Tartoussi, 55 anni, origini libanesi, ha preferito non riportare i marittimi in patria, ma continuare la navigazione. «Lo ha fatto dopo aver parlato con l'armatore al telefono», ha indicato un altro marinaio. Che ci fosse il coinvolgimento della compagnia armatoriale è messo nero su bianco nelle quattordici pagine di ordinanza di custodia cautelare che la Procura, dopo gli accertamenti di Digos, polizia di frontiera e Capitaneria, ha chiesto e ottenuto dal giudice del tribunale Silvia Carpanini (per Tartoussi il tribunale ha disposto il carcere).

Bombola di butano in spiaggia Intervengono gli artificieri



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

e libici ad aspettarci». Il giudice nel motivare le richieste cautelari sottolinea il pericolo di fuga di Tartoussi (definito «spregiudicato») e il rischio di reiterazione del reato. -

L'inchiesta

Traffico di armi la ribellione dell' equipaggio

Alla denuncia dell' ufficiale di coperta che ha chiesto asilo politico si sono aggiunte le testimonianze di altri marinai della Bana: in parecchi avevano già presentato le loro dimissioni

di Marco Lignana Quando il terzo ufficiale di coperta della nave Bana ha chiesto al comandante perché era stato spento il dispositivo " Ais" che permette di essere geolocalizzati, la risposta del suo superiore è stata sprezzante: "Lo ha insultato dandogli dell' idiota, per non avere capito che stavano trasportando armi". Questo scrive il gip Silvia Carpanini nell' ordinanza di custodia cautelare per Youssef Tartoussi, 54 anni, il comandante accusato di traffico internazionale di armi e arrestato due giorni fa a bordo del cargo attraccato al porto di Genova. Un documento che racconta, oltretutto il presunto reato commesso, il clima tesissimo a bordo della nave: partita da Beirut, rifornitasi di armi nel porto turco di Mersin, scortata dalle fregate turche fino a Tripoli, in Libia, per foraggiare il governo di Al Serraj. L' uomo che sta cercando di contenere l' avanzata del suo principale oppositore interno, il generale Khalifa Haftar. Il tutto nonostante l' embargo ratificato dalla recente conferenza di Berlino. Un divieto che il presidente turco Erdogan non sembra per nulla intenzionato a rispettare. Al terzo ufficiale di coperta, che ha denunciato alle autorità genovesi il traffico illecito, ha chiesto asilo politico ed ora vive in una sede protetta, si sono aggiunte le testimonianze di altri marinai della nave, raccolte dagli agenti della Digos e della Polizia di frontiera per conto della Direzione distrettuale antiterrorismo. E infatti, si legge sempre nelle carte, " la perquisizione all' interno della nave ha permesso di rinvenire, nella cabina del primo Ufficiale di bordo, diciassette fogli dattiloscritti contenenti le dimissioni di parecchi membri dell' equipaggio". Uno di questi ufficiali in particolare " ha spiegato che, rendendosi conto che stava accadendo qualcosa di losco cui non intendeva partecipare, non è sceso in stiva e non ha visto nulla, ma ha sentito parlare gli altri Ufficiali che dicevano che erano state caricate armi, mezzi blindati e mitragliatrici". Non solo: "Quando hanno visto in televisione che c' erano riprese delle armi sulla loro nave ed hanno saputo che anche su internet era apparsa la notizia, il comandante ha fatto ripinturare la rampa e alcune parti del garage dove erano stoccati i mezzi modificandone il colore da rosso a grigio". A parlare, però, non sono stati solo gli ufficiali di bordo, ma anche i telefonini sequestrati su mandato dei pm Marco Zocco e Maria Chiara Paolucci, titolari dell' indagine insieme agli aggiunti Francesco Pinto e Paolo D' Ovidio. Grazie al lavoro degli agenti della Digos, diretti da Riccardo Perisi, e della Polizia di frontiera coordinata da Lorenzo Manso, oltretutto degli uomini della Capitaneria di Porto, gli investigatori sono entrati in possesso di una comunicazione via chat di un marittimo con un suo conoscente a terra: " Ho scoperto che la nave lavora nell' ambito del traffico di armi, blindati, missili, per Tripoli Libia", e poi: " Ho dato le dimissioni ma comunque sono molto preoccupato, sono in ansia", "questi lo portano per combattere contro Haftar"; "c' erano delle navi da guerra che ci scortavano" e "c' erano dieci militari con noi sulla nave". A breve l' interrogatorio del comandante, difeso dagli avvocati Michele Mordiglia e Cesare Fumagalli, © RIPRODUZIONE RISERVATA



Ente bacini siti ammalorati

Alice Salvatore, M5S Mi giunge notizia che i Bacini 4 e 5 di Ente Bacini siano gravemente ammalorati e richiedano una messa in sicurezza dal costo milionario. L'Autorità di Sistema Portuale (AdSP) intende privatizzare quegli spazi pubblici, che pure lavorano a pieno regime. Il pericolo è che l'ente pubblico AdSP esegua i lavori di sistemazione con un costo enorme a carico del pubblico e quindi accollandolo a noi cittadini per poi consegnare al privato i Bacini funzionanti e fonte di lavoro per disparate aziende di riparazioni navali, facendo così capitalizzare una fortuna a quei pochi privati che ci metterebbero le mani creando di fatto un monopolio. Questo progetto non può essere portato avanti. Non si possono spendere soldi pubblici per lavori di messa in sicurezza per poi darli a privati che si ritroverebbero così esclusivamente a incassare i profitti. È un metodo già visto troppe volte in passato. Mi oppongo a questa ulteriore sopraffazione dei cittadini liguri. È dunque imprescindibile sapere se i lavori di messa in sicurezza saranno o meno a carico del privato o se, comunque, avranno un peso nella determinazione del canone concessorio attraverso una rivalutazione del valore dei Bacini. Ribadiamo: i Bacini di carenaggio rappresentano un asset strategico per lo sviluppo economico e portuale di Genova e, come tali, devono rimanere in mani pubbliche.



Aponte è interessato al terminal Sech

Contrario alla fusione tra Psa ed il terminal a Sampierdarena

Massimo Belli

GENOVA Gianluigi Aponte è interessato ad acquistare la concessione del terminal Sech. La rivelazione è arrivata a sorpresa ieri nella sede della Regione Liguria a Genova, dove il fondatore della Mediterranean Shipping Company si è recato per un vertice con Toti, Bucci e Signorini per discutere del futuro di calata Bettolo che dovrebbe partire in primavera. Rispondendo alle domande dei giornalisti presenti riguardo sua contrarietà alla fusione Psa-Sech e se Sech potrebbe interessare anche a Msc, l'armatore ha risposto: Penso di sì, per fare container naturalmente. 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. L'armatore non ha quindi gradito l'interessamento di Psa, che già opera sulle banchine di Genova Pra' (ex Vte), per la concessione del terminal a Sampierdarena. Aponte come scrive anche l'Ansa aveva già scritto una lettera all'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure Occidentale 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 84/1994 in materia, vieta di avere più di una concessione nello stesso porto per la stessa tipologia di merce. Ma dal 1994 i porti sono cambiati. Ci sono stati emendamenti, poi ritirati, per chiedere la modifica di questo articolo di legge che alcuni ritengono ormai superato. Tornando poi a calata Bettolo, Gianluigi Aponte ha annunciato che sono in corso i lavori preliminari per poter iniziare magari ad Aprile o Maggio a portare le prime navi con delle gru mobili e poi in un secondo momento fare un lavoro definitivo sul terminal con le gru più grandi. Per questo si attende il via libera dell'Enac, che deve pronunciarsi, per la vicinanza del terminal con l'aeroporto di Genova, anche se sul versante Enac non abbiamo preoccupazioni ha detto Aponte.

The screenshot shows the website interface for Messaggero Marittimo. At the top, there is a navigation bar with the logo 'M SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACCHINI SRL' and the website name 'Messaggero Marittimo.it'. Below the navigation bar, the main headline reads 'Aponte è interessato al terminal Sech' with a sub-headline 'Contrario alla fusione tra Psa ed il terminal a Sampierdarena'. A photo of Gianluigi Aponte is featured. To the right of the article, there is a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' news items, including 'Concluse riunioni di Confindustria L1 P5', 'Rete ferroviaria europea concorrenziale', 'Musolino presenta Cruise 2030 a Cartagena', 'Lavoro: incontri su energia sostenibile e clima', and 'Coronavirus: richieste mitigazioni Europa dell'Est'. At the bottom of the article, there is a list of 'ARGOMENTI CORRELATI' including 'MILATA METEORO: WEFARFED', 'GIUGLIANO APONTE: MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY', and 'MEDITERRANEA SECH'.

Calano i traffici a Genova

Nel 2019 il porto di Genova ha movimentato 53,6 milioni di tonnellate di merce, con una diminuzione del 3% rispetto all'anno precedente. Cala anche il traffico containerizzato, sono state imbarcate e sbarcate 24,67 milioni di tonnellate di merce (-2,8% rispetto al 2018). In crescita invece la movimentazione di merce convenzionale (10,16 milioni, +0,7%). Complessivamente, sono state movimentate 34,83 milioni di tonnellate di merci varie (-1,8%). Il traffico rinfusiero presenta i seguenti risultati: aumentano le rinfuse secche (630mila tonnellate +19,0%) ma diminuiscono i prodotti siderurgici: 1,93 milioni di tonnellate movimentate, -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. In deciso aumento il traffico dei passeggeri: nel 2019 sono stati 3,52 milioni (+13,8%), di cui 2,17 milioni di passeggeri dei traghetti (+4,2%) e 1,35 milioni di crocieristi (+33,4%). L'anno scorso sono stati movimentati 2.615.375 TEU (+0,2%). Si tratta di un risultato non dissimile da quello del 2018 e molto vicino al record storico stabilito nel 2017.

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo

The screenshot shows the Port News website interface. At the top, there is a navigation bar with links for Focus, Interventi, Interviste, News, Expo 2019, and Osservatorio Europeo. Below this is the Port News logo and a search bar. The main content area features a large aerial photograph of the port of Genova. The article title is 'Calano i traffici a Genova' with a sub-headline 'Le statistiche annuali' and a byline 'di Redazione Port News'. The article text is partially visible, starting with 'Nel 2019 il porto di Genova ha movimentato 53,6 milioni di tonnellate di merce...'. On the right side, there is a vertical menu with various categories like Ambiente, Autorità, Portuali, etc.

Riparazioni navali, il Consiglio di Stato d ragione al Comitato Porto Aperto

GENOVA - Il Comitato **Porto** Aperto ha vinto un importantissimo round nella sua battaglia sulle riparazioni navali : il Consiglio di Stato, infatti, ha accolto l' appello promosso dal comitato contro il Ministero dell' Ambiente e l' Associazione degli Industriali della Provincia di **Genova** e ha imposto all' amministrazione la riapertura del procedimento avviato dallo stesso Comitato e dall' Associazione VAS per la verifica dello stato dell' inquinamento che deriva dall' attività delle riparazioni navali e della zincheria interna al **porto**. L' azione legale è stata proposta dagli avvocati Righi, Morbidelli e Barabino. Cavallo di battaglia del comitato presieduto da Fulvio Silingardi , il battagliero attivista recentemente scomparso, è sempre stata l' incompatibilità tra un tipo di industria fortemente inquinante con la vicinanza del centro di **Genova**: questi stabilimenti si trovano infatti a poche centinaia di metri dai quartieri Centro Storico (dalle Mura della Malapaga la distanza è inferiore ai cento metri), Carignano e Foce. In particolare i giudici di Palazzo Spada hanno ritenuto di grande importanza la relazione illustrativa dell' Ispra (Istituto Superiore per la Ricerca Ambientale) che contiene una serie di elementi che dimostrano la fondatezza di molte delle rivendicazioni del Comitato. Ispra, in particolare, aveva rilevato valori medi di metalli molto più elevati rispetto alla norma : cadmio, cromo totale, mercurio, nichel, rame, zinco e manganese sono risultati tutti oltre i limiti consentiti nel resto degli stati europei. L' Istituto ha concluso le sue analisi riferendo che "sussistono precise criticità ambientali presso l'area del porto di Genova e presso le aree circostanti raggruppate da significativo tasso di deposizione indicati nello studio del soggetto che ha presentato l' istanza e dell' avvenuto provvedimento delle CSC (Concentrazione Soglia di Contaminazione, ndr) nei suoli". La battaglia del Comitato **Porto** Aperto è durata diversi anni : iniziata nel 2016 ha fatto registrare molte tappe e diverse azioni legali che si sono concluse con il successo della recente pronuncia del Consiglio di Stato dopo che il TAR aveva invece respinto le stesse istanze. Ora il procedimento sulla valutazione del grave stato di inquinamento dell' area del centro di **Genova** dovrà ripartire daccapo : il Comitato già annuncia una vigilanza continua su tutti gli atti, anche alla luce di questa sentenza. Approfondimenti Blue Print, il Comitato **Porto** Aperto preoccupato per l' inquinamento Inquinamento: dopo la denuncia del Comitato **Porto** Aperto, l'ennesimo ultimatum (che sa di ricatto) della cantieristica navale Riparazioni navali, il Comitato **Porto** Aperto chiede l' intervento del Ministero Il Comitato **Porto** Aperto precisa: "Non vogliamo chiudere le Riparazioni navali" Riparazioni Navali, comitato **Porto** Aperto contro i cantieri Amico Commenti.



Riparazioni Navali, Salvatore (M5S): "La privatizzazione un regalo"

GENOVA - " Mi giunge notizia che i Bacini 4 e 5 nel porto di Genova siano gravemente ammalorati i e richiedano una messa in sicurezza dal costo milionario. Il problema è che l' **Autorità di Sistema Portuale** intende privatizzare quegli spazi pubblici. Il pericolo è che l' ente pubblico esegua i lavori di sistemazione con un costo enorme a carico dei contribuenti liguri per poi consegnare al privato i Bacini funzionanti": lo scrive, in un post su Facebook, la consigliera regionale del Movimento 5 Stelle Alice Salvatore. " Non si possono spendere soldi pubblici per lavori di messa in sicurezza per poi darli a privati che si ritrovano esclusivamente ad incassare i profitti - continua Salvatore - è un metodo già visto troppe volte in passato. Mi opporrò a questa ulteriore sopraffazione dei cittadini liguri in consiglio Regionale e proporrò delle interrogazioni per capire esattamente chi sosterrà le spese di questa operazione". Commenti.

The screenshot shows a news article on the website PrimoCanale.it. The article title is "Riparazioni Navali, Salvatore (M5S): "La privatizzazione è un regalo"". The text of the article is partially visible, showing the beginning of the article which matches the main text on the left. The page layout includes a navigation bar at the top with categories like "HOME", "GENOVA", "LIGURIA", "LA SPIGA", "IRPESA", "GENIA", "SARDEGNA", "ARCHIVO", "PORTI", "MERCATI", "RISERCA", "RISERVA". Below the article title, there is a date "giovedì 20 febbraio 2020" and a small image of a woman, likely Alice Salvatore. To the right of the image, there is a short summary of the article. Below the article text, there is a social media share section with icons for Facebook, Twitter, and YouTube. Further down, there is a "Commenti" section with a form to add a comment. At the bottom of the page, there is a footer with information about the website's funding, including "PROGETTO COFINANZIATO DALL'UNIONE EUROPEA - FONDO EUROPEO DI SVILUPPO REGIONALE - OBIETTIVO 1 - CRESCITA ECONOMICA, OCCUPAZIONE, RISORSE UMANE E COESIONE TERRITORIALE" and "PROGRAMMA OPERATIVO 2007-2013 della Regione Liguria - ASSE 1 - INNOVAZIONE E COMPETITIVITÀ - Bando Azione 1.1.3 'Impresa'".

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Bocciatura della passerella, errore della Soprintendenza

Giovanni Bertei / LA SPEZIA A mio giudizio non sono pochi gli errori compiuti dalla Soprintendenza di Genova ai danni della nostra città, innumerevoli e dannosi, ultimo dei quali il veto sulla prevista passerella scavalcante il viale Italia, una escursione panoramica unica e di grande rilievo, un percorso splendido e interessante che consente una visione unica e il passaggio sul mare privo del rischio autoveicolare. Un ennesimo sbaglio macroscopico, una ennesima intromissione inopportuna sullo sviluppo della città, una città di allocchi che non protesta e supinamente accetta decisioni che si ritorcono a suo danno e ne impediscono la crescita sul piano economico, turistico e urbanistico. Il sottopasso previsto in alternativa è un altro errore solenne, che umilia ulteriormente i valori di una città già enormemente sacrificata dalla presenza di un **porto** container, che fortemente ne limita e impedisce ogni forma di sviluppo economico, e quindi turistico, balneare, commerciale e residenziale. Gli spezzini rappresentano, ahimè, una sorta di popolazione passiva, che purtroppo accetta supinamente tutto ciò che una nefasto convento intende passare o vietare. Tra gli innumerevoli errori della Soprintendenza, c'è anche quella di avere elevato di centotrenta centimetri le mura del Castello San Giorgio sui nostri Colli, operazione improvvida e inopportuna che al Castello è servita a ben poco, se non a niente, mentre ha sensibilmente danneggiato i cittadini le cui residenze nella zona hanno dovuto subire la prepotenza di un organo che del relativo parere mostra di solennemente infischiarne, con il pretesto di salvaguardare l'interesse pubblico generale, che nella fattispecie si configura in quello dei cittadini fortemente penalizzati. Decisioni, insomma, a mio giudizio, improvvide, attuate con selvaggia prepotenza delle facoltà detenute. La soppressione della passerella, che avrebbe dovuto bypassare viale Italia, e collegare la città al suo mare, avrebbe potuto trasmettere alla città il suo senso di appartenenza ed essere un ottimo strumento da offrire agli stessi cittadini, ma anche alle migliaia di turisti che ogni anno attraversano la nostra passeggiata Morin prima di raggiungere il centro della città. - Ex -consigliere comunale della Spezia.



«Soppressione del posto di lavoro» La capufficio trascina in aula Lsct

Approda in tribunale il ricorso presentato dalla dipendente licenziata in tronco alla vigilia di Natale Tra i testimoni eccellenti citati dalla difesa anche Peracchini e sindacalisti di spicco di Cgil, Cisl e Uil

LA SPEZIA Tanto tuonò che piovve. Valeria Tartaglia, la capufficio licenziata alla vigilia di Natale da Lsct per «soppressione del posto di lavoro», ha citato in giudizio l'azienda davanti al giudice del lavoro ritenendo di essere stata oggetto di un provvedimento illegittimo. La causa è stata incardinata in Tribunale, per effetto del ricorso elaborato dall'avvocato Roberto Quber: si aprirà il prossimo 18 marzo. Quel giorno andrà in scena un processo... 'eccellente', con riferimento alla tipologia dei testimoni; fra questi c'è, ad esempio, il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini. Il ricorso di Quber argomenta la tesi secondo la quale il licenziamento di Valeria è stata una ritorsione per le divergenze apertes con il nuovo direttore generale. Assunto cardine: «La riorganizzazione che ha portato al licenziamento è una finzione; la lavoratrice aveva comunque diritto a essere ricollocata all'interno dell'azienda in altra posizione lavorativa». Nel suo caso non sarebbe stato difficile, considerata l'entità dell'organico aziendale di 622 dipendenti e visto che Valeria in 29 anni di anzianità aveva svolto parecchie mansioni. Oltre al sindaco, fra i personaggi chiamati a testimoniare, ci sono i segretari provinciali della Filt Cgil e della Uiltrasporti, Fabio Quaretti e Marco Furletti, un membro della rappresentanza sindacale unitaria aderente alla Cisl, un ispettore del lavoro e due marescialli della finanza in servizio nel porto. Sulla vicenda del licenziamento, inquadrata nel più ampio contesto delle frizioni pregresse sull'asse Comune-Lsct, ha preso posizione il Circolo 'I Giacobini del Golfo' che si chiede: «Come può ispirare fiducia alle Istituzioni locali un'azienda che licenzia una sua dipendente cui non è addebitata alcuna colpa (perché altrimenti la avrebbe licenziata per motivi disciplinari), e che guadagna da numerosi anni decine di milioni di euro, esattamente 39 nel solo 2018?». I Giacobini sollecitano anche le organizzazioni sindacali a promuovere contro l'azienda una causa per condotta antisindacale. «Il contratto nazionale dei lavoratori portuali prevede, infatti, che della riorganizzazione che ha portato al licenziamento della lavoratrice il sindacato avrebbe dovuto essere informato preventivamente ma e così non è stato». L'eventuale accoglimento del ricorso per condotta antisindacale potrebbe comportare l'annullamento del licenziamento della lavoratrice. Corrado Ricci © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Authority

Manovre su ferro Via all' asta

Approvato il bando Si parte da 40 milioni Nel pacchetto anche l'interporto e Carrara

LA SPEZIA A.A.A cercasi impresa in grado di gestire l'intera movimentazione ferroviaria dei container nello scalo portuale della Spezia. Dopo aver alienato le proprie quote all'interno della Spezia Shunting Railways - la società partecipata da terminalisti e operatori portuali che attualmente si occupa del servizio di manovra ferroviaria dello scalo -, l'Autorità di Sistema portuale del Mar ligure orientale guidata da Carla Roncallo mette all'asta il «servizio di interesse generale» con l'obiettivo di individuare un privato in grado di gestire tutto il 'nodo' spezzino, compreso il servizio di manovra in ambito portuale e i collegamenti con le stazioni di Spezia Marittima, La Spezia Migliarina e di Santo Stefano Magra, nonché in grado di far fronte all'eventualità di esercitare lo stesso servizio anche sul porto di Marina di Carrara una volta scaduta la concessione in essere. L'ente di via del Molo nei giorni scorsi ha approvato il bando di gara che individua in 40 milioni di euro la base d'asta: una somma stabilita sulla base dei fatturati recenti, vicini ai 5 milioni di euro annui. L'appalto sarà assegnato con il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa. Attualmente il servizio all'interno del porto spezzino viene svolto attraverso soggetti diversi (imprese ferroviarie e terminalisti) che, a domanda individuale utilizzano l'attuale gestore del servizio allo scopo di movimentare via ferro le merci containerizzate.



Citta della Spezia

La Spezia

Trasporto ferroviario in porto, via alla gara per un affare da 40 milioni

L' Adsp ha approvato le carte per cedere a un gestore unico il comprensorio ferroviario, le manovre e i collegamenti tra La Spezia marittima, Migliarina e Santo Stefano.

La Spezia - Va a gara il servizio di gestione del trasporto ferroviario all' interno del perimetro **portuale**. Carla Roncallo, presidente dell' ente di Via del Molo, ha infatti approvato oggi il bando di gara, il disciplinare e il capitolato relativo alla ricerca di un gestore unico del comprensorio ferroviario, delle manovre e dei collegamenti tra i depositi della Spezia marittima, Migliarina e Santo Stefano Magra. La gara è stata inviata alla Gazzetta ufficiale dell' Unione europea e le aziende interessate a svolgere il servizio avranno tempo sino al 31 marzo per presentare le proprie offerte. La durata della concessione è fissata in cinque anni con opzione di rinnovo per altri tre e l' importo complessivo a base d' asta è fissato in 40 milioni di euro, calcolati sulla base dei fatturati stimati in 5 milioni annui. La procedura aperta europea sarà affidata con il criterio dell' offerta economicamente più vantaggiosa rispetto alle tariffe che il gestore si impegnerà ad applicare agli utenti, terminalisti o compagnie ferroviarie che siano. Dal 2013 a oggi il servizio è svolto da La Spezia shunting railways, società nata su spinta dell' allora Autorità **portuale** per affidare a un soggetto unitario le attività di manovra che all' interno dello scalo spezzino interessano una percentuale di merci movimentate che da anni è ampiamente superiore al 30 per cento, dato tra i più elevati a livello europeo. Nei mesi scorsi l' Autorità di **sistema portuale** ha ceduto la sua quota del 20 per cento della società, ritenendo di dover mettere a gara il servizio. "Questa - spiega a CDS il segretario generale dell' **Adsp**, Francesco Di Sarcina - è la nostra visione della cosa pubblica: non riteniamo di dover avere una partecipazione all' interno di una società che si occupa di attività ferroviaria e trattandosi inoltre di un servizio di interesse generale siamo convinti che debba essere messo a gara". Scartata anche l' ipotesi dell' affidamento in house , che avrebbe richiesto all' ente di Via del Molo di detenere il controllo della società. Sì, invece, all' affidamento tramite gara, alla quale peraltro potrà così prendere parte anche La Spezia shunting railways, il cui 20 per cento è ora di proprietà di Interporto La Spezia (leggi qui), senza correre alcun rischio di conflitto di interesse o contestazione. Giovedì 20 febbraio 2020 alle 13:15:27 TH.D.L. deluca@cittadellaspezia.com Segui @thomasdeluca.



Citta della Spezia

La Spezia

Giacobini del Golfo: "Le mosse che sindaco, Adsp e sigle possono fare per la lavoratrice Lsct licenziata"

La Spezia - Il Circolo I Giacobini del Golfo, venuto a conoscenza di licenziamenti individuali effettuati dalla Società La Spezia Container Terminal e dalle Cooperativa Sociale MA.RIS. esprime la propria solidarietà ai lavoratori. Dei licenziamenti hanno la responsabilità politica i governi Monti e Renzi che, il primo con la legge Fornero e il secondo con il complesso di leggi noto come job' s act, hanno reso molto più facile il licenziamento di lavoratori senza colpa. La responsabilità di Renzi e della sua formazione Italia Viva permane perché la stessa si oppone ad ogni revisione del job' s act e la sua opposizione, decisiva ai fini delle maggioranze parlamentari, frustra la volontà riformatrice del resto del Governo. Con particolare riferimento al licenziamento della lavoratrice di L.S.C.T., si osserva che essa è avvenuta in seguito ad una riorganizzazione aziendale di dubbia sussistenza, in quanto ha partorito un solo licenziamento a fronte di un organico di 622 unità né si sono registrati cambi di mansione dei lavoratori rimasti né esternalizzazioni. Ma, al di là della sussistenza di una reale riorganizzazione, ci si chiede quale sensibilità sociale abbia una Società, concessionaria di un' area demaniale pubblica, che licenzia una dipendente per risparmiare 50 mila euro all' anno, quando ogni anno guadagna decine di milioni di euro, di cui 39 milioni nel solo 2018, ultimo anno per il quale è stato pubblicato il bilancio. Risulta, peraltro, che L.S.C.T. sia inadempiente o comunque fortemente ritardataria all' impegno assunto con le Istituzioni locali di effettuare gli investimenti necessari per liberare l' area portuale che dovrebbe essere restituita al lungomare cittadino, ad uso degli spezzini e dei turisti. I Giacobini del Golfo invitano l' **Autorità di Sistema Portuale** e il Sindaco della Spezia ad assumere ogni consentita iniziativa, anche la più drastica, per consentire la realizzazione di un water front da lungo tempo promesso, fonte di sviluppo del turismo e quindi dell' economia cittadina. I Giacobini del Golfo chiedono, infine, alle Organizzazioni Sindacali di promuovere, ai sensi dell' art. 18 dello Statuto dei Lavoratori, un' azione di condotta antisindacale contro la Società L.S.C.T.: il C.C.N.L. dei Lavoratori dei Porti prevede, infatti, che della riorganizzazione che ha comportato il licenziamento debba essere data preventiva informazione alla R.S.U. e al sindacato provinciale di categoria mentre così non è stato. Tale azione è di estrema importanza perché un suo eventuale accoglimento da parte del Tribunale potrebbe comportare la rimozione del licenziamento. I GIACOBINI DEL GOLFO Giovedì 20 febbraio 2020 alle 20:48:47 Redazione.



In arrivo un nuovo corridoio doganale fra La Spezia e Bologna

Dal prossimo mese di marzo il flusso delle spedizioni merci con servizi intermodali da e per Bologna attraverso il porto di La Spezia verrà reso più efficiente e veloce fluido grazie all'attivazione di un nuovo corridoio doganale controllato. Lo hanno reso noto le Dogane e l'Interporto di Bologna ricordando che i cosiddetti fast corridor decongestionano i porti, diminuendo i tempi di sosta, migliorano la qualità dei processi logistici, riducono i costi operativi e quelli correlati alle soste ed all'handling, oltre a digitalizzare le operazioni e a rendere più efficienti le attività di presa in carico delle merci. Il nuovo corridoio doganale in partenza è stato presentato agli operatori di Interporto Bologna, alla presenza di Franco Letrari, direttore interregionale dell'Agenzia delle dogane per l'Emilia Romagna e Marche, Taddeo Palacchino, dirigente dell'Ufficio Interregionale Procedure Dogane e Accise, Giovanni Ferente, dirigente dell'Ufficio delle dogane di Bologna, Massimo De Gregorio, presidente del Consiglio Direttivo di Anasped, Bruno Pisano, presidente di Assocad, Serse Grisendi, presidente di Ader, Sergio Vivarelli, consigliere del Consiglio Territoriale degli Spedizionieri doganali di Bologna.

Siamo lieti di questo importante passo fatto con l'Agenzia delle Dogane ha detto il direttore generale di Interporto Bologna, Sergio Crespi, in occasione dell'incontro di presentazione del progetto. Un nuovo tassello si aggiunge ai servizi offerti da Interporto alle aziende del territorio per aumentarne la competitività e sviluppare il trasporto combinato non accompagnato via ferrovia. Si stima infatti che il corridoio doganale ferroviario La Spezia porto Bologna interporto possa aumentare le circolazioni della relazione ferroviaria di Mercitalia Intermodal già da subito.



Dal prossimo mese di marzo il flusso delle spedizioni merci con servizi intermodali da e per Bologna attraverso il porto di La Spezia verrà reso più efficiente e veloce fluido grazie all'attivazione di un nuovo corridoio doganale controllato. Lo hanno reso noto le Dogane e l'Interporto di Bologna ricordando che i cosiddetti fast corridor "decongestionano i porti, diminuendo i tempi di sosta, migliorano la qualità dei processi logistici, riducono i costi operativi e quelli correlati alle soste ed all'handling, oltre a digitalizzare le operazioni e a rendere più efficienti le attività di presa in carico delle merci".

Il Sole 24 Ore

Ravenna

GRANDI OPERE

Porto di Ravenna, due offerte per i lavori da 235 milioni

Il porto accoglie ogni anno 3.200 navi, tutto dovrà essere fatto in sincronia L' Autorità portuale ha fissato in sei-sette anni il completamento dei lavori

Nataschia Ronchetti

ravenna Gara a due per la ristrutturazione del **porto** commerciale di **Ravenna**, maxi opera da 235 milioni per consentire allo scalo di accogliere le navi di grandi dimensioni. La sfida ora è tra il Consorzio Stabile Sis di Torino e il Consorzio Stabile Grandi Lavori di Roma. Il primo, controllato con la quota di maggioranza da Inc, colosso piemontese delle costruzioni, è stato costituito nel 2003. Il secondo ha al suo attivo anche l' ammodernamento del molo polisettoriale del **porto** di Taranto, alla guida di una associazione temporanea di imprese. Arrivano da loro le due offerte pervenute all' Autorità portuale di **Ravenna** il 14 febbraio alla scadenza del bando di gara europeo per l' individuazione del general contractor. Lunedì prossimo saranno aperte le buste digitali. E allora si saprà se i due consorzi si presentano da soli o (molto probabile) alla guida di cordate con altre imprese specializzate. Solo a quel punto scatterà l' esame delle due offerte, per arrivare all' assegnazione dell' affidamento dei lavori entro l' inizio dell' estate. Di certo già da ora si sa che non sarà solo il prezzo a fare la differenza. Qualità tecnica e riduzione dei tempi di esecuzione, come ha

ripetuto più volte dal presidente dell' Autorità Portuale Daniele Rossi, giocheranno un ruolo fondamentale. «Dobbiamo demolire cinque chilometri di banchine senza bloccare nemmeno per un giorno l' operatività del **porto**», dice Rossi. «L' attività di project management - prosegue - è fondamentale per la buona esecuzione del progetto. Parliamo di un **porto** che accoglie ogni anno 3.200 navi, tutto dovrà essere fatto in perfetta sincronia». Comprensibile che sui tempi si giochi una buona parte della partita. La città romagnola attende da oltre dieci anni l' intervento per l' approfondimento dei fondali, fino a 12,5 metri, con l' adeguamento delle banchine e la realizzazione di nuove aree logistiche su un' area di duecento ettari. Un' attesa segnata anche da forti polemiche e dalla bocciatura di un precedente piano di intervento. Erano state una decina, nelle scorse settimane, le manifestazioni di interesse a partecipare al bando di gara. Si erano fatti avanti big internazionali. Dall' Italia e dall' Europa ma anche dalla Cina. Per un appalto al quale sono legati anche i piani di sviluppo di alcune grandi realtà industriali, dal gruppo Marcegaglia (200 milioni di investimenti) a Versalis, che fa capo a Eni (130 milioni). Consorzio Stabile Sis è un gigante del settore che spazia dalle infrastrutture stradali agli ospedali. Inc, che lo controlla, ha portato a termine alcuni importanti commesse pubbliche, sia in campo stradale sia in quello ferrotranviario, dal Passante ferroviario di Palermo alla superstrada Pedemontana veneta. Consorzio stabile Grandi Lavori, a sua volta, ha completato pochi anni fa l' intervento al **porto** di Taranto, opera da 75 milioni. La tabella di marcia prevista dall' Autorità portuale di **Ravenna** ha fissato in sei-sette anni il completamento dei lavori. Quattro solo per l' approfondimento dei fondali, necessario per consentire all' hub romagnolo di competere in Europa. «Vogliamo sottrarre traffico al Pireo e ai porti della sponda orientale dell' Adriatico: i nostri competitor sono lì», spiega Rossi.



Il Sole 24 Ore

Ravenna

Dei 235 milioni previsti per la realizzazione dell' opera 60 arrivano dal Cipe, 120 dal mutuo erogato dalla Banca europea degli investimenti, 37 milioni sono costituiti da fondi Ue e 18 milioni da risorse proprie dell' Autorità portuale. Per il solo dragaggio è stata prevista una spesa di 42 milioni, per le opere strutturali di 117 milioni. E l' opera che dovrebbe mobilitare ingenti investimenti, è candidata a creare, secondo le stime, circa 6-7mila nuovi posti di lavoro. Un intervento non più rinviabile per uno scalo che nonostante i ritardi continua a crescere (l' anno scorso ha movimentato 27,5 milioni di tonnellate di merci). I cantieri dovrebbero essere aperti entro l' autunno. Nella prima fase con l' approfondimento dei fondali, step al quale seguiranno l' adeguamento strutturale delle banchine e la realizzazione di un nuovo container multipurpose di circa mille metri quadrati. La realizzazione delle nuove aree logistiche comprende anche due stazioni ferroviarie per il trasporto merci e un raccordo con la tangenziale di **Ravenna** per il collegamento con la rete autostradale. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Rifiuti, rigettato il ricorso contro l' Autorità Portuale

La vicenda riguarda la concessione del servizio di ritiro e gestione dei residui prodotti da navi e piattaforme offshore

RAVENNA La spunta l' **Autorità di sistema portuale** di Ravenna nella querelle con la società Simap in materia di raccolta, gestione e smaltimento dei rifiuti prodotti dalle navi e delle piattaforme offshore. Il Tar dell' Emilia-Romagna respinge infatti il ricorso presentato dall' azienda, condannandola al pagamento delle spese quantificate in 6.000 euro, nella seduta della camera di consiglio del 28 gennaio scorso. Tutto nasce due anni fa La vicenda ha origine nell' agosto del 2018 con un provvedimento di modifica del presidente di Ap, Daniele Rossi, della concessione del servizio di ritiro e gestione dei rifiuti solidi prodotti dalle navi e dalle piattaforme offshore e dei residui solidi di carico, e degli "esempi di applicazione delle tariffe del servizio". Per Simap, «oltre a essere un' attività esterna al servizio oggetto della concessione, rappresenta dei costi aggiuntivi e per di più comporta dei costi variabili». Dunque secondo la società che si è aggiudicato il servizio, con le modifiche alla concessione Ap ha messo in campo un «eccesso di potere», con un «difetto assoluto di motivazione» e una «ingiustizia manifesta». I giudici Il Tribunale amministrativo le dà però torto. Come argomentano i giudici, il **sistema** tariffario per i rifiuti prodotti dalle navi è articolato su due livelli: a ca rico delle navi e in base ai rifiuti effettivamente conferiti. «Porre a carico delle navi il pagamento della quota fissa della tariffa, anche ove non conferiscano i rifiuti, ha l' obiettivo di disincentivare gli scarichi in mare, nell' interesse della tutela ambientale». Inoltre, i rifiuti prodotti dalle navi e nelle aree portuali «devono essere gestiti nell' ambito degli obiettivi e della pianificazione che interessa la gestione dei rifiuti nel suo complesso», smaltimento compreso. «Dunque non può escludersi l' attività del terzo smaltitore rispetto alla attività di raccolta». Le tariffe Per quanto riguarda, infine, la determinazione delle tariffe, «il servizio di smaltimento non può considerarsi servizio da fatturarsi autonomamente o comunque escluso rispetto all' oggetto della concessione». E su tale materia «la Pa gode di un' ampia discrezionalità, rispetto alla quale il sindacato giurisdizionale è limitato ai soli casi di manifesta illogicità o irragionevolezza o iniquità». Più nello specifico «la tariffa per il servizio di smaltimento rileva solo quando, in ragione della quantità di rifiuti conferita, si supera la franchigia di applicabilità della tariffa fissa». Ecco perché, concludono i giudici, «il ricorso è complessivamente da respingere».



Porto

Rifiuti: il Tar dà ragione ad Ap Rigettato il ricorso di Simap

Il braccio di ferro dopo un provvedimento di modifica del servizio firmato il 10 agosto 2018

Il Tar di Bologna ha respinto il ricorso che Simap srl aveva proposto contro l' **autorità di sistema** portale (Ap) in materia di concessione del servizio di ritiro e gestione di rifiuti solidi prodotti delle navi e della piattaforme offshore e di applicazione delle tariffe del servizio. La società è stata inoltre condannata anche al pagamento delle spese quantificate in 6.000 euro. La querelle si era innescata con il provvedimento datato 10 agosto 2018 a firma del presidente Daniele Rossi di modifica del servizio di ritiro e gestione dei rifiuti con particolare riferimento allo di smaltimento, atto del quale la srl chiedeva appunto l' annullamento previa sospensiva dell' efficacia. Secondo Simap, «oltre a essere un' attività esterna al servizio oggetto della concessione, rappresenta costi aggiuntivi e per di più comporta dei costi variabili». Dunque secondo la società che si era aggiudicata il servizio per l' esercizio 2017/2021, con le modifiche alla concessione, Ap avrebbe messo in campo un «eccesso di potere» - si legge nella sentenza - con un «difetto assoluto di motivazione» e una «ingiustizia manifesta». Il collegio dei giudici bolognesi presieduto da Giancarlo Mozzarelli, ha in buona sostanza dato atto che il **sistema** tariffario per i rifiuti prodotti dalle navi è articolato su due livelli: a carico delle navi e in base ai rifiuti effettivamente conferiti: «Porre a carico delle navi il pagamento della quota fissa della tariffa, anche ove non conferiscano i rifiuti, ha l' obiettivo di disincentivare gli scarichi in mare, nell' interesse della tutela ambientale». Inoltre i rifiuti prodotti dalle navi e nelle aree portuali, «devono essere gestiti nell' ambito degli obiettivi e della pianificazione che interessa la gestione dei rifiuti nel suo complesso», smaltimento compreso. Dunque «non può escludersi l' attività del terzo smaltitore rispetto alla attività di raccolta». Per quanto riguarda infine la determinazione delle tariffe, «il servizio di smaltimento non può considerarsi servizio da fatturarsi autonomamente o comunque escluso rispetto all' oggetto della concessione». E su tale materia, «la pubblica amministrazione gode di un' ampia discrezionalità rispetto alla quale il sindacato giurisdizionale è limitato ai soli casi di manifesta illogicità o irragionevolezza o iniquità». Più nello specifico, «la tariffa per il servizio di smaltimento rileva solo quando, in ragione della quantità di rifiuti conferita, si supera la franchigia di applicabilità della tariffa fissa». Ecco perché, hanno concluso i giudici bolognesi, «il ricorso è complessivamente da respingere» e «le spese seguono» il principio «della soccombenza».



Il Tar rigetta il ricorso contro l' Autorità portuale sulle tariffe dei rifiuti

La spunta l' Autorità di sistema portuale di Ravenna nella querelle con la società Simap in materia di raccolta, gestione e smaltimento dei rifiuti prodotti dalle navi e delle piattaforme offshore

La spunta l' **Autorità** di **sistema portuale** di Ravenna nella querelle con la società Simap in materia di raccolta, gestione e smaltimento dei rifiuti prodotti dalle navi e delle piattaforme offshore. Il Tar dell' Emilia-Romagna respinge infatti il ricorso presentato dall' azienda, condannandola al pagamento delle spese quantificate in 6.000 euro, nella seduta della camera di consiglio del 28 gennaio scorso. La vicenda ha origine nell' agosto del 2018 con un provvedimento di modifica del presidente di Ap, Daniele Rossi, della concessione del servizio di ritiro e gestione dei rifiuti solidi prodotti dalle navi e dalle piattaforme offshore e dei residui solidi di carico, e degli "esempi di applicazione delle tariffe del servizio". Con particolare riferimento allo di smaltimento. Per Simap, "oltre a essere un' attività esterna al servizio oggetto della concessione, rappresenta dei costi aggiuntivi e per di più comporta dei costi variabili". Dunque secondo la società che si è aggiudicata il servizio, con le modifiche alla concessione Ap ha messo in campo un "eccesso di potere", con un "difetto assoluto di motivazione" e una "ingiustizia manifesta". Il Tribunale amministrativo le dà però torto. Come argomentano i giudici, il **sistema** tariffario per i rifiuti prodotti dalle navi è articolato su due livelli: a carico delle navi e in base ai rifiuti effettivamente conferiti. "Porre a carico delle navi il pagamento della quota fissa della tariffa, anche ove non conferiscano i rifiuti, ha l' obiettivo di disincentivare gli scarichi in mare, nell' interesse della tutela ambientale". Inoltre, i rifiuti prodotti dalle navi e nelle aree portuali "devono essere gestiti nell' ambito degli obiettivi e della pianificazione che interessa la gestione dei rifiuti nel suo complesso", smaltimento compreso. "Dunque non può escludersi l' attività del terzo smaltitore rispetto alla attività di raccolta". Per quanto riguarda, infine, la determinazione delle tariffe, "il servizio di smaltimento non può considerarsi servizio da fatturarsi autonomamente o comunque escluso rispetto all' oggetto della concessione". E su tale materia "la Pa gode di un' ampia discrezionalità, rispetto alla quale il sindacato giurisdizionale è limitato ai soli casi di manifesta illogicità o irragionevolezza o iniquità". Più nello specifico "la tariffa per il servizio di smaltimento rileva solo quando, in ragione della quantità di rifiuti conferita, si supera la franchigia di applicabilità della tariffa fissa". Ecco perchè, concludono i giudici, "il ricorso è complessivamente da respingere". (fonte Dire)



Ravenna, il Tar respinge il ricorso di Simap contro la Port Authority

Ravenna L'Autorità di sistema portuale di Ravenna vince il contenzioso con la società Simap in materia di raccolta, gestione e smaltimento dei rifiuti prodotti dalle navi e delle piattaforme offshore. Il Tar dell'Emilia Romagna ha respinto il ricorso presentato dall'azienda, condannandola al pagamento delle spese quantificate in 6.000 euro. La causa inizia nell'agosto del 2018 con un provvedimento di modifica del presidente del porto, Daniele Rossi (attuale presidente di **Assoport**) della concessione del servizio di ritiro e gestione dei rifiuti solidi prodotti dalle navi e dalle piattaforme offshore e dei residui solidi di carico, e degli «esempi di applicazione delle tariffe del servizio». Secondo i legali di Simap, «oltre a essere un'attività esterna al servizio oggetto della concessione, rappresenta dei costi aggiuntivi e per di più comporta dei costi variabili». Per la società che si è aggiudicato il servizio, con le modifiche alla concessione l'Autorità portuale avrebbe messo in campo un «eccesso di potere», con un «difetto assoluto di motivazione» e una «ingiustizia manifesta». Il tribunale amministrativo le ha dato torto. Per i magistrati, il sistema tariffario per i rifiuti prodotti dalle navi è articolato su due livelli: a carico delle navi e in base ai rifiuti effettivamente conferiti. «Porre a carico delle navi il pagamento della quota fissa della tariffa, anche ove non conferiscano i rifiuti, ha l'obiettivo di disincentivare gli scarichi in mare, nell'interesse della tutela ambientale». Non solo. I rifiuti prodotti dalle navi e nelle aree portuali «devono essere gestiti nell'ambito degli obiettivi e della pianificazione che interessa la gestione dei rifiuti nel suo complesso», smaltimento compreso. «Dunque non può escludersi l'attività del terzo smaltitore rispetto all'attività di raccolta». Per quanto riguarda, invece, la determinazione delle tariffe, « il servizio di smaltimento non può considerarsi servizio da fatturarsi autonomamente o comunque escluso rispetto all'oggetto della concessione». Su questa materia materia «la p.a. gode di un'ampia discrezionalità, rispetto alla quale il sindacato giurisdizionale è limitato ai soli casi di manifesta illogicità o irragionevolezza o iniquità». Nello specifico «la tariffa per il servizio di smaltimento rileva solo quando, in ragione della quantità di rifiuti conferita, si supera la franchigia di applicabilità della tariffa fissa». Ecco perché, concludono i giudici, «il ricorso dell'azienda è complessivamente da respingere».



Nuovo pulmino per la Stella Maris

Successo della raccolta fondi avviata dal Comitato welfare

Il Comitato welfare per la gente di mare ha acquistato un nuovo pulmino per la Stella Maris di Ravenna. Il mezzo è stato ritirato nei giorni scorsi dal presidente dell' organismo Carlo Cordone e dal direttore di Stella Maris, padre Pietro Gandolfi. Cordone ha coordinato la raccolta fondi ed è intervenuto con l' Apostolato del Mare Nazionale, presso l' ITF di Londra, finalizzato alla sostituzione del vecchio pulmino, ormai obsoleto. Hanno contribuito anche **Adsp**, Fondazione Cassa di Risparmio, Servizi tecnico nautici e Associazione agenti marittimi.

The screenshot shows a newspaper page with several news items. The main article is titled "Nuovo pulmino per la Stella Maris" and discusses the acquisition of a new van for the Stella Maris organization. Other articles include "Genialità e natura, le opere dei maestri del legno del ferro in mostra al Private Banking", "Teranga trova morte a Marina di Rimini - Un lugolare piulista", "Al centro i lavori di Quirino Giugliani e di Ettore Scaglioni, architetti e ingegneri di genovese", "Via delle Industrie, stop di 4 notti", "Daid e Pesto al mercato", and "Instituto psicopedagogico pedagogico". There are also several small images and photos accompanying the articles.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

protocollo tra dogane e capitaneria

Navi in porto, scattano i controlli sui carburanti e le emissioni

carrara. Sottoscritto ieri un protocollo tra la direzione interregionale per Toscana, Sardegna e Umbria dell' Agenzia delle Dogane e la Capitaneria di **Porto di Marina di Carrara**. Lo scopo è definire le procedure per le analisi chimiche volte a verificare il quantitativo di zolfo nei combustibili in uso alle navi che scalano nel **porto di Marina**. Sarà quindi possibile un riscontro mediante campionamento del rispetto dei limiti delle emissioni in atmosfera imposti dalla normativa. La Capitaneria precisa che dal 2010 - anno a partire dal quale la Convenzione Marpol ha iniziato a prevedere una limitazione del contenuto di zolfo - i controlli sono sempre stati eseguiti puntualmente mediante verifica della documentazione. Da oggi al controllo documentale si affiancherà quello chimico fisico. Nel 2018 e 2019 sono stati svolti 153 controlli documentali: «Con la stipula del protocollo - dice il Comandante Luciano Giuseppe Aloia - viene data una rassicurazione ulteriore alla cittadinanza sul rispetto della normativa in tema di inquinamento dell' aria da parte delle navi». La Guardia Costiera ricorda che in caso di accertamento di eventuali violazioni, l' armatore e il comandante rischiano sanzioni dai 15mila ai 150mila euro e il sequestro di tutto il combustibile presente a bordo. --

CARRARA

Porte murate nella palestra i vandali entrano dalla finestra

Inazione: in pieno giorno nell'edificio che era stato era fuochi del battito dal paese «Carrara esistenti si sono presentati a una uscita forte per chi sono abbogio»

Il viaggio di Rossato e Mintley: il mare è senza barriere

Per il parco giochi non c'è stato alcun veto

Navi in porto, scattano i controlli sui carburanti e le emissioni

Porti: Marina Carrara, accordo per analisi zolfo combustibili

Firmato da capitaneria con ufficio Dogane di Pisa

(ANSA) - PISA, 20 FEB - Siglato un protocollo d'intesa tra ufficio delle dogane di Pisa e capitaneria di porto di Marina di Carrara per la definizione ed attuazione delle procedure operative e contabili per l'esecuzione di analisi chimiche atte a stabilire il tenore di zolfo dei combustibili ad uso marittimo prelevati a bordo delle navi e su quelli prodotti o importati e destinati alla commercializzazione sul mercato nazionale. L'accordo è frutto dell'attuazione della direttiva 2005/35/Ce relativa all'inquinamento provocato dalle navi recepita con Decreto Legislativo 9 novembre 2007, n. 205, nonché dell'accordo quadro stipulato tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto e l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. La convenzione prevede una collaborazione tra l'Ufficio delle Dogane di Pisa Sot di Marina di Carrara e la Capitaneria di Porto di Marina di Carrara, allo scopo di concordare ed attuare le attività di verifica analitica dei combustibili ad uso marittimo impiegati dal naviglio mercantile in sosta nel Porto di Marina di Carrara finalizzato alla tutela della qualità dell'aria. Il protocollo di intesa è finalizzato inoltre ad accrescere scambi di informazioni-segnalazioni, oltre che pianificare eventuali interventi, ma soprattutto ad assicurare una maggiore efficacia alle attività di prevenzione e contrasto all'inquinamento, nell'ottica generale di salvaguardia della salute dei cittadini e di tutela ambientale delle città e delle coste ricadenti nella giurisdizione del Compartimento Marittimo di Marina di Carrara. (ANSA).



Il Tirreno

Livorno

Un altro fronte aperto in porto. Schenone: «Si occupi del Livorno Calcio che è meglio»

Spinelli dichiara guerra alla Tdt «Corsini revochi la concessione»

Retrosce. Non bastava il fronte aperto sul versante calcio per la cessione del Livorno, adesso Aldo Spinelli nelle vesti di imprenditore portuale va all'attacco contro la società che gestisce il principale terminal contenitori a Livorno: la Tdt. Lo fa con una cannonata: ha chiesto ufficialmente all'Authority l'annullamento d'ufficio tanto della concessione che dell'eventuale proroga relativa ai 412mila metri quadri della sponda ovest della Darsena Toscana. Stiamo parlando di uno dei primi 25 terminal contenitori del Mediterraneo. Nel mirino sono gli atti con cui Palazzo Rosciano, quartier generale dell'istituzione portuale labronica, hanno regolato la concessione più importante del nostro scalo, che è anche la "chiave" per guadagnare la pole position riguardo alla futura Darsena Europa. Dito puntato anche, anzi forse soprattutto, contro la proroga che ne ha allungato di 10 anni la durata «senza pubblicazione della domanda e quindi senza possibilità stessa di alcuna procedura trasparente di evidenza pubblica», come si legge nella lettera - pubblicata dal sito specializzato ShipMag - che l'avvocato Giovanni Gerbi ha inviato il 20 gennaio scorso a nome della Spinelli srl ai vertici dell'Authority livornese. Caustico il contrattacco della controparte: «Il porto è qualcosa di molto sentito ed è comprensibile - dice Giulio Schenone, presidente del consiglio d'amministrazione di Tdt - che chiunque si senta in dovere di esprimere il proprio punto di vista anche se talvolta un po' così. Cosa dire al signor Spinelli? Gli consiglio amichevolmente di occuparsi di più del suo Livorno Calcio anziché perdere tempo con cose che possono distrarlo. In effetti, dei suoi interventi nelle questioni portuali non si sentiva la mancanza». Così come Spinelli anche Schenone è genovese e l'antica rivalità fra i due nel risiko del porto di Genova si è rinfocolata con il duello che ha visto il "pres" amaranto scendere in campo contro la fusione Psa e Sech che ha in Schenone uno dei principali registi (e in Msc l'avversario numero uno). L'attacco prende di mira vecchi atti anche di 10-15 anni fa: ma a suon di carte bollate i legali di Spinelli vogliono stanare la posizione del presidente dell'Authority Stefano Corsini così da aver qualcosa da contestare oggi e non solo riguardo al passato. Per questo, al di là del (tormentato) accesso agli atti di Palazzo Rosciano già fatto nei mesi scorsi non senza fatica, la società di Spinelli non solo suggerisce all'Authority di correggersi in autotutela ma chiede che adesso Corsini si pronunci per dire che «la concessione di cui è titolare Terminal Darsena Toscana srl non è stata ulteriormente prorogata e che non potrà esserlo, ove una proroga sia richiesta, se non con una procedura competitiva aperta di evidenza pubblica». Mauro Zucchelli© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Livorno, siluro di Spinelli all'Authority: 'La concessione a Tdt va annullata'

Livorno L'inchiesta che ha portato al rinvio a giudizio i vertici del porto di Livorno, ha scatenato un'altra guerra legale che ora si sta allargando a tutto il sistema delle concessioni dello scalo toscano. ShipMag ha potuto visionare il documento che poco meno di un mese fa il gruppo Spinelli ha inviato. Si tratta di una dura lettera, firmata dallo studio legale Gerbi-Massa, che prende spunto dall'inchiesta della magistratura e dall'indagine attuale relativa ai 'permessi' trimestrali sulle banchine livornesi. Spinelli attacca Terminal Darsena Toscana e l' Authority, ma non è solo con la storia del porto che l'operatore genovese vuole fare i conti. Nel 2001 - lamenta Spinelli - era stata concessa una proroga di dieci anni della concessione al terminal gestito da Gip, la società del competitor Giulio Schenone e dei fondi Infravia e Infracapital, oggi protagonisti di un'operazione di una contestata fusione nel porto di Genova con il matrimonio tra Psa-Sech. A Livorno Tdt avrebbe ottenuto altri anni 'senza pubblicazione della domanda e quindi senza possibilità stessa di alcuna procedura trasparente di evidenza pubblica' è scritto nelle tre pagine inviate al presidente dei porti dell'Alto Tirreno Stefano Corsini. Stefano Corsini Spinelli chiede così che 'la concessione e la proroga (se disposta) dovrebbero essere annullate d'ufficio, come è ancora possibile (e si ritiene sia doveroso) tenuto conto che si tratta di atti che continuano a produrre effetti'. L'attacco è duro perché Spinelli chiede che venga esercitata 'l'autotutela' da parte dell'Authority. Non solo: l'operatore genovese vuole avere 'conferma che la concessione' di Tdt 'non è stata ulteriormente prorogata e che non potrà esserlo non conformemente a diritto con una procedura competitiva aperta di evidenza pubblica'. Non c'è solo l'aspetto specifico della concessione di Terminal Darsena Toscana: dopo l'inchiesta della magistratura e il rinvio a giudizio, adesso è partita la guerra di carte bollate tra operatori.



Livorno, siluro di Spinelli all'Authority: "La concessione a Tdt va annullata"

20 FEBBRAIO 2020 - Redazione

Articoli correlati

- Ravenna, il Tar respinge il ricorso di Simep contro la Port Authority
- Napoli - La Cgil lascia la riunione poco dopo l'incasso dell'...

La lettera di Spinelli

Spinelli attacca Terminal Darsena Toscana e l'Authority, ma non è solo con la storia del porto che l'operatore genovese vuole fare i conti.

Nel 2001 - lamenta Spinelli - era stata concessa una proroga di dieci anni della concessione al terminal gestito

Coronavirus, vie della seta a rischio «Livorno è il porto terminale»

L' allarme di Trasportounito Il segretario Longo «Calo delle forniture di almeno il 10 per cento»

LIVORNO Gli effetti dell' emergenza sanitaria mondiale legata al Coronavirus rischiano di incidere in maniera profonda anche nel mondo del commercio internazionale, nello specifico per quanto riguarda le dinamiche legate all' import-export con la Cina. Un allarme significativo è stato lanciato pochi giorni fa da Trasportounito, ovvero l' associazione nazionale degli autotrasportatori professionali. «Si calcola - hanno scritto in una nota - che in Cina il Coronavirus e la coincidenza dell' epidemia con il capodanno cinese abbia messo fuorigioco fra il 40 e il 50 per cento degli autisti 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». Secondo i dati raccolti e analizzati da Trasportounito le rotte marittime dei traffici container saranno colpite con diminuzioni superiori al 30 per cento nel carico trasportato da ogni singola nave sulle rotte tra la Cina e l' Europa. Se a Genova la contrazione prevista sarà del 20 per cento per quanto riguarda Livorno sembrano più a serio rischio le prospettive di sviluppo che si stanno pianificando con la Cina, «compresa - ha detto il segretario generale di Trasportounito, Maurizio Longo - quella di essere il terminale della Via della Seta. Dei 13 porti utilizzati per lo sbarco e l' imbarco di merci cinesi quello di Livorno non risulta tra i più attivi, considerando le infrastrutture di servizio, come l' interporto, è possibile ipotizzare un calo delle forniture in ambito regionale che potrebbe raggiungere il 10 per cento». P.B.



Litorale da salvare Arriva la sabbia di Livorno

Dal dragaggio del porto labronico giungeranno 5 milioni di metri cubi Corsini, presidente dell' Autorità portuale: «Individuati i punti critici»

di Francesca Bianchi LITORALE Cinque milioni di metricubi di sabbia livornese a disposizione per «salvare» il litorale pisano. Arriveranno dal dragaggio del porto labronico (in totale 13 milioni di metricubi), cantiere propedeutico alla realizzazione della temuta Darsena Europa. L' annuncio è scattato nel corso del convegno dedicato all' emergenza erosione organizzato e promosso da Confcommercio, la voce è stata quella di Stefano Corsini, presidente dell' **Autorità portuale**: «Abbiamo appena approvato il progetto preliminare della Darsena Europa cui seguirà la valutazione di impatto ambientale con il Ministero e poi il progetto definitivo. I cinque milioni di metricubi di sabbia - sceglieremo la migliore, ovviamente - saranno destinati al ripascimento sommerso lungo il litorale pisano. Abbiamo individuato tre punti critici, tra i quali l' area a Marina in zona spiagge di ghiaia». Altra opera prevista: un sabbiodotto in prossimità della foce dello Scolmatore per assicurare un «ripristino continuo, utile per gli equilibri del litorale». Infine, l' attivazione di una serie di elementi di monitoraggio: strumenti per la misurazione delle onde, del quantitativo di sabbia, sistemi satellitari di ultima generazione. Tutto questo come 'base' per poi pensare a opere compensative di tipo ambientale che potranno, anzi dovranno entrare in gioco nella fase di progetto di definitivo. «Quei milioni di metricubi voglio definirli e pensarli come una ricchezza per il litorale pisano» ha concluso Corsini. Al sindaco Michele Conti - dopo l' introduzione del direttore di Confcommercio Federico Pieragnoli e della presidente Federica Grassini (che ha sottolineato le forti preoccupazioni del settore e la necessità di salvaguardare l' attività dei balneari, 'minacciate' sia dalla Darsena Europa che dalle ripercussioni già in atto dopo la costruzione della foce armata dello Scolmatore) - è intervenuto il sindaco Michele Conti: «Dal punto di vista dell' erosione, abbiamo tre problematiche. La prima è la Darsena Europa, sulla quale abbiamo fino ad oggi ricevute poche rassicurazioni. Per questo come amministrazione abbiamo investito risorse per effettuare uno studio approfondito sull' impatto dell' infrastruttura. Altro punto critico è la cosiddetta cella Milano, la cella soffolta tra i bagni Paradiso, Lido e Pace. L' impegno è serrato come il pressing sulla Regione (assente all' incontro il responsabile del settore acqua e costa della Regione Toscana Marco Masi, ndr): il 22 gennaio scorso abbiamo scritto nuovamente all' assessore Fratoni sollecitando il progetto di ripascimento di Tirrenia. Infine, le spiagge di ghiaia: i lavori quest' anno partiranno in anticipo, ci stiamo muovendo affinché gli interventi diventino due, considerando che quel che è sempre mancato fino ad oggi è stata proprio la manutenzione ordinaria. Un primo intervento a primavera e poi un secondo in autunno inoltrato». A fare il punto sulle concessioni è stata Stefania Frandi, presidente del sindacato balneari Toscana di Confcommercio, mentre il direttore dell' Ente Parco Riccardo Gaddi ha illustrato lo stato dell' arte dell' erosione in particolare sulle spiagge della Tenuta: «I problemi ci sono e preoccupano. La mareggiata del 21-22 dicembre ha inoltre spazzato via il bagno delle cure elioterapiche della Società della Salute». Infine, l' intervento ben documentato del geologo Nicola Casarosa che ha 'fotografato' i movimenti della linea di riva e il processo erosivo che si è intensificato a partire dal 2018 seguito dal dibattito con i tanti balneari presenti nella sede di Corte Sanac. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il porto di Livorno nella bufera giudiziaria - La vicenda - Parte I°

Parte I°- La vicenda in sintesi, i protagonisti e gli sviluppi attuali. Nella Parte II° - a seguire una lungo colloquio di Corriere marittimo con Costantino Baldissara, top manager del Gruppo Grimaldi e coinvolto nella complessa vicenda: amministrativa, penale e burocratica. Lucia Nappi ROMA - « Una legge complessa quella del **porto** che ha funzionato dal '94, esportata all'estero e vista da emblema dagli altri porti. Certo ci sono state delle interpretazioni del tribunale penale, come è successo a Genova, però poi alla fine ha dato ragione agli operatori» . Inizia con queste parole la conversazione con Costantino Baldissara , top manager del Gruppo Grimaldi. L' incontro con Baldissara avviene a Roma nella hall del Rome Marriott Grand Hotel Flora di via Vittorio Veneto, dove si è appena conclusa la conferenza stampa di Alis per la presentazione di Let Expo , ed il manager si appresta a salire al piano superiore dell' albergo dove è imminente l' inizio dell' assemblea nazionale dell' associazione. Baldissara non si ritrae alla nostra richiesta, anzi dice: « certo è importante che la stampa parli di questa vicenda » . L' argomento che andiamo a trattare è quello noto a tutti: l' inchiesta condotta nel **porto** di **Livorno** dalla Procura della Repubblica nella persona del procuratore capo Ettore Squillace Greco, una complessa vicenda amministrativa, penale e burocratica che ha posto il **porto** di **Livorno** sotto i riflettori della magistratura. Nella fase attuale, pochi giorni fa, la sentenza di rinvio a giudizio, udienza fissata il prossimo 9 giugno, per le 9 persone coinvolte. E l' accoglimento della società **Porto** di **Livorno** 2000 che si costituisce come parte civile. La vicenda Ha inizio alla fine dell' agosto 2018, quando la Capitaneria di **porto** pone sotto sequestro una tensostruttura creata alla radice della Darsena Toscana. La tensostruttura è stata realizzata a servizio del traffico di traghetti ro-ro e ro-pax per le navi del Gruppo Grimaldi, utilizzata soprattutto come terminal passeggeri. Ad operare sulla banchina, su cui si trova la tensostruttura, è Sdt, società nella cui compagine sociale siedono: Sintermar (Gruppo Grimaldi e F.lli Neri) e Terminal Darsena Toscana (Gip) . Dopo qualche mese, a fine dicembre 2018, la Guardia di Finanza si presenta negli uffici dell' Authority per acquisire i documenti relativi alla tensostruttura. A quel punto però nell' occhio del ciclone entra, non solo la tensostruttura, ma soprattutto l' assegnazione dello spazio di banchina. Diversi operatori portuali a partire dal 2012 avevano presentato esposti in Procura denunciando l' assegnazione da parte dell' Authority di quello spazio (circa 800 metri quadri) alla radice della Darsena Toscana. Banchina che inizialmente era stata assegnata come " occupazione temporanea " poi come " anticipata assegnazione" . Soluzioni provvisorie che nel pensiero dei ricorrenti, rischiavano di diventare sempre meno "provvisorie". Inizia così una storia di ricorsi, di carte da bollo e di avvocati . In cui entra in prima fila contro l' Autorità portuale e le sue "concessioni temporanee" l' armatore Vincenzo Onorato che dal 2018 ha vinto la gara pubblica bandita dall' Authority per la privatizzazione della **Porto** di **Livorno** 2000 , la società che nello scalo livornese gestisce il traffico passeggeri. E in sostanza Onorato dice che mentre lui si è impegnato per un investimento di 100 milioni di euro per la realizzazione di una nuova stazione passeggeri, l' Authority consente ad un altro operatore (Sintermar-Grimaldi) di costruire una sua stazione di accoglienza per i passeggeri (la tensostruttura) su una banchina. Si tratta di una battaglia nella guerra fra i due importanti armatori? Assolutamente no, Grimaldi fa il suo mestiere, dice Onorato. Il problema è l' Authority. La vicenda penale Così ecco intervenire i finanziari coordinati dal Procuratore della Repubblica Squillace Greco. Nel marzo 2019 il tribunale decide per la misura interdittiva dai pubblici uffici del presidente dell' Autorità di Sistema,





Corriere Marittimo

Livorno

Provinciali, per la durata di un anno così come dei quattro manager legati a società che effettuavano i servizi di banchina per gli armatori. Si tratta di Costantino Badissara Gruppo Grimaldi, Massimiliano Ercoli - Seatrag Autostrade del mare e i cugini omonimi Corrado Neri. Inscritti nel registro degli indagati anche Giuliano Gallanti ex presidente dell' Authority di Livorno e Matteo Paroli ex responsabile del settore del Demanio Autorità portuale Livorno e dal 2015 segretario generale dell' Autorità portuale di Ancona. Per questi ultimi due lo stesso giudice ha rigettato la richiesta di interdizione. Gli amministratori pubblici, secondo l' accusa, dovranno rispondere di avere concesso, nell' arco di 7-8 anni, la concessione temporanea, troppe volte rinnovata ad ogni scadenza trimestrale , dei tre accosti lungo la sponda ovest del porto a tre società : prima alla Seatrag , poi alla Sintermar e quindi alla SDT. Tre terminalisti che di volta in volta, ecco il punto dolente, hanno avuto lo stesso cliente: Grimaldi. Intanto il porto di Livorno decapitato del suo vertice saluta nei primi di marzo 2019 l' arrivo del commissario straordinario, l' ammiraglio Giuseppe Verna che siede a capo dell' Authority del Tirreno Settentrionale per 6 mesi, perchè a fine agosto il presidente Corsini e successivamente il suo vice , vengono reintegrati e la sospensione dall' incarico decisa dal giudice viene dimezzata dal Tribunale del Riesame, per poi essere cancellata dalla Cassazione . Corsini, ha sempre rivendicato di essersi mosso correttamente ha più volte dichiarato alla stampa: « sono consapevole di aver operato sino ad oggi con imparzialità e nell' esclusivo interesse pubblico ». La vicenda amministrativa Intanto se da un lato pende ancora sulla testa degli amministratori e manager la vicenda penale, dall' altro lato va avanti la vicenda amministrativa dei ricorsi al TAR che saranno discussi il 10 marzo prossimo. Un ricorso al Tar presentato da SDT contro l' AdSp e il MIT per il no alla proroga all' utilizzo della banchina. La vicenda ha visto prima l' ente portuale respingere la richiesta di proroga, ma successivamente il Tar accogliere l' istanza di sospensiva, per effetto della quale Grimaldi continua ad operare sulla banchina in virtù dell' autorizzazione del giudice del Tar (giudice amministrativo) che al momento ha messo in stand by la decisione dell' Authority. La Porto di Livorno 2000 ricorre al Tar contro l' Authority e il MIT per l' autorizzazione concessa a Sdt per la realizzazione della tensostruttura (poichè che questa assolve alla funzione di Terminal passeggeri). Il Gruppo Onorato pertanto ricorre al Tar perchè l' eventuale autorizzazione a Sdt alla gestione della banchina per il traffico ro-pax eliminerebbe la condizione di esclusiva gestione del traffico passeggeri per Porto di Livorno 2000. Questo è peraltro l' elemento che sta bloccando la definitiva assegnazione della Porto 2000, in fase di congelamento da circa un anno. Tre ricorsi al Tar presentati da LTM contro l' Authority. Ltm è il Terminal delle autostrade del mare, da dove Onorato gestisce il traffico ro-ro e ro-pax per le navi di Moby. I ricorsi venivano presentati nel 2014 quando il terminal era ancora di proprietà della famiglia livornese Conti. Oggi nella compagine sociale di Ltm è socio di maggioranza l' armatore Onorato, la famiglia Conti gestisce una parte di minoranza delle quote societarie.

INTERVISTA / Baldissara, «Un errore interpretativo - Si mortifica il porto, unica industria di Livorno e si distrugge la vita delle persone»

PARTE II° - A colloquio con Costantino Baldissara, operations manager del gruppo Grimaldi: Il **porto** di **Livorno** nella vicenda giudiziaria che lo vede coinvolto - «Certo, il problema è per il **porto** di **Livorno**, per l' imprenditore più piccolo che ha paura e scappa. Per lo straniero, già per noi italiani è difficile dimenarci in questa miriade di difficoltà, figuriamoci lo straniero» . Lucia Nappi ROMA - «L' avvocato Franzoni, legale del dott. Provinciali, che ho incontrato a Roma la settimana scorsa, mi ha detto: 'Probabilmente ha ragione lei Baldissara, ci dovrebbe essere un tribunale penale specifico , perchè l' attività nei porti è una materia complessa'» Queste le parole con cui Costantino Baldissara , operations manager del gruppo Grimaldi , cerca di spiegare la bufera giudiziaria che ha investito il **porto** di **Livorno** e nella quale è coinvolto. Una vicenda amministrativa, penale e burocratica molto complessa da noi riassunta nella PARTE I° di questa intervista . «A **Livorno** si è confuso l' obbligo di legge che ha l' Autorità portuale di favorire i traffici, prevista dalla L. 84/94, come dei favoritismi, questa è un elemento incredibile. L' Autorità portuale, di legge ha l' onere di sviluppare i traffici e può superare

ogni tipo di regolamento se in quel momento palesa un rischio per i traffici, che significano lavoro. Questo non è stato ben interpretato dalla Procura che ha visto del male dove non c' è. Si è preso lucciole per lanterne» Perchè, secondo lei, dove è l' errore interpretativo della Procura? «L' istituto dell' autorizzazione trimestrale è completamente diverso da una concessione. L' autorizzazione lascia l' area nelle mani dello Stato e dell' Autorità portuale. La concessione è invece di fatto un fitto, un possesso nel periodo della concessione, che dà la titolarità dell' area al concessionario. Se ci sono delle ragioni per le quali è necessario fare delle temporanee assegnazioni di aree, per arrivare poi ad una concessione, questo non può essere visto come reato. Se si agisce in questo modo si creano dei blocchi, perché un' azienda grande quanto la Grimaldi, che è una multinazionale con un fatturato superiore a quello della Ferrari, ha il **porto** di **Livorno** insieme ad altri 200 porti nel mondo e quindi va avanti comunque». Quindi il problema è per il **porto** di **Livorno**? «Certo, il problema è per il **porto** di **Livorno**, per l' imprenditore più piccolo che ha paura e scappa. Per lo straniero, già per noi italiani è difficile dimenarci in questa miriade di difficoltà, figuriamoci lo straniero». Cosa è necessario? «Credo creare awareness, spiegare. La cosa incredibile in questa situazione di **Livorno** è che da un lato la Procura cerca l' errore penale degli operatori e dall' altro vede coinvolti degli attori, uno come avvocato e l' altro come imputato, che hanno scritto la legge, la riforma». In che senso? Spieghi meglio «Uno dei miei due avvocati» - sono il prof. Ernesto Stajano e l' avv. penalista Carrara - « il prof. Stajano dopo aver fatto per 20 anni il magistrato e lavorato con giudici come Falcione e Borsellino, quando era nel Consiglio superiore della magistratura, oggi è avvocato. Ma è stato deputato come presidente della Commissione Trasporti della Camera nel 2000 è il padre della Riforma» - (si tratta della Riforma portuale ndr) - « Dall' altra parte il Parlamento che aveva come riferimento il governo, e il dott. Provinciali era il direttore generale del ministero. Queste persone possono fare un' autentica interpretazione della legge». Una vicenda complessa che implica questioni amministrative e questioni penali e che rispecchia anche una complessità normativa. Alla fine però c' è il rinvio a giudizio, il 9 giugno prossimo, quindi un procedimento penale. «Si getta dell' infamia su tante persone, come le dicevo ci vorrebbe un ordinamento tribunale specifico, a parte, che non comprendesse il penale». Il mondo dei porti lo scorso anno è stato colpito da molti casi di





Corriere Marittimo

Livorno

di presidenti, segretari generali e di alti funzionari pubblici. La reazione, da molte parti del mondo portuale, c'è stata ed è stata di difesa. A scendere in campo in difesa dei presidenti di Authority, per esempio il presidente di Federagenti, Gian Enzo Duci, che dichiarava: 'Solo martiri designati possono accettare la presidenza di un porto'. Un terremoto quindi che ha scosso gli scali marittimi italiani con conseguenze devastanti sull'operatività degli stessi e con il conseguente blocco di tutti i più importanti progetti infrastrutturali. Forse al lettore "non di settore" questa vicenda fa un effetto diverso, rispetto ad un operatore portuale e dei trasporti? «Non è solo il lettore "non di settore", ma ci sono persone anche del settore che mi hanno chiesto: 'dimmi la verità, che hai fatto?' e mi conoscono. Altri, ma sono pochi, che mi hanno dato una fiducia piena. L'avvocato Gallanti è stato il presidente dei porti d'Europa. Con tutta la mia umiltà, io sono stato il presidente dell'industria del trasporto delle autovetture nuove in Europa. Ma secondo lei, da napoletano voglio fare una battuta, io dovrei lavorare a Livorno per la Grimaldi per commettere un reato e arricchirmi? Ma dove sta il vantaggio, io che vantaggio ho avuto? Se io ho istigato per un abuso devo averne avuto un vantaggio, dove è il vantaggio? Con le autorizzazioni temporanee abbiamo pagato di più. Se non avessi la Grimaldi io impazzirei. Mi metto nei panni del presidente del porto che non ha avuto lo stipendio e che ha fatto il suo dovere. Le sembra possibile che istigo e promuovo un'azione al Tar? Se io istigo, vuole dire che ho 'il possesso' e allora devo ricorrere al Tar per avere ragione di quello di cui ho bisogno per potere operare?». A proposito di ricorsi al Tar «Ne abbiamo uno che si discute il 10 marzo. Per gli altri ricorsi al Tar ci hanno sempre dato ragione in questo anno, non abbiamo mai perso». Con Grimaldi siete abituati ad operare nei porti del Nord Europa, dove le concessioni vengono gestite con altre modalità e tempistiche «Nel porto di Anversa ci hanno dato la concessione di un terminal dedicato alla Grimaldi, 1 milione e 600 mila mq, dove possiamo ormeggiare contemporaneamente fino a 8 navi. Un terminal che è più grande del porto di Livorno. Capisco che questo non giustifica, e non l'abbiamo fatto, il teorico abuso ma si è visto cosa abbiamo sviluppato in questa area a Livorno? In un lembo di terra di 30 mila mq, noi abbiamo sostenuto il porto negli anni della crisi, faccia un'inchiesta e verifichi quanto dico, dal 2008 ad oggi veda cosa è cresciuto nelle Autostrade del mare». Quale è stata la crescita dei traffici di Grimaldi a Livorno? «Abbiamo sviluppato i traffici a Livorno, portato nuove linee, assunto persone, salvato la città. La ricchezza che il nostro gruppo sviluppa vale circa 40 milioni, quello che spendiamo e con l'impatto diretto». Da quando Grimaldi è a Livorno e lei da quanti anni segue il porto di Livorno? «Ieri ho festeggiato, male, i miei 28 anni in Grimaldi, che invece è presente a Livorno da prima. Io seguo Livorno dal 2008» Il rafforzamento su Livorno quando è iniziato? «Fine 2007 allora facevamo 20 mila passeggeri e 20 mila trailer. Oggi i trailer sono 300 mila e 600 mila i passeggeri. Anche le autovetture nuove si sono triplicate che sono 300 mila, se poi aggiunge le autovetture dei passeggeri sono 600 mila. Tutto fatto in budelli e non in aree adeguate ai traffici. Abbiamo una pazienza incredibile da parte dei nostri clienti. Le aree sono indispensabili per i traffici ma non riempiono le navi, Sono i contratti che abbiamo con gli operatori e le case automobilistiche che ci permettono di trasportare. non le aree. Qui invece si parte da un principio opposto 'hai le aree e sviluppi i traffici'. C'è un rinvio a giudizio però «Parte da un principio malsano: 'non concorro all'area ma denuncio una irregolarità della quale, se è irregolarità, me ne sono avvantaggiato per oltre 5 anni fino al 2011', magari la prescrizione sta per scadere ed allora faccio delle denunce. Io posso capire la concorrenza e il ricorso, non il resto». Il Gup parla di una autorizzazione illegittima e si arriverà al processo. «Concessione e autorizzazione possono essere legittima o non legittima, ma sono due istituti completamente diversi. La legittimità di un atto dello Stato si sana nel momento in cui nessuno si oppone a quel l'atto. Quindi i nostri atti sono pure legittimi. Quindi di cosa state parlando?». La concorrenza commerciale tra armatori, terminalisti all'interno dello stesso porto, va a discapito del porto stesso? «No anzi è un vantaggio, il terminalista predilige il proprio utile, l'armatore invece la competitività perchè ha interesse che quel segmento resti competitivo. Quindi la competitività, nell'ambito delle

regole, con la quale noi abbiamo lavorato con i Neri è stato l' elemento fondamentale del successo delle nostre linee. La presenza di un armatore è una garanzia è un patrimonio, perchè arriva con una competenza globale, come nel nostro caso, e rende



Corriere Marittimo

Livorno

il porto competitivo. Oggi a Livorno facciamo 1800 scali l' anno, oltre 10 anni fa ne facevamo 300-400 all' anno». Il beneficio della crescita dei traffici ricade su tutto il porto quindi? «Tutto il sistema se ne avvantaggia. Banalmente il costo del rimorchio lo pagano tutti meno , perche i rimorchiatori che lavorino h/24 e su 365 giorni oppure la metà del tempo, devono incassare quel tanto . Il porto è un misto tra un' industria e un condominio. Se hai da parcheggiare l' auto nel parco perchè hai ospiti, chiedi permesso e lo fai, certo è irregolare, ma non è che merita la galera quello, una mano lava l' altra e tutte e due lavano il viso. Perchè ci si aiuta nel porto, arrivano navi senza preavviso, un' emergenza, ci sono tante componenti da considerare e questa è la mortificazione di forse l' unica industria che ha Livorno. Si vede il male dove non c' è. Ma soprattutto si distrugge la vita delle persone».

Irene Pivetti: occorre puntare sulle infrastrutture, noi ci siamo

GAM EDITORI

20 febbraio 2020 - Il n.1 dell' AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, ha ricevuto ieri a Livorno 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 n.1 di Assoferr 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 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.



Il Nautilus

Livorno

Irene Pivetti: Livorno è un porto che funziona

Il n.1 dell' AdSP del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, ha ricevuto stamani a **Livorno** 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 n.1 di Assoferr 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 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.



Il Nautilus

Livorno

AdSP del Mar Tirreno Settentrionale: Smooth Ports al giro di boa

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 ed 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.



Il Nautilus

Livorno

AdSP del Mar Tirreno Settentrionale: Addio al Ponte del Magnale

Risale agli anni '50, è ormai corroso nelle sue parti metalliche e il meccanismo di rotazione risulta inattivo dal 1970. Il Ponte del Magnale, sul Canale dei Navicelli, oggi anello di collegamento tra il varco doganale Zara e le aree commerciali del porto, si appresta a vivere gli ultimi mesi della sua lunga vita. L' AdSP ha infatti deciso di demolirlo e di sostituirlo con un ponte nuovo in acciaio. La stima per la realizzazione dei lavori è di circa 1.100.000,00 euro. Nell' attesa di avere il progetto definitivo-esecutivo pronto (la gara per la progettazione è in corso) i tecnici dell' AdSP hanno nel frattempo avviato alcuni importanti interventi di manutenzione per mettere in sicurezza il bene. Alcuni di questi lavori si sono già conclusi, altri verranno realizzati a breve.



Un tuffo nella storia labronica

Lunedì conferenza del Propeller Club Port of Leghorn

Massimo Belli

LIVORNO Un tuffo nella storia labronica del Seicento per scoprire una pagina pionieristica ai più sconosciuta. sarà il tema dell'incontro in programma lunedì 24 Febbraio alle ore 19.30 nei locali dello Yacht Club al Molo Mediceo. L'International Propeller Club Port of Leghorn, dopo l'approfondimento sui velieri, racconterà le vicende di una colonia in Guyana che stava per essere fondata dal Granducato di Toscana e che non si concretizzò solo perché al ritorno Ferdinando I de' Medici era morto e il suo giovane successore Cosimo II non era interessato. Una squadra di avventurieri labronici, guidati da mercanti inglesi era infatti partita l'8 Settembre 1608 per poi rientrare, dopo varie peripezie e un tentato ammutinamento, nel luglio dell'anno successivo. A raccontare questo episodio sarà lo storico e giornalista Piero Giorgetti di Telegranducato nella veste di relatore della conferenza sulla storia labronica intitolata Da Livorno alla Guyana, storia di una colonia mancata. Come cittadina toscana spiega la presidente del Club Maria Gloria Giani Pollastrini mi rendo conto che sempre più la Toscana non è solo una Regione d'Italia ma è un vero e proprio brand conosciuto come un qualcosa di quasi a sé stante.

Quindi ho accolto con piacere ed estrema curiosità la proposta di Giorgetti di rappresentarci un qualcosa che, seppur non realizzato, dimostra come già dal 1600 la Toscana era un altro mondo. La storia non si fa con i se per non scivolare nel fantasy. I fatti accaduti, già quelli, sono portatori spesso di numerose discussioni, sovente inquietanti aggiunge Piero Giorgetti Ma la storia ha un enorme corredo di fatti che non si sono svolti per il presentarsi di contrattempi, anche quelli portati a termine con successo e mai continuati. La nascita, ai primi del 600, di una colonia tutta Toscana nel nuovo mondo è uno di quegli episodi. Rimane l'orgoglio di averci pensato ed un angolo di memoria dove conservarlo.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

trattative per jsw

Vertice al Mise sulle Acciaierie Il ministro "entra" nella crisi

De Micheli incontra la sottosegretaria Morani e assicura un impegno da subito per un approfondimento su Jsw e sui problemi legati a porto e infrastrutture

piombino. Erano assenti entrambe al tavolo del Mise per incontrare Jsw, Regione, Comune e sindacati, ma qualche messaggio - soprattutto da parte del governatore Enrico Rossi - deve essere arrivato al Ministero. Rossi si era appellato ai vertici politic del ministero per un impegno su Piombino concreto così come fatto per Taranto. Ieri la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli e la sottosegretaria al ministero dello Sviluppo economico Alessia Morani si sono incontrate a Roma proprio per fare il punto sulla situazione dello stabilimento Jsw e dei problemi che si sono accavallati negli ultimi mesi. La ministra De Micheli si è fatta carico delle criticità relative ad alcuni aspetti portuali e trasportistici dell' area di Piombino. «Si è impegnata a svolgere in tempi rapidi un approfondimento - dicono dal Ministero - sia nei confronti delle questioni infrastrutturali che riguardano l' **Autorità portuale**, sia sulle attività produttive di Jindal all' interno del porto. Nelle prossime settimane la stessa De Micheli comunicherà i risultati dell' esame sulle partite aperte. «Sono soddisfatta dell' incontro - commenta Alessia Morani -. La ministra De Micheli si è fatta carico della situazione di crisi che sta preoccupando tutta l' area di Piombino. Per noi è prioritario riuscire a dare risposte veloci ed avere un giusto rapporto con la proprietà che si aspetta gli impegni presi nell' accordo di programma siano rispettati in tempi brevi. Continueremo a lavorare per far sì che il percorso stabilito proceda regolarmente e celermente». Rassicurazione che forse non placheranno le polemiche, ma sono un piccolo passo in avanti. --

Sindacati uniti contro lo stallo: «Ora si realizzino le promesse»

Vertice al Mise sulle Acciaierie Il ministro "entra" nella crisi

Lavoro per 40 addetti con le nuove produzioni di Liberty Magona

Il governo conferma il suo disinteresse

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

l' intervento

Massi ciclopici per proteggere la banchina di Marina di Campo

Sono in corso i lavori per il 2° lotto della messa in sicurezza dell' infrastruttura L' obiettivo è mettere al riparo le barche ormeggiate dal vento e dalle mareggiate

CAMPO NEL L' ELBA. Il pontone staziona da qualche giorno nello specchio acqueo del porto di Marina di Campo. Ieri mattina con il suo braccio meccanico disponeva i massi ciclopici per rafforzare la base della diga foranea, esposta ai venti di scirocco. Sono in corso, ormai da qualche giorno, i lavori commissionati dall' **Autorità portuale** regionale (che oltre al porto di Marina di Campo gestisce Viareggio, Giglio e Porto Santo Stefano) per la messa in sicurezza complessiva della diga di sopraflutto del porto di Marina di Campo. In questi giorni sta entrando nel vivo l' intervento di rifiorimento e "berma" di fondazione in continuità con il lotto 1, di un tratto di 150 metri circa di scogliera, con la realizzazione di una mantellata, uno strato di filtro e la protezione al piede in massi naturali. L' obiettivo è riparare l' infrastruttura dalle mareggiate e dal vento di scirocco, proteggendo in maniera adeguata la banchina retrostante. Una volta completato l' intervento di rifiorimento sarà l' amministrazione comunale ad attuare la nuova pavimentazione con risorse proprie. Rispetto al progetto originale è stata stralciata la parte che riguardava la realizzazione del muro di sponda nel tratto finale del molo. Intervento che avrebbe avuto un impatto ritenuto eccessivo (dall' area **portuale** sarebbe stata preclusa la visione della spiaggia di Marina di Campo). «I lavori stanno procedendo - spiega il sindaco di Campo nell' Elba, Davide Montauti - confidiamo che siano pronti entro Pasqua, quando la stagione turistica entrerà nel vivo». Per la realizzazione dell' intero progetto di messa in sicurezza del porto turistico di Marina di Campo l' **Autorità portuale** regionale ha impegnato circa 880mila euro. Il progetto è considerato fondamentale dal momento che - si legge nella relazione dell' **Autorità portuale** regionale - La mancanza del muro paraonde e le caratteristiche attuali della scogliera espongono il secondo tratto della diga di sopraflutto del porto a forti tracimazioni con il maltempo, rendendo impossibile garantire la sicurezza delle imbarcazioni ormeggiate lungo la banchina». --



Polveri sottili Le 30 centraline non registrano valori fuorilegge

Oggi alle Muse si presenta il progetto Pia di Bonifazi

L'AMBIENTE ANCONA Le 30 nuove mini centraline non hanno registrato sforamenti o picchi delle polveri sottili (Pm10) in particolari zone della città. Mentre da Falconara sono arrivate 1.000 segnalazioni odorifere grazie all'app odor-net creata dall' Arpam e scaricata da 250 cittadini. È il quadro fornito ieri dal dg Arpam, Giancarlo Marchetti. Oggi invece alle 16, al Ridotto delle Muse viene presentato ufficialmente alla città il Progetto Inquinamento Atmosferico (Pia), proposto dall' allergologo Floriano Bonifazi, per la tutela da inquinamento e polveri sottili promosso da Comune, Regione e **Autorità portuale**. Il progetto mira a «un percorso virtuoso che ponga la salute dei cittadini al centro delle problematiche inerenti la qualità dell' aria mediante percorsi scientifici multidisciplinari». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto e Asse, allerta smog

Oggi i rilevamenti dei 22 apparecchi montati dall' Arpam saranno resi noti nella presentazione del «Piano contro l' inquinamento» previsto alle Muse

di Pierfrancesco Curzi Polveri sottili e fumi al porto e traffico lungo tutto il percorso dell' Asse Nord-Sud, specie all' altezza di Vallemiano. Sono queste due le situazioni più scottanti rilevate dai cosiddetti 'acchiappa-polveri' montati dall' Arpam e di cui oggi verranno resi noti i primi risultati durante la presentazione alla città del «Pia, il Piano contro l' inquinamento atmosferico di Ancona», partito, seppur in ritardo, e adesso ufficializzato. L' appuntamento per il Pia è fissato per oggi alle ore 16 al Ridotto delle Muse alla presenza del coordinatore scientifico del piano, il professor Floriano Bonifazi. Ieri l' Agenzia regionale per l' ambiente delle Marche ha presentato la sua attività complessiva del 2019, molto articolata, e oggi relazionerà sui risultati raccolti dai 22 campionatori che hanno registrato un mese continuo di dati. Le analisi sono state effettuate dal laboratorio unico delle Marche, ad Ascoli Piceno, e si tratta del primo responso dall' entrata in funzione del sistema di rilevazione, parallelo a quello 'ordinario', ossia le due centraline presenti in città: quella di 'fondo' nel parco della

Cittadella e quella 'traffico' alla Palombella. I sistemi di monitoraggio delle polveri e di altri materiali sono diversi, ma c' è molta attesa per il responso degli 'acchiappa-polveri'. Da quanto è stato possibile accertare, ci sarebbero notizie poco incoraggianti per quanto concerne le rilevazioni effettuate da ben tre sistemi piazzati nell' ambito portuale, due nella zona del porto storico (uno sopra la caserma della Finanza dentro lo scalo) e uno più verso la nuova darsena e il Mandracchio. I dettagli saranno resi noti oggi, ma era normale che i filtri piazzati sugli apparati avessero registrato livelli su cui discutere e prendere dei provvedimenti. Ad incidere su quel fronte, oltre ai fumi delle navi in arrivo e partenza, anche il consistente traffico operativo viste le molteplici attività interessate, oltre alle polveri provocate dalla movimentazione delle merci solide, caolino e via discorrendo (per fortuna, in tal senso, la presenza del carbone in transito verso la centrale ombra di Bastardo è ormai scomparsa). Un' altra delle situazioni più delicate, l' Arpam l' ha rilevata lungo il percorso delle quattro corsie dell' Asse, la strada di collegamento più importante in ingresso ed uscita dalla città. Qui ad incidere è esclusivamente il traffico veicolare, specie quando si formano le code lungo la parte finale del by-pass in ingresso ad Ancona, nella zona che va dalle Grazie a Vallemiano. Il mattino, in particolare, le concentrazioni dei fumi sono abbastanza importanti. Altri rilevatori sono stati piazzati a Torrette, Collemarino, Posatora, Grazie, due nella zona del Piano, due in centro, altrettanti nel quartiere Adriatico (stadio Dorico e strada del Conero) e poi nei quartieri nuovi, zona Baraccola e così via: «Coi nostri monitoraggi - spiega il direttore generale dell' Arpa Marche, Giancarlo Marchetti - abbiamo dato il nostro contributo all' applicazione del Pia. Noi operiamo su fronti distinti, tuttavia, non ci occupiamo soltanto di monitoraggi dell' aria, ma anche di acque, di campi elettromagnetici, fonti di emissioni e così via. Nel 2019 l' attività è stata molto intensa, tra prevenzione e anche attività repressiva. Abbiamo applicato sanzioni amministrative e segnalato diverso comportamenti illegali alle procure competenti». I controlli sono stati 2.331 e le sanzioni 104, di cui 39 amministrative e 65 notizie di reato. Sono inoltre stati forniti 2.953 pareri, effettuati 6.821 monitoraggi delle acque, 10.162 verifiche urbanistiche e 20.683 campionature per un totale di 456.213 parametri analizzati. Intanto tra le novità lanciate da Arpam molto importante l' entrata in funzione di uno dei sei rilevatori



Primi dati degli 'acchiappa-polveri' Due le zone più a rischio in città

Oggi i rilevamenti dei 22 apparecchi montati dall' Arpam saranno resi noti nella presentazione del «Pia» contro l' inquinamento atmosferico di Ancona.

Il direttore generale dell' Arpa Marche, Giancarlo Marchetti, ha presentato il primo responso dei 22 campionatori piazzati in città. I dati, che saranno resi noti oggi, evidenziano due zone a rischio: il porto storico e la nuova darsena. Il traffico veicolare è la principale fonte di inquinamento. Il piano contro l' inquinamento atmosferico di Ancona (Pia) è stato presentato alle Muse. Il direttore generale dell' Arpa Marche, Giancarlo Marchetti, ha presentato il primo responso dei 22 campionatori piazzati in città. I dati, che saranno resi noti oggi, evidenziano due zone a rischio: il porto storico e la nuova darsena. Il traffico veicolare è la principale fonte di inquinamento. Il piano contro l' inquinamento atmosferico di Ancona (Pia) è stato presentato alle Muse.

Stazione	PM10 (µg/m³)	PM2.5 (µg/m³)	NO2 (ppb)	O3 (ppb)
Palombella	15	5	10	10
Cittadella	12	4	8	12
Porto	18	6	12	8
Darsena	16	5	11	9
Torrette	14	4	9	11
Collemarino	13	4	10	10
Posatora	11	3	7	13
Grazie	10	3	6	14
Piano	9	2	5	15
Adriatico	8	2	4	16
Baraccola	7	2	3	17

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

legati al fenomeno dei cattivi odori a Falconara. L' accensione del primo apparato è fissata per lunedì prossimo, a seguire gli altri durante i prossimi mesi. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Pd, da Longhi alla Annibaldi la volata per il candidato No di Giampieri e Oreficini

Gostoli oggi vede tutti gli alleati «per la costruzione di una rosa di nomi» Frecciate a Ceriscioli: «Chi crede di correre da solo fa il gioco della destra» L'area del governatore pensa a un sondaggio-bis dopo quello del Corriere

Sauro Longhi e Lucia Annibaldi. Poi, dietro, Roberto Oreficini, Rodolfo Giampieri, Gino Sabatini; in terza fila Enrico Loccioni. Alla vigilia delle consultazioni tra il segretario regionale Dem Giovanni Gostoli ed i rappresentanti dei partiti alleati, la rosa di nomi che circolava nelle chat e nelle segrete stanze era composta da queste figure. Tutte stimabili e di alto profilo, ma l'assetto è ben lontano dall'essere definitivo (sul tavolo ci sono già dei no) ed il grosso dei giochi si farà nel weekend. Dopo gli incontri bilaterali di oggi con gli alleati, infatti, Gostoli avrà due giorni per diradare le nebbie in vista della direzione regionale convocata per lunedì alle 20:30 all'Isola di Chiaravalle. Cercasi il nome decisivo All'ordine del giorno c'è anche il famoso documento sulle Primarie depositato da Maurizio Mangialardi e sottoscritto da quattro federazioni provinciali su cinque, ma dopo la bordata del segretario nazionale Nicola Zingaretti contro lo strumento, votarlo significherebbe iniziare una guerra con Roma. Uno scontro che neanche i fedelissimi di Luca Ceriscioli vorrebbero, benché il nome del governatore uscente è quello con cui si presenteranno lunedì. Le altre ipotesi Gostoli ieri in mattinata parlava di «costruzione di rosa di nomi esterni al Pd»: costruzione e proposta sono due situazioni ben diverse. Oggi tutti gli alleati (nell'ordine di confronto: Socialisti, Verdi e Civici di Uniti per le Marche, Italia Viva, Azione, Più Europa, la lista civica Presenza Popolare e la lista civica Le Nostre Marche con Demos, Popolari e Italia in Comune) si attendono delle proposte. Nel pomeriggio Gostoli, sempre in politichese, lancia un rimprovero che può andare bene per Ceriscioli: «Uniti possiamo vincere, la partita è aperta. Se qualcuno pensa di correre da solo, invece, decide di fare un favore alla destra». Interpretazione libera. Per quanto riguarda gli ipotetici candidati da «costruire», tutti civici ed esterni ai partiti (Annibaldi a parte: ex Pd traghettata in Italia Viva), alcuni sono già stati sondati, direttamente o indirettamente nelle scorse ore. No secco dal presidente dell'**Autorità portuale** Giampieri, il presidente della Camera di commercio unica Sabatini ha tenuto il cellulare staccato. L'imprenditore Loccioni si è detto non disponibile e il vice presidente della Grandi Rischi Roberto Oreficini, per «motivazioni strettamente personali» non parteciperà alla gara. **Una pax con Italia Viva?** Il nome di Annibaldi potrebbe essere speso nell'ottica di una pax governativa a livello nazionale tra Pd ed Iv con Roma che impone il nome ad Ancona, altrimenti la sua appartenenza politica, nelle Marche, al momento appare come una pregiudiziale difficile da far digerire ai Dem. E poi c'è il l'ex rettore della Politecnica Longhi, già sceso in campo, gradito ai 5 stelle, ed in giro per la regione da diverse settimane per presentare il suo manifesto Le Marche ideali: il suo nome, nelle consultazioni di oggi, sarà di certo proposto da Articolo 1, sostenitore della primissima ora, ma potrebbe far convergere su di sé apprezzamenti anche da altri alleati. Forse adesso è quello dell'ex rettore il nome più accreditabile. Manca la parte di Area 70, la maggioranza Pd di Ceriscioli, che ieri pare abbia ordinato un sondaggio



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

dopo quello di Tecnè letto sul Corriere Adriatico. La Mancinelli tutt' altro che da parte Intanto da registrare che c' è vita sul pianeta Mancinelli dopo il commiato dal capitolo-Regionali di mercoledì scorso. Ieri due segnali. Il primo, ieri mattina dopo il sondaggio Tecnè che la ritiene come più accreditata rispetto a Ceriscioli, Annibali e Longhi. Commento al vetriolo. «Non mi sorprende, era quello che sapevamo da tempo. Grazie Corriere». Poco dopo sono spuntate pagine in suo sostegno sul social chiamate Valeria Mancinelli una risorsa per le Marche'. Difficile pensare possa trattarsi di una coincidenza. E poco casuale appare anche la conferenza stampa convocata ieri per oggi da Matteo Richetti (Azione): le truppe cammellate della sindaca appaiono vive e vegete. Ma se il nome che guiderà il centrosinistra nella corsa a palazzo Raffaello deve essere unitario, il suo è già stato ampiamente dimostrato che non lo è. Martina Marinangeli © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

I tormenti del Pd: «Chi candidiamo?» Spunta un poker di outsiders

Per il dopo Ceriscioli si parla di Lucia Annibali, Gino Sabatini, Roberto Oreficini e Rodolfo Giampieri

di Luigi Luminati ANCONA Il super lavoro di Giovanni Gostoli, segretario regionale Pd, sarà quello di ascoltare decine di persone. L' alleanza di centro sinistra è alla ricerca di un unificatore dopo aver coltivato la rivalità. Dice il segretario: «Iniziamo a ragionare con gli alleati sulla costruzione di una rosa di nomi utile per individuare una candidatura di sintesi del centrosinistra che può aprire una fase nuova». Non sarà facile incontrare a gruppi o in maniera individuale i Socialisti, Verdi e Civici di Uniti per le Marche, Articolo Uno, Italia Viva, Azione, Più Europa, la lista civica Presenza Popolare e la lista civica Le Nostre Marche con Demos, Popolari e Italia in Comune. Non possiamo usare il termine cespugli perché qualcuno potrebbe anche offendersi, ma non è detto che tutte queste sigle si trasformino in altrettante liste. E iniziare a parlare per creare una «rosa» ipotizza tempi lunghi. D' altra parte è il risultato dell' intervento deciso del segretario Pd Nicola Zingaretti, a supporto della linea di Gostoli, già condivisa la scorsa settimana con Andrea Orlando: niente primarie, coalizione ampia e una rosa di nomi, in grado dialogare con M5s. «Uniti possiamo vincere, la partita è aperta - dice Gostoli -. Dal pomeriggio faremo incontri bilaterali e interlocutori, utili per fare un quadro delle possibilità. L' auspicio è quello di aprire un confronto con grande serenità e con un forte spirito unitario. Insieme al Pd si combatte per vincere, non per fare testimonianza. Se qualcuno pensa di correre da solo decide di fare un favore alla destra», conclude Gostoli. Se l' ex rettore Sauro Longhi è rimasto nell' elenco anche dopo il passo indietro della sindaca Valeria Mancinelli, che potrebbe essere clamorosamente rilanciata. Altri nomi sarebbero già nell' elenco di Gostoli: da Roberto Oreficini, già alla protezione civile, a Gino Sabatini, presidente della Camera di Commercio regionale. Dalla parlamentare renziana Lucia Annibali a Rodolfo Giampieri, presidente dell' **Autorità portuale**. Sono professionisti civici e unitari. Secondo la vulgata politica più unitari di Luca Ceriscioli. Il quale assiste con un certo stupore alle evoluzioni del suo partito. Difficile trovare un candidato, compresa la sindaca, che piaccia a tutte le sigle. Intanto la presidente regionale del Pd Silvana Amati ha convocato per lunedì sera la direzione: «La politica va fatta decantare, ma la nota del segretario nazionale va presa in considerazione. Se un partito ha degli organismi devono riunirsi e decidere qualcosa, oppure non si tratta di un partito. Noi siamo ancora fermi alle primarie. Dobbiamo decidere e farlo nelle Marche». Nel Pd c' è chi guarda a Maurizio Mangialardi, sindaco di Senigallia. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Pesaro

Pd e alleati: 5 nomi. Ma occhio alla Mancinelli

Oggi il summit: oltre a Longhi ci sono Giampieri, Sabatini, Lucia Annibaldi e Oreficini. Sullo sfondo resta la sindaca di Ancon

Gino Sabatini, presidente della Camera di Commercio unica delle Marche; Rodolfo Giampieri, presidente dell' **Autorità portuale** di Ancona; Roberto Oreficini, ex capo della Protezione civile regionale; Lucia Annibaldi, deputato di Italia Viva. Sono quattro dei nomi che oggi potrebbero essere messi sul tavolo durante il confronto tra il Pd e gli alleati per cercare di trovare la luce in fondo all' infinito tunnel delle trattative in vista delle elezioni regionali. Ovviamente nel gruppo dei papabili ci sarà anche Sauro Longhi, l' ex rettore della Politecnica delle Marche, che la sua disponibilità l' ha data già da tempo e che si era detto pronto anche a scendere in campo per le primarie di coalizione chieste da Ceriscioli. Sullo sfondo resteranno la sindaca di Ancona Valeria Mancinelli e lo stesso governatore, le cui quotazioni sono nuovamente scese ai minimi dopo l' intervento del leader nazionale Pd Nicola Zingaretti che ha dato pieno sostegno all' azione del segretario regionale Giovanni Gostoli (e quindi anche alla regia sempre meno occulta del sindaco Matteo Ricci).

Quanto alla sindaca dorica, la sua uscita dal campo potrebbe essere solo temporanea, ma affinché torni in gioco si deve verificare una serie di condizioni. La prima è che il fronte pro Ceriscioli faccia le barricate ad agevole nome alternativo al presidente e una soluzione diversa dalle primarie di coalizione. In questo contesto non va mai dimenticato che l' ala Ceriscioli ha la maggioranza all' interno del partito, come ha confermato (semmai ce ne fosse stato bisogno) la presa di posizione di quattro federazioni provinciali su cinque che si sono dette favorevoli alle primarie. La seconda condizione è che, di fronte alla conseguente situazione di stallo, Zingaretti decida di arrivare al commissariamento del Pd marchigiano per poi, eventualmente, imporre la candidatura della stessa Mancinelli. Ma un' operazione del genere lacererebbe ulteriormente un partito che è già a pezzi. Prima di arrivare a soluzioni drastiche, comunque, oggi Gostoli continuerà a seguire la linea indicata prima da Andrea Orlando, vicesegretario nazionale del partito, e poi confermata da Zingaretti. «Domani (oggi per chi legge) iniziamo a ragionare con gli alleati sulla costruzione di una rosa di nomi utile per individuare una candidatura di sintesi del centrosinistra che può aprire una fase nuova» dice appunto Gostoli. «Uniti possiamo vincere, la partita è aperta. Dal pomeriggio faremo incontri bilaterali, l' auspicio è quello di aprire un confronto con grande serenità e con un forte spirito unitario. Vorrei ripetere ancora una volta che la sfida alle prossime elezioni regionali sarà tra noi e la destra. Noi vogliamo farci carico, lo stiamo dimostrando, di costruire l' alleanza più larga possibile. Insieme al Pd si combatte per vincere e dare un buon governo alle Marche, non per fare testimonianze. Se qualcuno pensa di correre da solo, invece, decide di fare un favore alla destra», conclude il segretario dem riferendosi ai Cinque Stelle. Oggi Gostoli e il vice segretario Fabiano Alessandrini incontreranno i Socialisti, Verdi e Civici di "Uniti per le Marche", Articolo Uno, Italia Viva, Azione, Più Europa, la lista civica "Presenza Popolare" (che fa capo all' assessore regionale Loretta Bravi) e la lista civica "Le Nostre Marche" con Demos, Popolari e Italia in Comune. Dall' elenco degli incontri emerge una novità non del tutto secondaria: 'Più Europa' non andrà in delegazione con 'Uniti per le Marche', gruppo di cui finora ha fatto parte, ma con Italia Viva e Azione di Carlo Calenda. La rottura c' è stata nei giorni scorsi, quando 'Uniti per le Marche' si era

Il Resto del Carlino - 21 FEBBRAIO 2020 - A RESTO DEL CARLINO - Pesaro

La bufera politica e le Regionali

Pd e alleati: 5 nomi. Ma occhio alla Mancinelli

Oggi il summit: oltre a Longhi ci sono Giampieri, Sabatini, Lucia Annibaldi e Oreficini. Sullo sfondo resta la sindaca di Ancona

Che lista? Il presidente della Camera di Commercio unica delle Marche Gino Sabatini è a sinistra del Pd. Il sindaco di Ancona Sauro Longhi è a destra. Il deputato di Italia Viva Lucia Annibaldi è al centro. Il presidente della Protezione civile regionale Roberto Oreficini è a destra. Il segretario regionale del Pd Giovanni Gostoli è a sinistra.

Il summit Zingaretti ha chiesto una rosa di nomi così quali possono essere messi sul tavolo.

Il resto del Carlino Il resto del Carlino è un giornale di notizie e opinioni.

Evento AGENZIA ICE - UNITAL CONFAPI CONFAPI MARCHE: Incoming B2B dedicato all'internazionalizzazione delle imprese del settore legno-arredo

Il resto del Carlino Il resto del Carlino è un giornale di notizie e opinioni.

espressa a favore delle primarie (e quindi di Ceriscioli), con un comunicato unitario che poi però è stato sconfessato



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

da 'Più Europa'. Direte: è la divisione dell' atomo. In realtà la partita contro il centrodestra è così difficile per Pd e alleati che ogni zerovirgola può finire per spostare gli equilibri interni. E per questo è anche decisivo che continui la trattativa con i Cinque Stelle, ormai gestita solo a livello nazionale dopo i tentativi falliti nelle Marche. In tal senso, il nome di Gino Sabatini pare sia emerso anche per i buoni rapporti che il presidente della Camera di commercio ha stretto negli anni scorsi con il ministro Luigi Di Maio. Dopo il passaggio di oggi con gli alleati, lunedì il Pd riunirà la direzione regionale. E sarà il giorno giusto per la resa dei conti. Roberto Fiaccarini.

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Costa aumenta il suo impegno in città

Tre navi a impatto zero emissioni che scalano nel **porto** e impegno sempre maggiore su Civitavecchia. Lo ha detto il dg di Costa Neil presentando ieri la nave Smeralda (Foto Giobbi) Gazzellini a pag. 36.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Costa presenta Smeralda e cresce la presenza in città

CROCIERE «Quello di Civitavecchia è un porto centrale nelle nostre strategie di crescita. Lo dimostra l'investimento fatto dalla compagnia per realizzare il terminal Vespucci e la presenza nello scalo delle nostre navi di ultima generazione a impatto zero emissioni». Parola di Neil Palomba direttore generale della Costa ieri a Civitavecchia per presentare l'ultima nata dal gruppo, la Costa Smeralda, entrata in servizio il 21 dicembre. L'ammiraglia della Costa farà scalo ogni settimana in città per tutto il 2020, nell'ambito di un itinerario che comprende La Spezia, Savona, Marsiglia, Barcellona e Palma de Maiorca e dalla prossima estate sarà affiancata dalla gemella Costa Toscana, che insieme ad AidaNova sono le tre navi della compagnia alimentate a Lng sia in navigazione che in porto (sistema che consente di eliminare le emissioni di ossido di zolfo e particolato e di ridurre quelle di ossido di azoto e Co2). «Il nostro impegno per un turismo sempre più sostenibile coinvolge molto Civitavecchia - ha detto Palomba - dove faranno scalo ben tre nuove navi del nostro gruppo alimentate a Lng, mentre per le navi già in servizio stiamo adottando altre innovazioni, come i sistemi di depurazione dei fumi. Ma non solo. Costa Smeralda porterà a un ulteriore rafforzamento della presenza di Costa Crociere a Civitavecchia, dove in base a uno studio condotto da Deloitte & Touche, Università di Genova e Università di Amburgo, la compagnia italiana ha generato nel 2018 un impatto economico di 94 milioni di euro, garantendo 568 posti di lavoro. Molto rilevante sarà la crescita della spesa sostenuta direttamente dagli ospiti, pari a un valore medio di 74,60 euro a passeggero. A Civitavecchia, infatti, il traffico del Gruppo Costa crescerà del 30%, arrivando a 750.000 passeggeri nel 2020». A dare il benvenuto alla Smeralda anche il sindaco Ernesto Tedesco, accompagnato dagli assessori Claudia Pescatori e Alessandra Riccetti, il presidente dell' **Autorità portuale** Francesco Maria di Majo, il comandante della Capitaneria Vincenzo Leone e i rappresentanti dei principali servizi tecnico nautici. Tra gli ospiti a bordo anche una rappresentanza delle classi 3^a, 4^a e 5^a dell' locale istituto nautico accompagnati dalla dirigente Giovannina Corvaia e da alcuni insegnanti. Costa Smeralda, nave dal sapore tipicamente made in Italy sia negli arredi che nella ristorazione e perfino nella musica in filodiffusione, contribuirà anche alla lotta agli sprechi alimentari: le eccedenze di cibo verranno donate al Villaggio del Fanciullo. Cri.Ga. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Il consigliere regionale sottolinea l'importanza della riattivazione della tratta a livello economico e ambientale

Porrello sollecita la riapertura della ferrovia

Intanto il presidente dell'Adsp Francesco Maria di Majo ha incontrato il Comitato a favore

«Cittadini e imprese da tempo chiedono con forza la riattivazione della linea Civitavecchia-Capranica-Orte, che rappresenterebbe un passo fondamentale per realizzare il corridoio ferrato tra i due mari attraverso il quale far viaggiare le merci da e per il porto di Civitavecchia togliendo camion, e quindi inquinamento, dalle strade». Ne è convinto il consigliere regionale, e vicepresidente del consiglio regionale del Lazio, del Movimento cinque stelle Devid Porrello. Il pentastellato spiega di aver depositato nel 2018 una mozione per chiedere alla giunta «di intraprendere i passi necessari per riqualificarla anche attraverso il fondo nazionale destinato alle linee turistiche, visto che sottolinea Porrello - il paesaggio attraversato da questa storica tratta potrebbe rappresentare un'ulteriore attrazione per la nostra regione ed un volano per un'economia che, soprattutto in alcune delle città lambite dalla Orte-Capranica-Civitavecchia, è stagnante. Rivolgo un appello ai comitati, agli assessori e a tutte le parti interessate: mettiamoci al lavoro e riqualifichiamo questa linea - conclude - senza perdere altro tempo e mettendo in campo tutte le risorse disponibili». Sul tema il presidente

dell'Adsp, Francesco Maria di Majo ha ricevuto, mercoledì pomeriggio una delegazione del Comitato che promuove il ripristino della linea ferroviaria Civitavecchia-Capranica-Orte, la cosiddetta ferrovia dei due mari, accompagnata da un rappresentante della Unione interporti riuniti (Uir) e dal presidente della Cpc. Il Comitato ha chiesto a di Majo di farsi portavoce della riapertura. «Ne esamineremo i vantaggi economici - ha detto il presidente dell'Adsp - per lo sviluppo del porto di Civitavecchia».



Oggi il tavolo al Mise

Di Maio: «Serve la darsena energetica»

Stamani alle 11 al ministero dello Sviluppo economico si svolge il primo incontro per discutere per l' addio al carbone nella centrale Enel di Torre Nord, fissato per il 31 dicembre 2025. All' incontro sono stati invitati tutti gli enti istituzionali del territorio (Regione, Comune, **Autorità portuale**), le organizzazioni sindacali, quelle datoriali e le associazioni ambientaliste e lo stesso Enel. Ieri il presidente dell' **Autorità portuale** Francesco Maria di Maio ha reso nota la lettera che presenterà oggi al tavolo, contenente le proposte per mitigare l' impatto negativo che l' uscita dal carbone avrà sul sistema **portuale**, a cominciare dall' occupazione. Secondo di Maio, la principale strategia alternativa sarebbe la realizzazione della darsena energetica e grandi masse, «da sempre considerata un' ipera fondamentale per lo sviluppo del porto. La sua realizzazione andrebbe infatti a servire tre importanti comparti in grado di rilanciare l' economia e l' occupazione locale. Si tratta del settore energetico, con la realizzazione di un pontile petrolifero, e di quello relativo alla movimentazione sia delle merci alla rinfusa che dei container tramite la realizzazione di 1710 metri di banchina con 420 mila metri quadri di piazzali». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Il presidente dell'Authority Di Majo interviene in vista dell'incontro al Mise

«Servono nuove infrastrutture»

«Pronti a chiedere un adeguato sostegno finanziario»

In vista del Tavolo convocato per oggi, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo ha inviato al MISE un'articolata nota, trasmessa alle istituzioni interessate alla vicenda, rappresentando un quadro aggiornato dell'impatto che la prospettata eliminazione del carbone, prevista per il 31 dicembre 2025, avrà sul porto di Civitavecchia e sul suo territorio che da decenni ospita, come noto, siti destinati alla produzione energetica. Una lunga lettera quella dell'**AdSP**, con proposte di carattere tecnico ed operativo volte a mitigare gli effetti della cosiddetta phase out dal carbone. Si evidenzia, infatti, la necessità di far fronte in maniera efficace a questa complessa situazione per compensare le perdite, già evidenti, sia di carattere economico che occupazionali e la conseguente urgenza di intensificare gli sforzi del Governo affinché tutti i soggetti, che a diverso titolo hanno assicurato fino ad oggi la funzionalità della centrale dell'ENEL di Civitavecchia, possano usufruire di strumenti compensativi, costituiti da fondi sia nazionali che europei. Inoltre, per far fronte in particolare all'impatto negativo che

l'abbandono del carbone avrà sull'intero sistema portuale precisa il Presidente dell'**AdSP**, Francesco Maria di Majo - riteniamo che sia necessario portare a termine l'obiettivo della realizzazione, a nord del Porto di Civitavecchia, della Darsena Energetica Grandi Masse (DEGM), da sempre considerata un'opera fondamentale per lo sviluppo del porto. Di Majo fa sapere che nel tavolo di domani sarà ribadita l'urgenza di individuare e condividere strategie e interventi tesi a superare o quantomeno mitigare i gravissimi riflessi negativi e irreversibili derivanti dalla prossima definitiva interruzione dei traffici portuali connessi alla cessazione dell'operatività della centrale ENEL.



AdSP Civitavecchia: di Majo, al MISE chiederemo sostegno finanziario e realizzazione di nuove infrastrutture portuali

(FERPRESS) - **Civitavecchia**, 20 FEB - In vista del Tavolo convocato per domani, il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo ha inviato al MISE un' articolata nota, trasmessa alle istituzioni interessate alla vicenda, rappresentando un quadro aggiornato dell' impatto che la prospettiva eliminazione del carbone, prevista per il 31.12.2025, avrà sul **porto** di **Civitavecchia** e sul suo territorio che da decenni ospita, come noto, siti destinati alla produzione energetica. Una lunga lettera quella dell' AdSP, con proposte di carattere tecnico ed operativo volte a mitigare gli effetti della cosiddetta "phase out" dal carbone. Si evidenzia, infatti, la necessità di far fronte in maniera efficace a questa complessa situazione per compensare le perdite, già evidenti, sia di carattere economico che occupazionali e la conseguente urgenza di intensificare gli sforzi del Governo affinché tutti i soggetti, che a diverso titolo hanno assicurato fino ad oggi la funzionalità della centrale dell' ENEL di **Civitavecchia**, possano usufruire di strumenti compensativi, costituiti da fondi sia nazionali che europei. "Inoltre, per far fronte in particolare all' impatto negativo che l' abbandono del carbone avrà sull' intero sistema portuale" -precisa il Presidente dell' AdSP, Francesco Maria di Majo - riteniamo che sia necessario portare a termine l' obiettivo della realizzazione, a nord del **Porto** di **Civitavecchia**, della Darsena Energetica Grandi Masse (DEGM), da sempre considerata un' opera fondamentale per lo sviluppo del **porto**". "La sua realizzazione - prosegue di Majo - andrebbe, infatti, a servire tre importanti comparti in grado di rilanciare l' economia locale e l' occupazione. Si tratta, segnatamente, del settore energetico (con la realizzazione di un pontile petrolifero); di quello cantieristico navale (anche attraverso la possibile realizzazione di un bacino di carenaggio) e di quello relativo alla movimentazione sia delle merci alla rinfusa che dei container attraverso la realizzazione di banchine per circa 1.710 metri di lunghezza, con una batimetrica di -18 m s.l.m. e con piazzali di circa 420.000 mq. Infine, la realizzazione della DEGM e delle infrastrutture volte a consentirne l' accessibilità via terra (ivi compresa la realizzazione di un nuovo fascio binari a servizio della DEGM, direttamente collegato alla linea ferroviaria tirrenica che costeggia tale darsena, già oggetto di un progetto preliminare di Italferr cofinanziato dall' UE) rafforzeranno i presupposti per l' integrazione logistica con le aree retroportuali in vista anche della istituenda Zona Logistica Semplificata laziale (ZLS)". "Nel Tavolo di domani, ribadiremo, quindi, l' urgenza di individuare e condividere strategie e interventi tesi a superare o quantomeno mitigare i gravissimi riflessi negativi, ed irreversibili, derivanti dalla prossima definitiva interruzione dei traffici portuali (segnatamente di carbone) connessi alla cessazione dell' operatività della centrale ENEL attraverso un adeguato sostegno finanziario nonché attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture portuali che tengano anche conto della riconversione ad altri usi delle esistenti infrastrutture, realizzate ad uso della centrale dell' ENEL", conclude il numero uno di Molo Vespucci.



AdSP Civitavecchia: di Majo riceve Comitato per ripristino della Civitavecchia-Capranica-Orte. Ne esamineremo vantaggi economici per il porto

(FERPRESS) - **Civitavecchia**, 20 FEB - Il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo ha ricevuto, ieri pomeriggio, presso la sede dell' AdSP, una delegazione del Comitato che promuove il ripristino della linea ferroviaria **Civitavecchia-Capranica-Orte**, la cosiddetta "ferrovia dei due mari", accompagnata da un rappresentante della Unione Interporti Riuniti (UIR) e dal Presidente della Compagnia Portuale di **Civitavecchia**. Nel corso dell' incontro si è sottolineata l' importanza che tale collegamento riveste con riferimento alla creazione di un corridoio ferroviario tra il Tirreno e l' Adriatico (**Civitavecchia-Ancona**, passando per Orte e l' Umbria) nonché al fine di assicurare la connessione del **porto** di Roma con i corridoi Scandinavo Mediterraneo e Baltico-Adriatico della Rete transeuropea di trasporto (TEN-T). Il ripristino della linea ferroviaria **Civitavecchia-Capranica-Orte** rappresenta, inoltre, una grande opportunità per rilanciare il turismo delle aree interne, in coerenza con la legge sulle ferrovie turistiche che individua, tra le altre, proprio quella tratta. Determinerebbe, infine, importanti vantaggi sia sotto il profilo ambientale, spostando su ferro gran parte del traffico che, oggi, viaggia prevalentemente su gomma, sia in termini di sicurezza contribuendo a decongestionare lo snodo ferroviario di Roma da cui, attualmente, passa gran parte del traffico merci ferroviario da **Civitavecchia** verso l' Umbria e le Marche. Il Comitato della "ferrovia dei due mari" ha, così, chiesto al Presidente dell' AdSP di farsi portavoce presso le istituzioni regionali, nazionali ed europee sulla necessità, per il territorio, del ripristino di una tratta che va nella direzione di quelli che sono gli obiettivi dell' Unione europea in termini di riduzione delle esternalità negative e, quindi, di CO2, e del green deal europeo. "Ho accolto la richiesta dei membri del Comitato e, come ho loro anticipato, esamineremo in seno al Gruppo di Lavoro, che si sta occupando della redazione del Piano di Sviluppo Strategico per l' istituzione della futura Zona Logistica Semplificata, i vantaggi economici di tale collegamento ferroviario per lo sviluppo del **porto** di **Civitavecchia**", ha concluso il numero uno di Molo Vespucci, Francesco Maria di Majo.



AdSP, di Majo riceve il Comitato per il ripristino della Civitavecchia-Capranica-Orte

"Esamineremo in seno al Gruppo di Lavoro i vantaggi economici di tale collegamento ferroviario per lo sviluppo del porto di Civitavecchia"

Civitavecchia - Il Presidente dell' **Autorità di Sistema** Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo ha ricevuto, ieri pomeriggio, presso la sede dell' AdSP, una delegazione del Comitato che promuove il ripristino della linea ferroviaria Civitavecchia-Capranica-Orte, la cosiddetta 'ferrovia dei due mari', accompagnata da un rappresentante della Unione Interporti Riuniti (UIR) e dal Presidente della Compagnia Portuale di Civitavecchia. Nel corso dell' incontro si è sottolineata l' importanza che tale collegamento riveste con riferimento alla creazione di un corridoio ferroviario tra il Tirreno e l' Adriatico (Civitavecchia-Ancona, passando per Orte e l' Umbria) nonché al fine di assicurare la connessione del porto di Roma con i corridoi Scandinavo Mediterraneo e Baltico-Adriatico della Rete transeuropea di trasporto (TEN-T). Il ripristino della linea ferrovia Civitavecchia-Capranica-Orte rappresenta, inoltre, una grande opportunità per rilanciare il turismo delle aree interne, in coerenza con la legge sulle ferrovie turistiche che individua, tra le altre, proprio quella tratta. Determinerebbe, infine, importanti vantaggi sia sotto il profilo ambientale, spostando su ferro gran parte del traffico che, oggi, viaggia prevalentemente su gomma, sia in termini di sicurezza contribuendo a decongestionare lo snodo ferroviario di Roma da cui, attualmente, passa gran parte del traffico merci ferroviario da Civitavecchia verso l' Umbria e le Marche. Il Comitato della 'ferrovia dei due mari' ha, così, chiesto al Presidente dell' AdSP di farsi portavoce presso le istituzioni regionali, nazionali ed europee sulla necessità, per il territorio, del ripristino di una tratta che va nella direzione di quelli che sono gli obiettivi dell' Unione europea in termini di riduzione delle esternalità negative e, quindi, di CO2, e del green deal europeo. 'Ho accolto la richiesta dei membri del Comitato e, come ho loro anticipato, esamineremo in seno al Gruppo di Lavoro, che si sta occupando della redazione del Piano di Sviluppo Strategico per l' istituzione della futura Zona Logistica Semplificata, i vantaggi economici di tale collegamento ferroviario per lo sviluppo del porto di Civitavecchia', ha concluso il numero uno di Molo Vespucci, Francesco Maria di Majo. (Il Faro online)



A Civitavecchia di Majo riesuma il progetto di un nuovo terminal container

Dopo la chiusura delle attività di sbarco del carbone, nel porto di Civitavecchia ci vorrà un cantiere navale, un pontile petrolifero e un nuovo terminal per merci varie e container. E' questo in sintesi il messaggio che in vista del Tavolo convocato per domani, venerdì 21 febbraio, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo ha inviato al Ministero dello sviluppo economico in un'articolata nota. In questa missiva è stato rappresentato un quadro aggiornato dell'impatto che la prospettata eliminazione del carbone, prevista per il 31/12/2025, avrà sul porto di Civitavecchia e sul suo territorio che da decenni ospita, come noto, siti destinati alla produzione energetica. La lunga lettera spedita dall'**AdSP** laziale contiene proposte di carattere tecnico e operativo volte a mitigare gli effetti del cosiddetta phase out dal carbone. Si evidenzia, infatti, la necessità di far fronte in maniera efficace a questa complessa situazione per compensare le perdite, già evidenti, sia di carattere economico che occupazionali e la conseguente urgenza di intensificare gli sforzi del Governo affinché tutti i soggetti, che a diverso titolo hanno assicurato fino ad oggi la funzionalità della centrale dell'Enel di Civitavecchia, possano usufruire di strumenti compensativi, costituiti da fondi sia nazionali che europei spiegano dalla port authority. Il Presidente dell'**AdSP**, Francesco Maria di Majo, ha affermato: 'Per far fronte in particolare all'impatto negativo che l'abbandono del carbone avrà sull'intero sistema portuale riteniamo che sia necessario portare a termine l'obiettivo della realizzazione, a nord del porto di Civitavecchia, della Darsena Energetica Grandi Masse, da sempre considerata un'opera fondamentale per lo sviluppo del porto. La sua realizzazione andrebbe, infatti, a servire tre importanti comparti in grado di rilanciare l'economia locale e l'occupazione. E qui si arriva alla parte più significativa della missiva con l'elenco delle attività portuali necessarie: Si tratta, segnatamente, del settore energetico (con la realizzazione di un pontile petrolifero); di quello cantieristico navale (anche attraverso la possibile realizzazione di un bacino di carenaggio) e di quello relativo alla movimentazione sia delle merci alla rinfusa che dei container attraverso la realizzazione di banchine per circa 1.710 metri di lunghezza, con una batimetrica di -18 m s.l.m. e con piazzali di circa 420.000 mq. Infine, la realizzazione della Darsena energetica Grandi Masse e delle infrastrutture volte a consentirne l'accessibilità via terra (ivi compresa la realizzazione di un nuovo fascio binari a servizio della Darsena, direttamente collegato alla linea ferroviaria tirrenica che costeggia tale darsena, già oggetto di un progetto preliminare di Italferr cofinanziato dall'Ue) rafforzeranno i presupposti per l'integrazione logistica con le aree retroportuali in vista anche della istituenda Zona Logistica Semplificata laziale'. Il presidente di Majo ha quindi concluso dicendo che 'nel Tavolo di domani ribadiremo l'urgenza di individuare e condividere strategie e interventi tesi a superare o quantomeno mitigare i gravissimi riflessi negativi, e irreversibili, derivanti dalla prossima definitiva interruzione dei traffici portuali (segnatamente di carbone) connessi alla cessazione dell'operatività della centrale Enel attraverso un adeguato sostegno finanziario nonché attraverso la realizzazione di nuove infrastrutture portuali che tengano anche conto della riconversione ad altri usi delle esistenti infrastrutture, realizzate ad uso della centrale dell'ENEL'.



Dopo la chiusura delle attività di sbarco del carbone, nel porto di Civitavecchia ci vorrà un cantiere navale, un pontile petrolifero e un nuovo terminal per merci varie e container.

E' questo in sintesi il messaggio che in vista del Tavolo convocato per domani, venerdì 21 febbraio, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

"Un contratto d' area per Civitavecchia"

Grasso lancia l' idea da portare all' attenzione del Governo. Il vicesindaco vuole alzare il livello. Domani vertice al Mise su Tvn Grasso lancia l' idea da portare all' attenzione del Governo. Il vicesindaco vuole alzare il livello. Domani vertice al Mise su Tvn Pubblicato il 20 Febbraio 2020 CIVITAVECCHIA - Guarda con attenzione all' appuntamento di domani al Ministero dello sviluppo economico il vicesindaco Massimiliano Grasso che però si spinge oltre. Perché, oggi più che mai, con l' uscita dal carbone da gestire e la situazione attuale di crisi, è necessario programmare il futuro del territorio, senza perdere quello che potrebbe rappresentare l' ultimo treno possibile per investire la rotta. «C' è in ballo lo sviluppo futuro del territorio e l' occupazione» ha spiegato il vicesindaco che, ieri mattina, in qualità di delegato allo sviluppo **portuale**, è intervenuto in commissione lavoro. Il presidente Fabiana Attig, nei prossimi giorni, chiederà un incontro alla Regione Lazio e, in particolare con l' assessore competente, per verificare la sussistenza o meno delle condizioni per la definizione di area di crisi complessa, così come richiesto dall' apposita mozione presentata qualche mese fa in consiglio. «Nel frattempo però - ha spiegato Grasso - l' idea è quella, insieme alla stessa Regione, agli enti competenti e ai diversi stakeholders, di alzare il livello e rivolgersi direttamente al Governo. Al di là infatti di quello che sarà il futuro di Torre nord, per il quale venerdì ci troveremo a discutere insieme a tutti gli altri attori interessati al Mise, va riconosciuto lo stato di crisi, viste le condizioni attuali di città e porto, arrivando ad un contratto d' area per Civitavecchia e per il suo scalo, in cui definire una serie di interventi mirati da parte dei vari ministeri, per la riconversione industriale del territorio e per la riqualificazione professionale dei lavoratori che oggi rischiano il loro posto». Anche in questo caso, come ribadito da Grasso, bisognerà valutare la sussistenza delle condizioni per poter stipulare il contratto d' area. In caso contrario però «si potrebbe pensare - ha aggiunto - ad una deroga mettendo in campo strumenti altrettanto straordinari. Partendo magari da quelli già in essere, come ad esempio l' intesa generale quadro del 2011 tra l' **Autorità portuale** ed il Consiglio dei ministri, sottoscritta da una trentina di soggetti istituzionali, aggiornando l' accordo in essere». Che sia un accordo di programma o meglio ancora un contratto d' area, una cosa è chiara, per il vicesindaco: «Lo Stato dica come vuole investire per riconvertire l' economia di questo territorio». Un' altra ipotesi sulla quale poter lavorare è legato allo strumento della Zona economica speciale, al posto della zona logistica speciale, con maggiori benefici per il territorio, «partendo dal riconoscimento - ha ribadito - dello stato gravissimo in cui versa quest' area. Ci auguriamo di trovare la massima condivisione ed unità di intenti attorno a queste proposte, a tutti i livelli, dalle associazioni datoriali ai sindacati, passando ovviamente per le istituzioni». Nei prossimi giorni il vicesindaco indirizzerà una lettera anche ai vertici dell' Adsp e a tutto il cluster marittimo con l' obiettivo di poter aprire un tavolo di proposte. Condividi.



Porto, dopo l'estate i lavori per allungare il molo fino alla diga

PESCARA. La realizzazione del piano regolatore portuale. Se n'è discusso ieri al ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Due i grandi temi approdati a Roma: il progetto del porto e lo svuotamento della vasca di colmata, fortemente caldeggiato dal sindaco Carlo Masci. Presenti all'incontro Alberto Stancanelli, capo di gabinetto del Mit; Mauro Coletta della direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali; il presidente del consiglio regionale Lorenzo Sospiri; il sindaco Masci e l'assessore Luigi Albore Mascia; il comandante della direzione marittima Donato De Carolis; Vittorio Rapisarda, provveditore interregionale alle opere pubbliche, insieme al responsabile Enrico Bentivoglio e i tecnici dell'autorità di sistema portuale di Ancona. «La riunione», afferma Albore Mascia, «è stata un tagliando che il ministero ha voluto fare sul piano regolatore portuale. Una ricognizione molto propositiva, da cui usciamo tutti estremamente soddisfatti». Nel progetto da 52 milioni di euro, i primi 31 sono suddivisi tra fondi regionali del Masterplan (15 milioni) e fondi Cipe per i restanti 16. Questa tranche verrà utilizzata «già dopo l'estate, per realizzare», spiega l'assessore, «il prolungamento del molo fino alla diga foranea, e opere per evitare l'insabbiamento continuo, ma soprattutto per raggiungere lo scopo principale, la separazione di acque fluviali e acque marine». La seconda parte di finanziamento per il completamento del progetto, pari a 21 milioni di euro, è già iscritta nel bilancio triennale dell'autorità di sistema portuale. «C'è stata una presa d'atto circa il fatto che il porto di Pescara è una priorità nazionale», commenta il presidente Sospiri, «il ministero ha assicurato un impegno per finanziare un altro piccolo lotto di interventi strutturali, a completamento di quelli previsti nel primo e secondo lotto, i cui progetti già sono finanziati e sono prossimi alla gara d'appalto. In secondo luogo arriveranno altri finanziamenti per svuotare completamente la vasca di colmata, la famosa collina della vergogna che campeggia sulla banchina sud». Per la vasca di colmata, che a oggi contiene circa 200mila metri cubi di sedimenti, il provveditorato per le opere pubbliche ha stanziato un milione di euro e già pubblicato il bando per individuare l'impresa che si occuperà della rimozione dei primi centomila metri cubi. Per lo svuotamento della seconda parte dei fanghi, sarà il ministero, entro 15 giorni, a individuare la competenza d'intervento. Intanto i 5 Stelle sollevano l'allarme sull'emergenza sabbia all'imbocco del porto, che nei giorni scorsi ha costretto alcuni pescherecci a ormeggiare a Ortona. «Ci saremmo aspettati l'intervento tempestivo di Comune e Regione per stanziare immediatamente fondi per l'emergenza, ma invece solo silenzio», accusa il consigliere comunale Massimo Di Renzo. Dall'altro lato, Sospiri annuncia un minidragaggio.



Il Roma

Napoli

CASTELLAMMARE DI STABIA Invitati in Regione tutti i protagonisti delle attività e dello sviluppo del cantiere

Fincantieri, Longobardi convoca un' audizione in commissione Bilancio

CASTELLAMMARE DI STABIA. L' interesse per il "caso Fincantieri" a Castellammare di Stabia si diffonde a ondate. Questo 8 il momento della risacca... così, a risollevare l' onda della discussione sul futuro dello stabilimento navale giunge un' iniziativa personale del Consigliere regionale della Campania, Alfonso Longobardi, vicepresidente della Commissione Bilancio, che ha chiesto e ottenuto un' Audizione regionale sulle sorti del cantiere navale stabiese. Giovedì mattina ha invitato in Regione tutti i protagonisti delle attività dello stabilimento di Castellammare di Stabia. «La Regione Campania deve porre la massima attenzione su Fincantieri e Castellammare di Stabia perché parliamo di un asset strategico per il lavoro, l' indotto economico che genera, per la valorizzazione territoriale» spiega Longobardi in una nota. «Nelle scorse settimane ho incontrato diversi lavoratori e diversi rappresentanti sindacali, così da inquadrare la situazione attuale di Fincantieri e comprendere quali criticità affrontare subito e quali proposte concrete si possono mettere in campo per offrire prospettive di crescita - spiega il consigliere regionale - Siamo in un momento in cui occorre fare chiarezza per la difesa di un sito storico dell' industria e della cantieristica italiana e internazionale: in tal senso la Regione Campania è la sede più idonea per aprire un confronto ampio e costruttivo». Convocati in Commissione Bilancio l' Azienda, i lavoratori, il Comune, l' **Autorità portuale**, la Capitaneria di Porto, il sindaco di Castellammare di Stabia e le rappresentanze sindacali. «Discuteremo insieme dello sviluppo e delle prospettive dello stabilimento che deve essere punto di riferimento positivo per la città di Castellammare di Stabia ma anche per la Campania - anticipa Longobardi - Ognuno deve fare la propria parte ad ogni livello, locale e nazionale. Noi come rappresentanti istituzionali abbiamo il dovere morale e politico di difendere le maestranze e i lavoratori e per questo il confronto potrà essere funzionale ad ascoltare tutte le voci dei soggetti coinvolti nelle scelte aziendali e industriali dello storico impianto». Dalle presenze al tavolo si vedrà la consistenza che sarà riuscita a ottenere l' iniziativa lodevole del consigliere regionale Longobardi che, con l' audizione in Commissione Bilancio auspica «di aprire un confronto con tutti, così da definire le migliori proposte per valorizzare un impianto industriale importantissimo che può determinare risvolti positivi anche in chiave turistica, sociale, economica e occupazionale» per i quali «non va sottovalutata la funzione positiva che si può esercitare con la programmazione europea e le risorse comunitarie».

ROMA AREA SUD VENERDÌ 12 FEBBRAIO 2020

CASTELLAMMARE DI STABIA Invitati in Regione tutti i protagonisti delle attività e dello sviluppo del cantiere Fincantieri, Longobardi convoca un' audizione in commissione Bilancio

SORBITO Agostino Ingenti: affittare case si sono ritrovate riclassificazioni da civili abitazioni ad albergo Abbac: assidue le variazioni catastali delle strutture

CAPNI Nuovetti a zero impatto ambientale stanno testando sull'acqua un tipo di mobilità sostenibile Trasporto elettrico con il Sightseeing e Tekne Aeternus

Cronache di Napoli

Napoli

CASTELLAMMARE DI STABIA Il sindaco chiede garanzie per i lavoratori

Fincantieri, vertice a Palazzo Santa Lucia

CASTELLAMMARE DI STABIA (an.es.) - Approda sul tavolo regionale la vicenda Fincantieri, che vede a rischio il futuro occupazionale di almeno 600 lavoratori tra azienda e indotto. Si svolgerà giovedì 27 febbraio, con inizio alle 11.30, un vertice a Palazzo Santa Lucia della commissione bilancio e finanze della Regione Campania, con all'ordine del giorno proprio il futuro dello stabilimento navale di via Caio Duilio. L'azienda triestina ha chiesto in varie occasioni opere di ammodernamento del cantiere, al fine di poter garantire nuove e più importanti commesse. Una richiesta che è stata però disattesa da Governo e Regione, nonostante l'impegno a mettere oltre 100 milioni di euro per lo stabilimento di Castellammare. Soldi che, nella città stabiese, non si sono mai visti. E così giovedì prossimo si parlerà di Fincantieri al tavolo regionale. Saranno pre Gaetano Cimmino senti, tra gli altri, l'assessore regionale Antonio Marchiello, il sindaco di Castellammare Gaetano Cimmino, il comandante della capitaneria di porto Ivan Savarese, i rappresentanti dell'**autorità portuale** e i sindacati. "Ho recepito e condiviso le preoccupazioni dei lavoratori in merito al futuro del nostro cantiere navale - afferma il sindaco Cimmino - avevo già espresso più volte la necessità di istituire un tavolo permanente di confronto con le istituzioni preposte e con le rappresentanze sindacali dei lavoratori, per supportare in maniera concreta le attività da mettere in atto per lo sviluppo del cantiere di Castellammare di Stabia. La nostra è la principale industria del Meridione - continua - e merita di avere un ruolo strategico a livello nazionale ed internazionale. Non accetteremo pertanto che il nostro cantiere sia di supporto rispetto ad altre realtà industriali della Penisola. Pretendiamo chiarezza sulla distribuzione dei carichi di lavoro e sugli investimenti per il cantiere di Castellammare. A tutte le forze in campo chiedo di mettere da parte le passerelle elettorali e di essere protagonisti del rilancio del cantiere con azioni incisive e mirate esclusivamente agli interessi dei lavoratori e della città".



MF

Napoli

nonsolomare

Il servizio di rifornimento di carburante alle navi nel porto di Napoli e Salerno verrà presto potenziato con una nuova bettolina appena acquistata dal concessionario del servizio, la società Sarda Bunkers del gruppo Garolla. Quest'ultima ha infatti appena rilevato una bunker tanker da 3.500 tonnellate di portata lorda a doppio scafo ribattezzata SB Borea, in esercizio dai primi di marzo. «L'investimento rappresenta un ulteriore importante passo della società nell'ambito del rafforzamento e ringiovanimento della flotta iniziato tre anni fa», spiega Carlo Garolla di Bard, presidente del gruppo. «L'acquisto è fondamentale per far fronte anche alla richiesta del nuovo carburante low sulphur previsto dalla normativa Imo 2020, e ciò a conferma che i porti campani sono in grado di fornire tutti i tipi di prodotti sul mercato: high sulphur bunker (per le navi che hanno installato gli scrubber), low sulphur e gasolio. Il tutto grazie anche a Kuwait Petroleum Italia che dall'introduzione della nuova normativa ha sempre fornito tutti i prodotti bunker in uso».



Dopo l'addio alla linea di Tirrenia, l'Authority manda più ispettori in banchina

Redazione

Napoli La Cgil lascia la riunione poco dopo l'inizio dell'intervento del segretario generale dell'Authority che gestisce i porti di Napoli e Salerno. Francesco Messineo ieri ha incontrato i sindacati e una delegazione della compagnia portuale dello scalo del capoluogo campano. I lavoratori sono preoccupati dopo la cancellazione firmata da Tirrenia della linea Napoli-Catania. 'L'impresa De Luca ha quasi azzerato le chiamate alla Culp' è scritto nel documento finale stilato da sindacati e Authority, e la situazione sta diventando esplosiva. Il documento firmato ieri Alla fine Messineo si prende l'impegno di aumentare i controlli attraverso i propri ispettori e promette una stretta sui piani di impresa dei terminalisti e 'all'esito della verifica l'Authority adotterà tutte le azioni conseguenti previste dalla legge'. Non solo: L'azienda De Luca sarà convocata in Authority per capire il motivo del mancato utilizzo della compagnia Culp per le linee rimaste in piedi dopo la cancellazione della linea di Tirrenia.



Dopo l'addio alla linea di Tirrenia, l'Authority manda più ispettori in banchina

20 FEBBRAIO 2020 - Redazione



Napoli - La Cgil lascia la riunione poco dopo l'inizio dell'intervento del segretario generale dell'Authority che gestisce i porti di Napoli e Salerno. Francesco Messineo ieri ha incontrato i sindacati e una delegazione della compagnia portuale dello scalo del capoluogo campano.

I lavoratori sono preoccupati dopo la cancellazione firmata da Tirrenia della linea Napoli-Catania. "L'impresa De Luca ha quasi azzerato le chiamate alla Culp" è scritto nel documento finale stilato da sindacati e Authority, e la situazione sta diventando esplosiva.



Articoli correlati

- Livorno, sfilare di Sinischi all'Authority: "La concessione a Tdi va annullata"**
- Livorno - Elettività di sistema: la portata di Ravenna viene giudicata...**
- Ravenna, il Tar respinge il ricorso di Sinischi contro la Port Authority**
- Ravenna - Elettività di sistema: la portata di Ravenna viene giudicata...**

Garolla: una nuova bettolina per Napoli, un AHTS e un pensiero al Gnl

Il bunkeraggio nel porto di Napoli verrà presto potenziato con una nuova bettolina appena acquistata dal concessionario del servizio. La società Sarda Bunkers (azienda parte Gruppo Garolla) ha infatti appena preso in consegna una bunker tanker da 3.500 tonnellate di portata lorda a doppio scafo ribattezzata SB Borea che è prevista entrare in esercizio all'inizio di marzo. Sarà operativa nell'ambito dell'attività storica del gruppo, vale a dire quella del rifornimento di bunker nei porti campani, in particolare Napoli e Salerno. 'Questo investimento rappresenta un ulteriore importante passo della società nell'ambito del rafforzamento e ringiovanimento della flotta iniziato tre anni fa con l'acquisto della moto cisterna SB Alisea costruita nel 2011 a cui ha fatto seguito l'anno successivo la nave gemella SB Partenopea costruita nel 2014' spiega a SHIPPING ITALY il presidente del gruppo, Carlo Garolla di Bard. 'Questo acquisto è fondamentale per fare fronte anche alla richiesta del nuovo carburante 'low sulphur' (contenuto di zolfo massimo allo 0,5%) previsto dalla normativa Imo 2020, e ciò a conferma che i porti campani saranno in grado di fornire tutte le tipologie di prodotti attualmente in mercato: high sulphur bunker (per navi che hanno installato gli scrubber), low sulphur e gasolio. Ciò è stato reso possibile grazie anche al lavoro svolto dalla società petrolifera Kuwait Petroleum Italia che fin dall'introduzione della nuova normativa ha garantito ai propri clienti la presenza di tutti i prodotti bunker in uso'. Il numero uno del Gruppo Garolla evidenzia che non è ancora ben chiaro lo scenario finale per i combustibili navali che saranno utilizzati dall'armamento mondiale: 'Al momento, per esempio, si ha notizia di numerose ulteriori prossime installazioni di scrubber, di molte navi (già dotate di scrubber) che si riforniscono di entrambe i prodotti high sulphur e low sulphur, mentre altri armatori hanno addirittura deciso di alimentare le proprie navi che prima dell'entrata in vigore della nuova normativa bruciavano combustibile pesante, esclusivamente con gasolio'. Proprio in considerazione di tali incertezze in merito ai tre prodotti bunker che utilizzeranno le navi, ma anche per potere cogliere tutte le opportunità che il mercato potrà offrire, i vertici di Sarda Bunkers hanno deciso di potenziare ulteriormente la flotta con l'acquisto di questa unità di grande capacità ed elevate caratteristiche tecnico/operative e così far fronte alle richieste degli armatori senza limiti qualitativi e/o quantitativi. La SB Borea è stata costruita nel 2006 e il valore dell'operazione è di 4 milioni di euro fra acquisto e interventi migliorativi. La trattativa con il venditore è stata portata a termine con il contributo della società di brokeraggio Nolarma di Genova. Tecnicamente questa motocisterna dotata di due motori Wartsila per la propulsione da 1.080 KW/cad e da un bow thruster Shottel da 250 KW, automatizzata per la navigazione e per le operazioni di caricazione e scarica, dispone di 13 cisterne del carico (8 per il fuel oil e 5 per il gasolio) ciascuna dotata di una pompa sommersa Framo con capacità da 250-200 MC/ora. Tali caratteristiche consentono alla nave grande manovrabilità anche in spazi limitati, ampia possibilità di caricazione di tutti i prodotti richiesti e tempi ristretti per i rifornimenti di bunker alle navi. Ma la bunker tanker SB Borea non è stato l'unico acquisto del Gruppo Garolla. Per l'altra attività del gruppo, vale a dire i supply vessel per il supporto alle piattaforme petrolifere offshore, pochi mesi fa la società Med Offshore, in sostituzione di una propria unità costruita negli anni novanta, ha acquistato l'AHTS Med Silver costruito nel 2009, dotato tra l'altro di sistema di posizionamento dinamico DP2, di sistema antincendio FIF11 e con un tiro al punto fisso (Bollard Pull) di oltre 130 tonnellate. Relativamente ai futuri investimenti del gruppo, Carlo Garolla non nega vi sia un forte interesse a rendere disponibile nel porto di Napoli una bunker tanker per il rifornimento di combustibile Lng. Tutto



Il bunkeraggio nel porto di Napoli verrà presto potenziato con una nuova bettolina appena acquistata dal concessionario del servizio. La società Sarda Bunkers (azienda parte Gruppo Garolla) ha infatti appena preso in consegna una bunker tanker da 3.500 tonnellate di portata lorda a doppio scafo ribattezzata SB Borea che è prevista entrare in esercizio all'inizio di marzo. Sarà operativa nell'ambito dell'attività storica del gruppo, vale a dire quella del rifornimento di bunker nei



possibile soltanto nel momento in cui si potrà disporre di un adeguato deposito costiero per lo stoccaggio di Gnl nell'area portuale di Napoli, per il quale l'AdSP del Mar Tirreno Centrale è impegnata già da tempo a promuoverne la progettazione e quindi la successiva realizzazione. 1 di 2 Non è tutto, però, perché Sarda Bunkers prevede di riprendere prima dell'estate l'attività di ritiro con proprie bettoline di acque di sentina/sludges dalle navi nello scalo del capoluogo campano dove la stessa è concessionaria del servizio e per questo è allo studio un progetto per la realizzazione di un mezzo navale avente caratteristiche innovative. L'Ing. Garolla conclude questa carrellata di novità sul suo gruppo dicendo: 'Ci è voluto molto coraggio per sostenere gli investimenti effettuati in questi anni, anche in considerazione della crisi che il settore dello shipping e l'economia del nostro Paese stanno da tempo attraversando e a testimonianza di quanto la nostra azienda, che è attiva nel settore del bunkeraggio e nel trasporto navale di prodotti petroliferi da oltre un secolo, creda nello sviluppo dello scalo partenopeo e nel lavoro che le autorità locali stanno sostenendo per ridare al nostro sistema portuale la centralità che merita nell'economia marittima del Mediterraneo'.
Nicola Capuzzo

Il porto tra sviluppo e occupazione

Una riunione, negli uffici dell' **Autorità** di **sistema portuale** per trasformare le buone intenzioni emerse dal tavolo di crisi sul porto dello scorso 6 febbraio. È stata convocata per oggi dal presidente Ugo Patroni Griffi. Ribezzo Piccinin a pag.10.



Nuovo vertice sul porto Obiettivo: via alle opere strategiche per i traffici

L' Authority convoca Comune, sindacati, parlamentari e associazioni di categoria

FRANCESCO RIBEZZO PICCININ

Francesco RIBEZZO PICCININ Una riunione, negli uffici brindisini dell' **Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico meridionale, per trasformare le buone intenzioni emerse dal tavolo di crisi sul porto di Brindisi dello scorso 6 febbraio al ministero dello Sviluppo economico in impegni concreti. Con questi scopo, il presidente dell' Authority Ugo Patroni Griffi ha convocato per quest' oggi i parlamentari del territorio, la Regione Puglia, Puglia Sviluppo, l' amministrazione comunale di Brindisi, la Capitaneria di porto, il consorzio Asi, Confindustria, Camera di commercio, Cna, Cgil, Cisl, Uil, Stp, Operatori portuali salentini, Raccomar, piloti del porto, ormeggiatori e gruppo rimorchiatori per una prosecuzione del confronto sulla crisi del porto e del retroporto. Argomento chiave della discussione, un vero e proprio cronoprogramma delle iniziative degli interventi ritenuti urgenti e necessari per salvaguardare lo sviluppo del porto e del retroporto ed il mantenimento degli attuali livelli occupazionali. «È un incontro - spiega proprio Patroni Griffi - tra tutti quelli che hanno a cuore, o dovrebbero, Brindisi. Ci vediamo per stabilire quali iniziative mettere in campo per tutelare l' interesse della collettività: politiche anticicliche, infrastrutture, il tema della decarbonizzazione, dell' industria. Tutte questioni sottoposte al ministero dello Sviluppo economico durante l' incontro sulla crisi del porto». Un tavolo i cui partecipanti, dopo la riunione, hanno tutti commentato positivamente contenuti ed esiti della discussione. «Ora però - sprona il presidente dell' Authority - è il momento di passare dal pensiero all' azione, dunque di ragionare su come tradurre questi confronti in opere. Mi pare un metodo collettivo e trasparente. La posta in gioco è davvero molto alta: è arrivato quindi il momento di fare sintesi». Il presidente dell' **Autorità** di **sistema**, ad ogni modo, si attende anche altri risultati a parte una semplice lista di opere infrastrutturali ed altri interventi per il rilancio del porto. «Mi interessa anche - conclude - di verificare quali sono i problemi e cosa ostacoli la realizzazione delle opere. Faremo il punto della situazione, in maniera tale da poter coordinare le azioni e trovare una unità d' intenti». Quali siano le opere che l' Authority ritiene strategiche e urgenti è ormai molto chiaro, anche alla luce del dossier che proprio l' ente **portuale** ha consegnato ai ministri per lo Sviluppo economico e le Infrastrutture. Si tratta, per la precisione, di otto progetti, dal valore complessivo di 113 milioni e 150mila euro, necessari per il presidente Patroni Griffi a tirare fuori dalla crisi il porto di Brindisi: infrastrutture progettate dall' **Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico meridionale per provare a mettere lo scalo brindisino al passo coi tempi. Stiamo parlando di vasca di colmata a Costa Morena Est, dragaggio dei fondali, nuove banchine a Sant' Apollinare, pontile a briccole a Costa Morena Ovest, nuovo terminal passeggeri a Punta delle Terrare, riqualificazione dell' area del varco di Costa Morena Ovest, una vasca di accumulo di acqua potabile a Costa Morena Est e creazione di un infopoint nella ex stazione marittima. Intervento chiave è quello, da 35,5 milioni di euro, relativo alla cassa di colmata. Progetto fermo a causa del parere negativo del comitato tecnico per la Valutazione d' impatto ambientale e rispetto al quale l' **Autorità** di **sistema** si è mossa per effettuare le caratterizzazioni sui sedimenti richieste. Il progetto prevede la costruzione di una vasca di sedimentazione, tra il molo Petrolchimico e Costa Morena Est, per lo stoccaggio dei sedimenti dragati dal porto.



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Il secondo lotto relativo al progetto di Completamento dell' infrastrutturazione portuale mediante banchinamento e realizzazione della retrostante colmata tra il pontile Petrolchimico e Costa Morena Est, che comprende anche la cassa di colmata, è quello relativo ai dragaggi per l' approfondimento di una parte dei fondali del porto medio e di quello esterno, il cui costo stimato è di 19,4 milioni di euro. In particolare, per l' area di Sant' Apollinare la profondità prevista è di 12 metri, per il canale di accesso al porto interno e per le calate di Costa Morena invece è di 14 metri. Fa parte della stessa serie di opere anche la realizzazione, per 35,5 milioni, dei nuovi accosti a Sant' Apollinare. Un' opera contestata da diversi gruppi ambientalisti a causa della presenza di un' area archeologica particolarmente significativa. Area rispetto alla quale esiste, tuttavia, un progetto di valorizzazione redatto proprio dall' Autorità di sistema portuale. L' intervento consentirebbe di aumentare il numero di imbarcazioni, in particolare traghetti ro-ro e ro-pax e navi da crociera, ormeggiabili nello scalo brindisino. Lo stop alla cassa di colmata, al quale l' Authority sta provando a porre rimedio, rallenta però anche la realizzazione delle nuove banchine. Per queste ultime, infatti, è necessario approfondire i fondali almeno fino a 12 metri e per farlo occorre dragare. Ma dragare non è possibile fino a quando non sia disponibile un sito per lo stoccaggio dei sedimenti raccolti dal fondale. Che nelle intenzioni dell' Autorità di sistema dovrebbero finire nella famosa cassa di colmata. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Il presidente ci dica quali infrastrutture ritiene essenziali e chi le vuole bloccare»

Ha già annunciato l'intenzione di rivolgersi alla Procura per chiarire le possibili disparità di trattamento negli iter autorizzativi delle opere portuali di Brindisi rispetto a quelle di altri scali il deputato e coordinatore regionale di Forza Italia Mauro D' Attis. Che, tra l'altro, nello scorso mese di novembre aveva indirizzato al ministro dello Sviluppo economico una interrogazione con la quale raccoglieva il grido di allarme degli operatori portuali brindisini e chiedeva un tavolo di crisi proprio sulla situazione dello scalo brindisino. Onorevole, lei non potrà essere all'incontro per impegni precedentemente assunti ma ha scritto al presidente Patroni Griffi facendo presente che può contare sul suo impegno per il porto. «Mi fa piacere che si discuta anche a livello locale. Ho ribadito la mia presenza, anche se non fisica, come parlamentare del territorio. Ognuno di noi, infatti, ha prerogative e possibilità di intervento diverse. Al tavolo a Roma, invece, non ho partecipato, come è noto, perché non sono stato invitato dal rappresentante di governo che deve ancora rispondere alla mia interrogazione ed alla richiesta di convocazione di un tavolo per il porto di Brindisi che poi è stato convocato senza che io fossi invitato. Ma va bene così. Siccome, però, il

tempo delle chiacchiere sui giornali non solo è passato ma non è mai stato il mio sport preferito, ho scritto a Patroni Griffi di farmi sapere quali sono le opere che l'**Autorità** di **sistema** ritiene strategiche. E quali sono gli ostacoli di natura burocratica, rispetto a pareri rappresentati ufficialmente o ufficiosamente da altri uffici come il Provveditorato interregionale alle opere pubbliche o in ordine a scelte politiche differenti che potrebbero arrivare, invece, dal Comune. Se il municipio ha un'idea politica diversa e l'ha rappresentata, me lo faccia sapere perché ho la possibilità di intervenire, per la mia parte, anche con azioni di sindacato ispettivo». Lei aveva parlato anche della possibilità di andare in Procura. «Se ci dovesse essere un'ipotesi di pregiudizio sulle opere a Brindisi, non avendo risposte diverse me le andrò a cercare attraverso le procure». **Cosa intende per pregiudizio sulle opere a Brindisi?** «Se, come viene rappresentato pubblicamente dell'**Autorità** portuale, pare che alcune opere simili a Bari abbiano trovato soluzione, con un iter autorizzativo che si apre e si chiude, mentre sulle stesse opere per Brindisi l'iter o non si chiude o si chiude negativamente o ancora non parte proprio, allora il dato qual è? Che c'è un inquinamento in chi le propone? Un errore di presentazione della pratica? O cos'altro? Perché se è vero quello che dice Patroni Griffi, una cosa del genere è da procura. Anzi, da procura delle procure, una procura che indaga sulle procure. Facessero emergere queste cose, dopo di che ognuno sa quello che deve fare, visto che si tratta di sviluppo del porto di Brindisi e non certo di affari personali». **Ha contezza di prese di posizione che rallentano la realizzazione delle opere?** «Al momento no ma lo sto chiedendo ufficialmente. Non mi basta più la foto di Patroni Griffi che abbraccia Rossi. Il presidente deve rispondere molto seriamente alla mia lettera: ci faccia sapere quali sono le opere strategiche, quali contrastano con gli indirizzi dell'amministrazione, e ognuno di noi



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

assumerà la sua posizione. Del resto, Forza Italia con i consiglieri Cavalera e Quarta, insieme al resto del centrodestra, si è già espresso sullo sviluppo del porto, dando indirizzo al sindaco. Se poi sono state dette alcune cose e fatte altre, voglio che la città lo sappia». **In ballo c'è anche la revisione, entro il 2023, della rete Ten-T. Sono stati fatti passi in avanti per il riconoscimento di Brindisi come porto core?** «Allo stato non mi risulta, checché ne dicano le chiacchiere della Regione. Non mi risulta che sia mai stata fatta una richiesta simile per il porto di Brindisi. Le uniche sollecitazioni sono arrivate da noi, quando abbiamo fatto inserire, insieme ad altri europarlamentari della scorsa legislatura, il prolungamento del corridoio Baltico-Adriatico e di quello Scandinavo-Mediterraneo lungo tutta la costiera adriatica e fino a Brindisi. Prendo atto che, ora, c'è una parlamentare europea dei 5 Stelle che interroga la Commissione Ue perché faccia quello che il M5S, allora, non aveva votato». Il destino del porto di Brindisi dipende anche da scelte e congiunture internazionali. «In ballo ci sono decisioni importanti che riguardano investimenti sul porto. Ma, sia chiaro, la decarbonizzazione non è certo un fatto voluto da Emiliano o da Rossi: è stabilita a livello europeo ed è un percorso che dobbiamo interpretare bene. Io credo che Enel ed Eni debbano essere interlocutori primari in questo processo, affinché i nuovi investimenti vengano decisi a Brindisi e non altrove. Per fare questo, però, c'è bisogno di fare il contrario di quello che fa Riccardo Rossi, che pensa di poter risolvere tutto da solo, con Emiliano. Non basta la visita di un ministro per risolvere i problemi di Brindisi sulle scelte per il suo futuro». F.R.P. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Gioia Tauro ha altre precise peculiarità»

«Gioia Tauro ha specifiche peculiarità e per questo penso che Messina che già da tempo si occupa di crocierismo possa aiutare meglio gli scali di Villa e Reggio che sono preposti più alle attività turistiche e di traghettamento». Il presidente dell'Authority dello Stretto non entra nel merito della vicenda che vede ancora in bilico l'assetto del sistema portuale a causa del ricorso della Regione Calabria ma specifica che «le peculiarità dei porti è specifica: Gioia Tauro si occupa di movimentazione merci, ma allo stato non ha l'organizzazione per fornire assistenza ai passeggeri o per organizzare il traghettamento». Mega però precisa: «Rispondo da tecnico e non politico. Ci sono leggi dello Stato che hanno deciso l'assetto del sistema portuale».



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

GIOIA TAURO Verso la scelta tra i 28 che hanno aderito al bando di gara del Mit

Il ministro: «Sceghieremo il meglio»

Prevista a breve la nomina di un esperto a presidente del Sistema portuale

GIOIA TAURO - Entro la prossima settimana avverrà la nomina sia del nuovo presidente del Sistema portuale di Gioia Tauro che del Commissario alla Zes. In ambienti governativi le nomine le danno quasi per certe e ciò significa che c'è un'idea precisa sui nomi da mettere nelle caselle. Il ministro De Micheli sentita dal Quotidiano del Sud ha confermato di «star lavorando un nome di garanzia, un esperto dalle riconosciute capacità e competenze nel settore perché a Gioia Tauro serve assoluta managerialità e soprattutto una visione di prospettiva». Nomi? «Sceghieremo il meglio - ha aggiunto tra i 28 nomi che hanno presentato un'adesione al bando fatto dal Mit nel novembre scorso». Poi non si sbilancia più di tanto. Allora viste le dichiarazioni del ministro l'unica cosa certa è che a Gioia Tauro arriverà un esperto del settore. Insomma, un nome nuovo rispetto ai tanti che sono circolati nei giorni scorsi che «dovrà lavorare anche in sinergia con il Commissario della Zes che verrà nominato dal Ministro Provenzano» dice ancora la De Micheli. L'attesa sarà dunque breve, poi occorrerà capire se verrà trovata l'intesa con la nuova Regione anche questa per la nomina non è vincolante. Se arriva, bene, sennò il Ministro nominerà comunque. E ciò significa rinnovamento di molti funzionari interni a cominciare dal segretario generale che dovrà essere scelto dal prossimo presidente, che potrà confermare il neoarrivato Preziosi cosa ritenuta negli ambienti del Mit alquanto difficile. Preziosi potrebbe essere quindi uno che potrebbe battere un record di durata breve nel suo mandato. Poi ci sono altri nodi che dovranno essere sciolti a cominciare dal nuovo responsabile dell'ufficio tecnico della Port Authority dopo che l'Ingegnere Saverio Spadafora è andato in pensione. Il commissario di recente ha dovuto nominare un facente funzioni che però sembra sia uno dei partecipanti al bando di concorso per la scelta del nuovo vertice dell'ufficio tecnico per il quale hanno partecipato tre tecnici, uno interno e due esterni. Vicenda e procedure quest'ulti me sulle quali vi sarebbe molta attenzione da parte del Mit che sta seguendo tutto con il lanternino anche perché alcune scelte potrebbero inficiare persino il bando aperto per la scelta del tecnico. Un "bando aperto ed esposto a possibili ricorsi" che potrebbero allungare l'iter finendo su tavoli della giustizia amministrativa o portare persino alla revoca da parte di chi assumerà la guida dell'ente. Si aspetta allora per capire intanto chi verrà nominato e soprattutto che decisioni prenderà sugli assetti dirigenziali si una struttura che dovrà garantire e accompagnare il rilancio di uno scalo che con l'avvento della nuova proprietà nel terminal container ha ripreso a galoppare avviandosi verso il raggiungimento di nuovi importanti obiettivi e risultati. Poi c'è la parte esterna al porto, l'area Zes e del raccordo con le attività interne al porto che dovrà pur avere se si vuole realizzare un progetto di rilancio complessivo dell'intera area.



CORIGLIANO ROSSANO Nomina al Consiglio

Stasi responsabile "Anci" per la portualità e aeroporti

CORIGLIANO ROSSANO Il sindaco di Corigliano Rossano Flavio Stasi è stato nominato nei giorni scorsi dal Consiglio Regionale dell' ANCI (Associazione Italiana Comuni Italiani) Calabria, all' unanimità, responsabile della Commissione ANCI per Portualità ed Aeroporti. «Il riposizionamento strategico della Calabria nello scenario complessivo del Mediterraneo - dichiara il numero uno dell' esecutivo di governo cittadino - strettamente legato alla costruzione progressiva di una nuova e concreta visione unitaria dello straordinario potenziale, ad oggi inespresso, della rete portuale regionale. In questa prospettiva aggiunge Stasi - 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' in tesa con il Governo Nazionale. Ma un ruolo diverso dal passato dovrà essere interpretato anche da gli stessi comuni sedi di infrastrutture portuali». giu.sa.



Lunedì entra in servizio a Cagliari la seconda nave di Grendi

E' attualmente in navigazione al largo delle coste spagnole, in Oceano Atlantico, la nave ro-ro Severine che a breve farà il suo ingresso nel Mediterraneo per poi giungere al porto di Cagliari nelle prime ore di lunedì prossimo dove entrerà ufficialmente in servizio per il Gruppo Grendi. Partita dal porto spagnolo di Santander, questa seconda nave aumenterà di ulteriori 2.000 metri lineari la capacità di stiva offerta dalla compagnia di navigazione genovese fra la Toscana e la Sardegna e consentirà a Grendi anche di aggiungere una toccata in un secondo porto nel nord dell'isola (ancora non è stato annunciato ufficialmente ma dovrebbe trattarsi di Porto Torres). La rotazione della linea prevedrà dunque scali a Cagliari, a Porto Torres e a Marina di Carrara. Proprio a Carrara il Gruppo Grendi ha organizzato per il prossimo 28 febbraio un evento per dare il benvenuto alla seconda nave della flotta e in quell'occasione saranno rivelati tutti i dettagli riguardanti l'upgrade del collegamento marittimo. Nel 2019 il Gruppo Grendi ha movimentato su questa linea 67.435 container Teu e 20.285 semirimorchi per un totale di 1.733.585 tonnellate di merce.

The screenshot shows the homepage of shippingitaly.it. At the top, there are social media icons for Facebook, LinkedIn, and Twitter. The main header includes the site logo 'SHIPPING ITALY.IT' and a tagline 'Il quotidiano on-line del trasporto marittimo'. Below the header is a navigation menu with categories like 'NAVI', 'PORTI', 'SPEDIZIONI', 'CANTIERI', 'INTERVISTE', 'POLITICA ASSOCIAZIONI', and 'PIRE'. A featured article is displayed with the headline 'Lunedì entra in servizio a Cagliari la seconda nave di Grendi'. The article includes a photograph of the ship 'Severine' and a small inset image of a port. The text of the article is partially visible, matching the main text on the left of the page.

Carmelo Torre lascia le deleghe assessoriali

Milazzo Prove tecniche di elezioni. E l'incertezza sulla ricandidatura del sindaco Formica spinge già alcuni assessori a prendere le distanze dall'attuale esecutivo. Era accaduto con Maisano e Trimboli che nell'ordine si sono dimessi nei mesi scorsi, adesso è toccato a Carmelo Torre. E non è escluso che altri potrebbero accodarsi nelle prossime settimane. Torre, titolare della delega allo Sviluppo economico ha presentato ieri la lettera di dimissioni motivando tale gesto col mancato raggiungimento di alcuni obiettivi che ci si era prefissati al momento di promuovere questo progetto nel lontano 2015. E in maniera neppure troppo celata mette sotto accusa la burocrazia di Palazzo dell'Aquila ed in particolare l'Ufficio tecnico che a suo dire avrebbe bloccato iniziative che erano a portata di mano. Al sindaco l'assessore contesta sostanzialmente di non aver cercato di impedire questa sorta di ostruzionismo. «È merito di tutti il grande lavoro fatto per risanare la situazione economica dell'ente - scrive Torre - tuttavia è ben chiaro che alcuni punti strategici del programma non sono stati raggiunti e non si hanno giustificazioni perché ciò è avvenuto (uno per tutti il tanto atteso protocollo d'intesa con la Raffineria) per il semplice motivo che è mancata la volontà, nonostante le varie sollecitazioni del sottoscritto e le molteplici interrogazioni in aula consiliare da vari consiglieri compreso il capogruppo della mia lista di riferimento "Ora Milazzo", Nino Italiano». L'assessore dimissionario poi entra nel merito delle questioni irrisolte: dalla variante al Piano regolatore per il cambio destinazione d'uso dei Molini Lo Presti alla strada di collegamento Ciantro-Porto (impegno preso con tutti gli operatori portuali compreso l'**Autorità portuale** di Messina); ed ancora il Piano per l'utilizzo delle aree demaniali che ha bloccato il progetto Ecoporto che darebbe circa 500 posti di lavoro), le Zone economiche speciali (zona franca perimetrata in alcune zone della città) e il Piano delle aree pubbliche (sono stati previsti vari chioschi in tutte le piazze della città e nei punti strategici della Riviera Ponente e in Marina Garibaldi). Argomenti continuamente sollecitati dal sottoscritto all'Ufficio tecnico anche con atti di indirizzo, ma rimasti senza riscontro». r.m. Elezioni all'orizzonte inevitabili ripositionamenti politici.



Milazzo: l' assessore Carmelo Torre lascia la giunta Formica

Carmelo Torre si dimette, ecco la lettera dell' ex assessore al sindaco di Milazzo

L' assessore allo sviluppo economico Carmelo Torre ha presentato questa mattina al segretario generale le proprie dimissioni. Lo ha fatto con una lettera inviata anche al sindaco di Milazzo Formica per rappresentare quanto avvenuto nel corso del quinquennio politico a palazzo dell' Aquila. Ecco la lettera inviata dall' ex rappresentante dell' Esecutivo municipale: "Le vicende politiche che per cinque anni ci hanno accomunati - scrive Torre - riguardano la storia di una città allo sbando che aveva (ed ha ancora) bisogno di un "governo di salute pubblica", con uno schieramento eterogeneo che attraverso la formazione di liste civiche potesse catturare il consenso della maggioranza degli elettori che ben conoscevano l' estrazione politica di ognuno di noi. Infatti oggi chi faceva parte di quelle liste sono presenti in tutti i partiti dell' arco costituzionale. Non si può fare mistero che anche quelli che sono stati successivamente eletti deputati regionali hanno votato (sicuramente al ballottaggio) quelle liste. Per quanto riguarda la mia persona, ho ritenuto di condividere con te un accordo di programma, la cui realizzazione ben avrebbe potuto dare un netto slancio allo sviluppo economico ed occupazionale della nostra città. Oggi il mandato che i cittadini ci hanno dato sta per concludersi ed è tempo di tirare le somme. E' merito di tutti il grande lavoro fatto per risanare la situazione economica dell' ente, tuttavia bisogna soprattutto riflettere sugli obiettivi che non sono stati raggiunti per ben individuarli e per capirne le cause e le soluzioni. E' ben chiaro che alcuni punti strategici del programma non sono stati raggiunti e non si hanno giustificazioni perché ciò è avvenuto (uno per tutti il tanto atteso protocollo d' intesa con la Raffineria) per il semplice motivo che è mancata la volontà, nonostante le varie sollecitazioni del sottoscritto e le molteplici interrogazioni in aula consiliare da vari consiglieri compreso il capogruppo della mia lista di riferimento "Ora Milazzo", Nino Italiano. A mio avviso ciò ha pesato molto sulla gestione dell' ente in quanto noi tutti sappiamo e conosciamo in quale difficoltà economiche abbiamo rilevato il nostro Comune. Da anni il sottoscritto ha evidenziato verbalmente e per iscritto, oltre che attraverso comunicati stampa, le criticità degli uffici gestiti da dirigenti che a dir poco non vogliono il bene della città, addirittura sostituendosi sistematicamente anche nelle competenze che sono di esclusiva valutazione politica-programmatica. L' esempio più eclatante è la gestione dell' ufficio tecnico. Su questo argomento voglio soffermarmi per dare maggiore sostanza a questa mia nota che renderò pubblica. Da anni il sottoscritto ha evidenziato che la crescita e lo sviluppo economico e sociale passa attraverso la visione di un' architettura di città che deve essere chiara e portata avanti da tutti compresi gli uffici competenti. Non riesco ancora ad oggi a comprendere l' inerzia e il silenzio "assordante" sugli argomenti che di seguito evidenzierò: 1) Variante al piano regolatore per il cambio destinazione d' uso dei Molini Lo Presti e strada di collegamento Ciantro - Porto (impegno preso con tutti gli operatori portuali compreso l' **Autorità Portuale** di Messina), argomenti da me sollecitati con atti d' indirizzo ai quali non è stato mai dato riscontro. 2) Il PUDM (Piano per l' utilizzo delle aree demaniali), su questo argomento trova allocazione il progetto dell' Eco Porto (progetto già approvato in giunta che darebbe circa 500 posti di lavoro con 500 famiglie che potrebbero godere di un apporto economico non indifferente, soprattutto visti i generali tempi grami in cui da lustri ci dibattiamo).Orbene, da mesi l' ufficio tecnico comunale non ha risposto alle osservazioni fatte dall' assessore regionale. Perché? 3) Zone Economiche Speciali (zona franca perimetrata in alcune zone della città), un traguardo



insperato per tanti addetti ai lavori, che io ho portato avanti con la tenacia che deve appartenere ad un politico che intenda portare avanti gli interessi del proprio territorio. 4) Piano



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri

delle Aree Pubbliche (sono stati previsti vari chioschi in tutte le piazze della città e nei punti strategici della Riviera Ponente e in Marina Garibaldi). Anche su questo argomento già completato, l'ufficio tecnico non ha ottemperato alla convocazione della conferenza di servizi sollecitata con atto d'indirizzo dal sottoscritto. E tante altre iniziative importanti sono bloccate dalle pastoie burocratiche. Colgo l'occasione, dunque, per evidenziare ancora i gravi danni che l'economia generale subisce per l'inerzia e i ritardi nell'approvazione dei progetti, nel rilascio delle autorizzazioni edilizie da parte dell'ufficio tecnico comunale, etc. Su questo argomento attendo ancora le risposte (mai arrivate) alle mie molteplici note indirizzate al Sindaco ed alla segretaria comunale. Inoltre ho da tempo sollecitato la quantificazione delle spese, che l'Autorità Giudiziaria ha addebitato all'ente per tutti i contenziosi persi con imprese e cittadini, al fine di individuare eventuali responsabili di suddetti danni (a mio sommo avviso di natura erariale) e di darne contestualmente informativa alla Corte dei Conti affinché non siano sempre i cittadini a farne le spese. Purtroppo la difesa ad oltranza che il Sindaco ha ritenuto di intraprendere in favore dei dirigenti, non ha giovato sicuramente, né in via gerarchica ai dipendenti comunali, politica, né in via sociale/umana alla città, (probabilmente neanche a te quale Sindaco) e per questo che non riuscirò mai a capirne le ragioni, quelle effettive. Da oggi per me si apre un capitolo nuovo, cercherò di essere protagonista, come lo sono sempre stato nella mia città, nella imminente tornata elettorale, in modo tale da esser interprete concreto e presente degli interessi sociali e- per mia convinzione ed estrazione democratica- delle forze politiche tutte. Pertanto rassegno le dimissioni di Assessore nella speranza ultima che tali possano essere da stimolo per fare approvare tutto ciò che con tanti sacrifici e duro lavoro ho portato avanti coniugando il buon interesse sociale ed il buon andamento della Amministrazione Pubblica. Ti auguro buon lavoro".

Una "Bit" del turismo internazionale nel 2021

L'assessore Caruso vuol chiamare a raccolta i più importanti blogger e tour operator

Sebastiano Caspanello Definizioni come cabina di regia, tavolo tecnico e simili vengono spesso abusate e altrettanto spesso si rivelano scatole vuote di astratti buoni propositi, privi della necessaria concretezza. L'obiettivo del prof. Enzo Caruso, da quando è stato nominato dal sindaco De Luca assessore al Turismo, è quello di invertire questa tendenza consolidata. Dando un senso pratico e fattivo al percorso avviato, a fine novembre, con gli Stati generali della cultura e del turismo. E un traguardo già fissato: una sorta di Bit di Messina, un workshop sul Turismo esperienziale aperto ai più importanti blogger e tour operator italiani, da realizzare per la prima volta nel 2021. I primi segnali Da quegli Stati generali il modus operandi di Caruso è stato volto a procedere «in modo deciso e concreto». Con segnali altrettanto concreti. Uno è prettamente "fisico": lo spostamento della sede dell'assessorato al Turismo nello storico Palazzo Weigert, nel quale il prossimo passo sarà l'apertura di un info-point del Comune. Gli altri sono pratici e consequenziali agli Stati generali: ognuno degli "attori" che hanno preso parte a quell'evento «è stato successivamente contattato e convocato in incontri tematici attualmente in corso». Alcuni input sono già arrivati: ad esempio, la possibilità di istituire dei bus navetta che possano raggiungere da una parte il Museo regionale e dall'altro il Gran Camposanto, al quale si vuole dare una chiave turistica, sulla scorta di quanto già avvenuto in altre città italiane con cimiteri monumentali. L'incontro di martedì E poi riecco quelle due definizioni: martedì scorso, alla Camera di commercio, si è insediato un tavolo tecnico con lo scopo di istituire una cabina di regia sul turismo. Ci siamo cascati di nuovo? Caruso giura di no: «È qualcosa di molto concreto e lo posso dire da operatore del settore che per tanti anni è stato dall'altra parte della barricata». A convocare l'incontro è stato il presidente dell'ente camerale, Ivo Blandina, e c'erano praticamente tutti i soggetti interessati (rappresentanti degli operatori di settore, delle associazioni di categoria, Università, **Autorità portuale**). In quella occasione Caruso ha ribadito «la necessità di 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. 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». I dati Quali sia la base di partenza l'hanno spiegato lo stesso Blandina e la segretaria generale della Camera di commercio, Paola Sabella. «Non si può prescindere - ha spiegato Blandina - da un'analisi di contesto che tenga presente i cambiamenti registrati 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». Come specificato dalla Sabella, «risulta una crescita della ricettività in città rispetto alla provincia, nonché una tendenza all'aumento dei B&B». Le altre proposte Di idee, sul tavolo, non mancano. Il presidente dell'**Autorità** di Sistema **portuale** dello Stretto, Mario Mega, da par suo ha posto l'accento sulla promozione «dell'intero territorio e delle sue peculiarità nelle Borse del crocierismo di Miami e Malaga», proponendo soprattutto «l'implementazione di nuovi circuiti esperienziali nel territorio». Tre le altre proposte: il potenziamento dell'aeroporto dello Stretto con i relativi collegamenti con le Eolie, Taormina e Milazzo, e la definizione di un Brand Messina come volano di promozione ed economia, con pacchetti turistici da potenziare anche grazie al



Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

supporto della Regione. Gli appuntamenti Detto che nel 2021 si punta ad organizzare un evento-workshop sul "Turismo esperenziale", rivolto a tour operator e blogger, l' assessore Caruso sembra intenzionato a "rispolverare" la Notte della cultura. Anzi, più notti tematiche, la prima in primavera, l' ultima in coincidenza con la Giornata della musica, a giugno. Tassa di soggiornoPrimo confronto L' assessore Caruso ha incontrato ieri il dirigente ai Tributi Antonino Cama, il funzionario del servizio Tassa di soggiorno Baldassarre Magadino e il funzionario del servizio Affari generali Gaetano Tassone, per definire gli argomenti di cui discutere con i gestori delle strutture ricettive per la creazione di una banca dati che tenga conto dei flussi turistici, del numero di posti letto, della tassa di soggiorno. Dopo l' analisi degli introiti e delle attuali tariffe, si ascolteranno le proposte degli operatori di settore su eventuali rimodulazioni in base ai tempi di soggiorno ed alle categorie alberghiera. Prima rigaseconda rigaterza riga.

Il cronoprogramma del gruppo di lavoro

Il "summit" sul turismo di martedì ha stabilito anche un cronoprogramma di step successivi, a partire dalla costituzione di un Gruppo operativo composto da Comune, Città metropolitana, Camera di Commercio, **Autorità di Sistema** e Università. Questi i passaggi: analisi di criticità e opportunità, dei flussi turistici e delle piattaforme esistenti digitali; mappatura dell' esistente in termini di offerta a 360 gradi esperienze, tour, ecc.; coinvolgimento di tutti gli stakeholder e gli operatori; analisi della domanda turistica attuale; analisi della domanda potenziale; analisi Swot (punti di forza e di debolezza); redazione di in piano strategico volto alla creazione di una destinazione Messina, unica, sostenibile creativa con una offerta con storie ed esperienze; promozione di un "Brand" riconoscibile; creazione di supporti hardware e software a sostegno della fruibilità dei luoghi; messa a **sistema** dei servizi di accoglienza, info-point, terminal crocieristico, mobilità, stoccaggio pullman e camper. L' assessore Caruso non dimentica il suo "amore" per i forti. Per Forte Ogliastri sarà messo a punto un bando per la gestione congiunta tra soggetti interessati. Ieri, invece, sono stati ricevuti da Caruso il tenente colonnello Francesco Bonavita e il maggiore Fabrizio Fanara che, a nome del Comandante della Brigata Aosta, generale Bruno Pisciotta, hanno proposto una collaborazione al Comune nell' ambito della promozione del **sistema** fortificato, con una serie di attività orientate ai giovani e alla conoscenza della Forza Armata. seb.casp. Insieme Comune, Città metropolitana, Università e Camera di commercio.



Più crociere, meno camion: le idee di Mega

Sviluppo turistico e in sinergia con il porto di Messina e con gli altri scali di sistema. Mario Paolo Mega, presidente della nuova **Authority** dello Stretto, punta tutto sulle crociere a Reggio e sul potenziamento del traghettamento a Villa San Giovanni. E questo mal si concilia con i progetti di spostamento a Pentimele del traffico dei mezzi pesanti. «Arriveranno solo col consenso dei territori», ha chiuso Mega. Pagina 23.



Porto, Mega lancia le crociere e frena i tir

La linea sembra tracciata verso un utilizzo turistico dello scalo inserito in un contesto più ampio Sugli approdi a Pentimele di "Caronte&Tourist" e "Diano": «Si farà solo col consenso dei territori»

Alfonso Naso Lavorare in sinergia pensando come "sistema Stretto". Mario Paolo Mega, presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** dello Stretto che comprende gli scali di Messina, Milazzo, Tremestieri, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, "sbarca" anche in terra calabra per il suo primo incontro con la stampa da quando è stato nominato. L' incontro, introdotto dal comandante della Direzione Marittima Antonio Ranieri, è stata l' occasione di fare il punto della situazione ad alcuni mesi dalla nomina e spiegare quali sono le prospettive. Le idee ci sono e sono anche parecchie ma i tempi per realizzarli ancora non sono noti. Molte decisioni passano dalla nomina del comitato di gestione. La procedura della Città Metropolitana è già partita per la scelta del componente e il nome si dovrebbe conoscere ai primi di marzo ma l' idea è di fare di Reggio un porto turistico. Mega non si è sbilanciato oltre perché ha sottolineato che si deve attendere il piano regolatore di tutti i porti di **sistema** prima di stabilire come devono essere sfruttati gli spazi. Una linea c' è: «Stiamo lavorando per promuovere la "destinazione Stretto" già a partire dalla borsa del turismo crocieristico di Miami di aprile. Vogliamo valorizzare le eccellenze in materia ambientale, storica e culturale di questo territorio, non escludendo la possibilità di incrociare fra le due sponde le destinazioni delle escursioni che i crocieristi potranno svolgere. Cercheremo di promuovere e mettere in campo un' offerta in modo che una nave che arrivi a Messina possa trovare una nuova destinazione nel porto di Reggio». Nel 2020 sono in agenda 5 arrivi di navi da crociera in città ma questo non centra con la programmazione dell' Authority. Ma questa prospettiva non sembra conciliarsi col progetto presentato dalle società "Caronte&Tourist" e "Diano" che a pochi passi dallo scalo hanno avuto il via libera alla realizzazione degli approdi per il traghettamento dei mezzi pesanti verso il porto di Tremestieri. Ma Mega sembra frenare questa idea: «Non sono contrario a prescindere al progetto ma bisogna sempre verificare l' impatto di quest' opera con gli strumenti di regolamentazione degli scali. In ogni caso mi pare che tutte le istituzioni abbiano espresso pareri contrari all' opera e io penso che si possa realizzare solo con il consenso dei territori». Un messaggio che sarà apprezzato dalla politica calabrese che hanno dovuto subire il cambio improvviso del governo sull' istituzione della nuova **Autorità portuale** e che da tempo si sono schierati contro il progetto dei tir a Pentimele. E a proposito di rapporti con la politica calabrese, Mega ha detto di avere scritto alla neo governatrice Santelli. Oliverio? «Ho provato a cercarlo ma non l' ho sentito».



Verranno installate barriere sulle banchine per evitare il rischio di caduta in mare

Primi lavori su immobili e sulla sicurezza del terminal

Sotto i fari la situazione del passaggio pedonale nello scalo di Villa

Il presidente si è soffermato sull'infrastruttura cittadina che non è mai stata inserita in un contesto di gestione in mano alle autorità portuali ma lasciata alla Direzione Marittima: «Una delle attività più complicate - ha affermato Mega - è quella di portare all'interno della nuova Autorità il porto di Reggio. Questa operazione si è conclusa dopo pochi giorni dal mio insediamento. Abbiamo bisogno di regolamentare tutte le attività e di inserire lo scalo nel contesto generale del nuovo ente di sistema». La strada è ancora lunga e infatti non si ragiona a breve termine ma partiranno subito i primi interventi ammontanti a 500mila euro. Una parte rilevante è destinata alla riqualificazione di un immobile che è posto nel varco Nord che sarà destinato agli uffici temporanei dell'Autorità portuale in attesa del successivo recupero della ex sede della Capitaneria di Porto che è un sito storico e di pregio. Ha spiegato nel dettaglio il primo intervento Maccarone che ha affermato: «Abbiamo rilevato che le condizioni strutturali non sono ottimali e manca il collaudo ma abbiamo elaborato un progetto con un costo di 260 mila euro per realizzare tre uffici». Lo stesso Maccarone ha anche anticipato che «seguiranno alcune verifiche sui fondali per vedere se ci sono attività da fare». Nel frattempo prenderanno anche il via alcuni lavori di messa in sicurezza del bacino portuale in quanto la banchina è in molti punti sprovvista di barriere e quindi vi è il rischio di caduta in mare. Porto di Villa Interventi in previsione anche a Villa dove, come ha sottolineato Mega, serve un passaggio sicuro per i pedoni che dalla stazione si devono recare fino agli imbarchi della Caronte. a.n



Il 19 febbraio incontro al Palazzo camerale alla presenza di istituzioni e associazioni di categoria

Un tavolo tecnico per promuovere l' immagine turistica della città dello Stretto

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 e 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».

«Ringraziamo i componenti della Giunta della Camera di commercio, i consiglieri camerale, 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' analisi swot in modo 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 costituisca strumento indispensabile per il rilancio del territorio».



Mega: Rilanciare il turismo crocieristico nello Stretto

Redazione

Reggio Calabria Il presidente dell'Autorità di sistema portuale dello Stretto, Mario Mega, ha annunciato oggi il via libera a due interventi riguardanti il porto di Reggio Calabria. Si tratta di opere per complessivi 500.000 euro: il primo intervento, per 260 mila euro, prevede la riqualificazione dello stabile al varco nord, che sarà adibito a uffici dell'Autorità. Il secondo, per 240 mila euro, per la messa in sicurezza delle banchine dal rischio di caduta in mare di mezzi o persone. I finanziamenti sono stati annunciati stamani da Mega, che per la prima volta ha incontrato la stampa a Reggio, negli uffici della Direzione Marittima, alla presenza del direttore Antonio Ranieri, per presentare i primi mesi di lavoro dell'Autorità. 'Stiamo lavorando all'idea di un'identità dello Stretto per promuovere la 'destinazione Stretto' già a partire dal Seatrade di Miami di aprile', ha detto il presidente dell'Autorità di sistema portuale. 'Vogliamo valorizzare le eccellenze in materia ambientale, storica e culturale di questi territorio, non escludendo la possibilità di incrociare fra le due sponde le destinazioni delle escursioni che i crocieristi potranno svolgere. Cercheremo di promuovere e mettere in campo un'offerta turistica per far sì che anche una nave che arrivi a Messina possa trovare una nuova destinazione nel porto di Reggio per passare la giornata nella città calabrese'.



The Medi Telegraph

Messina, Milazzo, Tremestieri

Crociere, Mega: "Lanceremo la destinazione Stretto"

Reggio Calabria - «Stiamo lavorando all' idea di un' identità dello Stretto per promuovere la "destinazione Stretto" già a partire dalla borsa del turismo crocieristico di Miami di aprile». Lo ha detto il presidente dell' **Autorità di sistema** portuale dello Stretto, Mario Mega , incontrando la stampa oggi a Reggio Calabria. «Vogliamo valorizzare le eccellenze - ha spiegato Mega - in materia ambientale, storica e culturale di questi territorio, non escludendo la possibilità di incrociare fra le due sponde le destinazioni delle escursioni che i crocieristi potranno svolgere. Cercheremo di promuovere e mettere in campo un' offerta turistica per far sì che anche una nave che arrivi a Messina possa trovare una nuova destinazione nel porto di Reggio per passare la giornata nella città calabrese».



Porto, l'allarme inquinamento sembra rientrato

RIPOSTO. Oggi l'Arpa dovrebbe comunicare alla Guardia costiera il risultato dei controlli effettuati per la presenza in mare di una miscela composta da gasolio e olio lubrificato

Salvo Sessa Riposto. Sembra del tutto scongiurato il pericolo di inquinamento nel porto di Riposto, dopo la scoperta martedì mattina di una chiazza oleosa abbastanza estesa nello specchio acqueo riservato all'ormeggio delle unità da pesca. La presenza in mare della sostanza oleosa (una miscela composta da gasolio e olio lubrificato) ha fatto temere il peggio, facendo scattare da subito il Piano operativo antinquinamento previsto per il porto di Riposto, le cui operazioni sono state coordinate dalla locale Guardia costiera. Si pensa che lo sversamento in mare della consistente quantità di idrocarburi (diverse centinaia di litri) sia stato causato, in maniera accidentale, da uno dei pescherecci che giornalmente attraccano nel molo foraneo o negli altri pontili destinati all'ormeggio delle unità da pesca. «Martedì mattina, appena rilevata dal nostro personale la ampia chiazza oleosa nello specchio acqueo portuale - racconta la comandante dell'Ufficio Circondariale marittimo, tenente di vascello Anthea Campanella - abbiamo tempestivamente attivato il Piano antinquinamento, facendo intervenire mezzi e personale sia della società "Marina di Riposto - Porto dell'Etna", sia della Jonia Carburanti. Con delle panne assorbenti è stata circoscritta la zona interessata dalla estesa macchia oleosa. Fortunatamente - continua l'ufficiale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera - si è riusciti a porre in essere una attività per evitare il rischio di inquinamento del mare. Oggi (ieri, ndr) sono intervenuti i tecnici dell'Arpa di Catania, che hanno prelevato dei campioni di acqua per verificare l'eventuale livello di inquinamento. I controlli a bordo delle unità da pesca, così come sugli yacht sottoposti a lavori, per identificare l'imbarcazione da dove sono abbondantemente fuoriusciti gli idrocarburi, hanno dato esito negativo». Nella giornata di oggi l'Arpa dovrebbe comunicare all'autorità marittima il risultato dei controlli effettuati in porto. La Guardia costiera ha fatto scattare una denuncia penale contro ignoti per il reato di inquinamento ambientale.



Coronavirus: richiesti equipaggi Europa dell'Est

Massimo Belli

LIVORNO Aumenta la richiesta di equipaggi dell'Europa dell'Est a causa dell'epidemia del coronavirus. Come riferisce Danica Maritime Services, specialista nella gestione dei marittimi, aumenta la richiesta da parte delle compagnie di navigazione che cercano di impiegare equipaggi dell'Europa dell'Est. Danica, che ha uffici di reclutamento in tutta l'Europa dell'Est, avverte che è sempre più necessario intervenire per aiutare a risolvere i problemi relativi all'equipaggio, specialmente in caso di ritardi di cambio dei marittimi imbarcati. L'amministratore delegato di Danica Henrik Jensen (nella foto) ha dichiarato: Stiamo ricevendo richieste di aiuto da compagnie di navigazione che normalmente impiegherebbero marittimi di nazionalità cinese perché i membri dell'equipaggio non sono in grado di unirsi alle navi a causa dei divieti di viaggio. Per fortuna siamo stati finora in grado di soddisfare queste richieste poiché l'aumento della domanda è relativamente piccolo rispetto al gran numero di membri dell'equipaggio dell'Europa dell'Est disponibili nei paesi che copriamo. Di conseguenza, questa carenza non sta attualmente incidendo sui livelli salariali. Tutti i nostri marittimi che si uniscono a queste navi sono informati delle precauzioni da prendere e non abbiamo ancora provato alcuna riluttanza da parte dei marinai dell'Europa orientale ad imbarcarsi. Tuttavia, vediamo alcuni disordini nel flusso dei cambi di equipaggio di tutte le nazionalità a causa del fatto che le navi sono inattive al largo della costa cinese o in paesi in cui le restrizioni di viaggio impediscono ai marittimi di salire o scendere dalle navi.

The screenshot shows the top of a web page from 'Messaggero Marittimo'. The header includes the logo 'm SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADINI REL' and the website name 'Messaggero Marittimo.it'. Below the header, the article title 'Coronavirus: richiesti equipaggi Europa dell'Est' is prominently displayed. A sub-headline reads 'Come riferisce Danica Maritime Services'. A small profile picture of Massimo Belli is visible next to the text 'di Massimo Belli'. The main content area features a large portrait of Henrik Jensen, a man in a suit and glasses. To the right of the article, there is a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' news items, including 'Conclusa missione di Confindustria LJ MS' and 'Bate ferroviaria europea concorrentiale'.

Nautica, Confindustria: 'Prolungato a 30/9 stop canoni retroattivi'

Disattese le aspettative, nel decreto Milleproroghe, non ha trovato spazio la soluzione per il contenzioso sull' aumento retroattivo dei canoni demaniali dei porti turistici, lasciando a rischio la posizione di 2.400 lavoratori. Lo sottolinea Confindustria Nautica in una nota. "L' emendamento a firma dell' On. Umberto Buratti non ha riscontrato il parere favorevole del Ministero dell' Economia e delle Finanze. In particolare prevedeva l' adesione volontaria allo stralcio del contenzioso con l' applicazione di un aumento del canone originario, cui pure fa riferimento la Corte Costituzionale". "Nel testo di conversione in legge, all' articolo 34, la sospensione dei pagamenti degli aumenti stabilito dalla Legge finanziaria del 2006, il cui termine era inizialmente fissato al 30 giugno, viene posticipata fino al 30 settembre 2020. Salvata la stagione estiva, permangono la situazione di incertezza per le 23 marine e approdi turistici in contenzioso ormai da 13 anni", evidenzia Saverio Cecchi, Presidente Confindustria Nautica, non nasconde la sua delusione: "La nostra proposta prevedeva una soluzione molto favorevole per lo Stato. Sono rammaricato che non sia stata accolta, anche come cittadino, perché siamo tutti consapevoli che a rimetterci sarà l' erario, prima ancora delle aziende interessate, dal momento che la prosecuzione della riscossione dei canoni illegittimi da parte dell' Agenzia delle Entrate - che prosegue nonostante tutte le sentenze favorevoli ai concessionari - avrà come esito il fallimento dei porti con conseguente cessazione dei canoni ordinari, degli incassi IVA e IRPEF oltre ai costi sociali generati". Oltre alla questione degli approdi turistici, battaglia che Confindustria Nautica conduce da tempo insieme ad Assomarinas e Assonat, l' emendamento accantonato affrontava e chiariva altre due questioni determinanti per la filiera nautica: il regime dei Marina resort e quello delle forniture di beni e servizi a unità commerciali da diporto, che invece almeno per ora rimangono senza soluzione. Il Milleproroghe è intervenuto anche sulla modifica del Codice della nautica, per garantire la conduzione senza patente ai motori Fb di potenza inferiore a 40 hp, ma cilindrata superiore a 750 CC, portando a compimento, con esito positivo, due anni di lavoro di Confindustria Nautica a favore degli utenti della piccola nautica e delle società di locazione e noleggio di natanti. In particolare, all'articolo 13, dopo il comma 5, il nuovo comma 5-quater dispone che «all' articolo 39, comma 1, lettera b), del citato codice [codice della nautica da diporto] di cui al decreto legislativo n.171 del 2005, le parole: "a750 cc se a carburazione o iniezione a due tempi" sono sostituite dalle seguenti: "a 750 cc se a carburazione a due tempi ovvero a 900 cc se a iniezione a due tempi"». RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright Adnkronos.



Confindustria Nautica denuncia che l' annoso contenzioso sull' aumento retroattivo dei canoni dei porti turistici non trova ancora soluzione

Non accolto l' emendamento che prevedeva l' adesione volontaria allo stralcio del contenzioso con l' applicazione di un aumento del canone originario Confindustria Nautica ha reso noto che l' emendamento al decreto Milleproroghe a firma dell' onorevole Umberto Buratti relativo alla riscossione dei canoni demaniali per la realizzazione e gestione di strutture dedicate alla nautica da diporto non ha riscontrato il parere favorevole del Ministero dell' Economia e delle Finanze e che pertanto nel decreto, che oggi è sottoposto al voto finale dell' assemblea parlamentare per la sua conversione in legge, «non ha trovato spazio la soluzione per il contenzioso sull' aumento retroattivo dei canoni demaniali dei porti turistici, lasciando a rischio - ha denunciato Confindustria Nautica - la posizione di 2.400 lavoratori».

Confindustria Nautica ha ricordato che l' emendamento «prevedeva l' adesione volontaria allo stralcio del contenzioso con l' applicazione di un aumento del canone originario, cui pure ha rinviato la Corte Costituzionale». «Nel testo di conversione in legge, all' articolo 34 - ha ricordato inoltre l' associazione dell' industria nautica italiana - la sospensione dei pagamenti degli aumenti stabilito dalla Legge finanziaria del 2006, il cui termine era inizialmente fissato al 30 giugno, viene posticipata fino al 30 settembre 2020. Salvata la stagione estiva - ha rilevato Confindustria Nautica - permane la situazione di incertezza per le 23 marine e approdi turistici in contenzioso ormai da 13 anni». «La nostra proposta - ha spiegato il presidente di Confindustria Nautica, Saverio Cecchi - prevedeva una soluzione molto favorevole per lo Stato. Sono rammaricato che non sia stata accolta, anche come cittadino, perché sono tutti consapevoli che a rimetterci sarà l' erario, prima ancora delle aziende interessate, dal momento che la prosecuzione della riscossione dei canoni illegittimi da parte dell' Agenzia delle Entrate - che prosegue nonostante tutte le sentenze favorevoli ai concessionari - avrà come esito il fallimento dei porti con conseguente cessazione dei canoni ordinari, degli incassi IVA e IRPEF oltre ai costi sociali generati». L' associazione ha precisato che, «oltre alla questione degli approdi turistici, battaglia che Confindustria Nautica conduce da tempo insieme ad Assomarinas e Assonat, l' emendamento accantonato affrontava e chiariva altre due questioni determinanti per la filiera nautica: il regime dei Marina resort e quello delle forniture di beni e servizi a unità commerciali da diporto, che invece almeno per ora rimangono senza soluzione». Confindustria Nautica ha precisato che «il Milleproroghe è intervenuto anche sulla modifica del Codice della nautica, per garantire la conduzione senza patente ai motori FB di potenza inferiore a 40 hp, ma cilindrata superiore a 750 CC, portando a compimento, con esito positivo, due anni di lavoro di Confindustria Nautica a favore degli utenti della piccola nautica e delle società di locazione e noleggio di natanti».



28 febbraio 2020

Confindustria Nautica denuncia che l' annoso contenzioso sull' aumento retroattivo dei canoni dei porti turistici non trova ancora soluzione

Non accolto l' emendamento che prevedeva l' adesione volontaria allo stralcio del contenzioso con l' applicazione di un aumento del canone originario

Confindustria Nautica ha reso noto che l' emendamento al decreto Milleproroghe a firma dell' onorevole Umberto Buratti relativo alla riscossione dei canoni demaniali per la realizzazione e gestione di strutture dedicate alla nautica da diporto non ha riscontrato il parere favorevole del Ministero dell' Economia e delle Finanze e che pertanto nel decreto, che oggi è sottoposto al voto finale dell' assemblea parlamentare per la sua conversione in legge, «non ha trovato spazio la soluzione per il contenzioso sull' aumento retroattivo dei canoni demaniali dei porti turistici, lasciando a rischio - ha denunciato Confindustria Nautica - la posizione di 2.400 lavoratori».

Confindustria Nautica ha ricordato che l' emendamento «prevedeva l' adesione volontaria allo stralcio del contenzioso con l' applicazione di un aumento del canone originario, cui pure ha rinviato la Corte Costituzionale». «Nel testo di conversione in legge, all' articolo 34 - ha ricordato inoltre l' associazione dell' industria nautica italiana - la sospensione dei pagamenti degli aumenti stabilito dalla Legge finanziaria del 2006, il cui termine era inizialmente fissato al 30 giugno, viene posticipata fino al 30 settembre 2020. Salvata la stagione estiva - ha rilevato Confindustria Nautica - permane la situazione di incertezza per le 23 marine e approdi turistici in contenzioso ormai da 13 anni».

La nostra proposta - ha spiegato il presidente di Confindustria Nautica, Saverio Cecchi - prevedeva una soluzione molto favorevole per lo Stato. Sono rammaricato che non sia stata accolta, anche come cittadino, perché sono tutti consapevoli che a rimetterci sarà l' erario, prima ancora delle aziende interessate, dal momento che la prosecuzione della riscossione dei canoni illegittimi da parte dell' Agenzia delle Entrate - che prosegue nonostante tutte le sentenze favorevoli ai concessionari - avrà come esito il fallimento dei porti con conseguente cessazione dei canoni ordinari, degli incassi IVA e IRPEF oltre ai costi sociali generati».

L' associazione ha precisato che, «oltre alla questione degli approdi turistici, battaglia che Confindustria Nautica conduce da tempo insieme ad Assomarinas e Assonat, l' emendamento accantonato affrontava e chiariva altre due questioni determinanti per la filiera nautica: il regime dei Marina resort e quello delle forniture di beni e servizi a unità commerciali da diporto, che invece almeno per ora rimangono senza soluzione».

Confindustria Nautica ha precisato che «il Milleproroghe è intervenuto anche sulla modifica del Codice della nautica, per garantire la conduzione senza patente ai motori FB di potenza inferiore a 40 hp, ma cilindrata superiore a 750 CC, portando a compimento, con esito positivo, due anni di lavoro di Confindustria Nautica a favore degli utenti della piccola nautica e delle società di locazione e noleggio di natanti».

Informazioni Marittime

Focus

Nautica, slitta di tre mesi l' aumento retroattivo dei canoni

Proroga fino al 30 settembre dei rincarari a partire dal 2006. Salva la stagione estiva, ma per le associazioni il contenzioso mette a rischio migliaia di lavoratori

Proroga di tre mesi allo scatto dell' aumento retroattivo dei canoni demaniali dei porti turistici, ma permane lo stato di incertezza del settore che potrebbe andare incontro a un salasso. Nel testo di conversione in legge del "Milleproroge" - approvato ieri alla Camera, ora manca solo la seconda lettura e il voto finale del Senato - all' articolo 34 si prevede il posticipo dal 30 giugno al 30 settembre dei pagamenti retroattivi degli aumenti stabiliti nella Legge finanziaria del 2006. Salvata, quindi, la stagione estiva «ma permane la situazione di incertezza per le 23 marine e approdi turistici, in contenzioso da 13 anni, e mettendo a rischio la posizione di 2,400 lavoratori», come sottolinea una nota di Confindustria Nautica. L' emendamento del deputato del PD Umberto Buratti non ha ottenuto il parere favorevole del ministero dell' Economia e delle Finanze. Prevedeva l' adesione volontaria allo stralcio del contenzioso sugli aumenti retroattivi, sostituendo la misura con un aumento del canone originario, «cui fa riferimento anche la Corte Costituzionale», sottolinea Confindustria Nautica. Oltre alla questione degli approdi turistici, su cui l' associazione lavora da tempo insieme ad Assomarinas e Assonat, l' emendamento di Buratti affrontava altre due importanti istanze della filiera nautica: il regime dei Marina resort e quello delle forniture di beni e servizi a unità commerciali da diporto. Saverio Cecchi, presidente Confindustria Nautica, non nasconde la sua delusione: «La nostra proposta prevedeva una soluzione molto favorevole per lo Stato. Sono rammaricato che non sia stata accolta, anche come cittadino, perché siamo tutti consapevoli che a rimetterci sarà l' erario, prima ancora delle aziende interessate, dal momento che la prosecuzione della riscossione dei canoni illegittimi da parte dell' Agenzia delle Entrate, che prosegue nonostante tutte le sentenze favorevoli ai concessionari, avrà come esito il fallimento dei porti turistici con conseguente cessazione dei canoni ordinari, degli incassi IVA e IRPEF, oltre ai costi sociali generati». La buona notizia è che il Milleproroghe interviene semplificando il Codice della nautica, che ora garantisce la conduzione senza patente ai motori FB di potenza inferiore a 40 hp e cilindrata superiore a 750 CC. In particolare, all' articolo 13, dopo il comma 5, il nuovo comma 5-quater dispone che «all' articolo 39, comma 1, lettera b), del citato codice [codice della nautica da diporto] di cui al decreto legislativo n.171 del 2005, le parole: "a 750 cc se a carburazione o iniezione a due tempi" sono sostituite dalle seguenti: "a 750 cc se a carburazione a due tempi ovvero a 900 cc se a iniezione a due tempi". - credito immagine in alto.



Porti turistici, canoni retroattivi: gli aumenti slittano di tre mesi

Redazione

Milano Disattese le aspettative della nautica italiana nel decreto Milleproroghe . Non ha trovato spazio infatti la soluzione per il contenzioso sull'aumento retroattivo dei canoni demaniali dei porti turistici, lasciando a rischio la posizione di 2.400 lavoratori. L'emendamento a firma del deputato Pd Umberto Buratti non ha riscontrato il parere favorevole del ministero dell'Economia e delle Finanze . In particolare, prevedeva l'adesione volontaria allo stralcio del contenzioso con l'applicazione di un aumento del canone originario, cui pure fa riferimento la Corte Costituzionale. Nel testo di conversione in legge, all'articolo 34, la sospensione dei pagamenti degli aumenti stabilito dalla Legge finanziaria del 2006 , il cui termine era inizialmente fissato al 30 giugno, viene posticipata fino al 30 settembre 2020. Salvata la stagione estiva, permane la situazione di incertezza per le 23 marine e approdi turistici in contenzioso ormai da 13 anni. 'La nostra proposta prevedeva una soluzione molto favorevole per lo Stato - spiega Saverio Cecchi, presidente Confindustria Nautica -. Sono rammaricato che non sia stata accolta, anche come cittadino, perché siamo tutti consapevoli che a rimetterci sarà l'erario, prima ancora delle aziende interessate, dal momento che la prosecuzione della riscossione dei canoni illegittimi da parte dell' Agenzia delle Entrate che prosegue nonostante tutte le sentenze favorevoli ai concessionari avrà come esito il fallimento dei porti con conseguente cessazione dei canoni ordinari, degli incassi I va e I rpef oltre ai costi sociali generati'. Oltre alla questione degli approdi turistici, battaglia che Confindustria Nautica conduce da tempo insieme ad Assomarinas e Assonat , l'emendamento accantonato affrontava e chiariva altre due questioni determinanti per la filiera nautica: il regime dei Marina resort e quello delle forniture di beni e servizi a unità commerciali da diporto, che invece almeno per ora rimangono senza soluzione. Il Milleproroghe è intervenuto anche sulla modifica del Codice della nautica , per garantire la conduzione senza patente ai motori FB di potenza inferiore a 40 hp , ma cilindrata superiore a 750 CC, portando a compimento, con esito positivo, due anni di lavoro di Confindustria Nautica a favore degli utenti della piccola nautica e delle società di locazione e noleggio di natanti.



Porti turistici, canoni retroattivi: gli aumenti slittano di tre mesi

di FERRARIO 2020 - Redazione

Milano - Disattese le aspettative della nautica italiana nel decreto Milleproroghe. Non ha trovato spazio infatti la soluzione per il contenzioso sull'aumento retroattivo dei canoni demaniali dei porti turistici, lasciando a rischio la posizione di 2.400 lavoratori. L'emendamento a firma del deputato Pd Umberto Buratti non ha riscontrato il parere favorevole del ministero dell'Economia e delle Finanze. In particolare, prevedeva l'adesione volontaria allo stralcio del contenzioso con l'applicazione di un aumento del canone originario, cui pure fa riferimento la Corte Costituzionale.

Nel testo di conversione in legge, all'articolo 34, la sospensione dei pagamenti degli aumenti stabilito dalla Legge finanziaria del 2006, il cui termine era inizialmente fissato al 30 giugno, viene posticipata fino al 30 settembre 2020. Salvata la stagione estiva, permane la situazione di incertezza per le 23 marine e approdi turistici in contenzioso ormai da 13 anni.

"La nostra proposta prevedeva una soluzione molto favorevole per lo Stato - spiega Saverio Cecchi, presidente Confindustria Nautica -. Sono rammaricato che non sia stata accolta, anche come

Articoli correlati

- Sandriozzo, conti in attivo. Si al piano di staccò optimo
- Milano - il Cda del gruppo Santorini, verso produttività non
- Nautica, completata la riunificazione delle associazioni Genova - il Consiglio Generale di Confindustria Nautica, riunito

Cádiz 'gana' 335.000 m2 con el nuevo Plan Especial de su puerto

El consejo de administración de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz (APBC) acaba de aprobar la formulación inicial del Plan Especial del Puerto de Cádiz en el término municipal de la capital. El documento garantiza y salvaguarda el espacio destinado a la actividad netamente portuaria, que asciende a 1 millón de metros cuadrados, al mismo tiempo que propone 335.000 m2 para la relación del puerto con la ciudad. Los objetivos de este Plan Especial, a decir de la presidenta de la APBC, Teófila Martínez, responden a criterios y determinaciones generales surgidos en las reuniones mantenidas entre el organismo portuario y el Ayuntamiento (la pasada semana, la propia Martínez se veía con el alcalde, José María González 'Kichi'), los documentos de planificación y de la estrategia puerto-ciudad analizados, y en los que se ha trabajado en los últimos tres años. El Plan Especial es el instrumento para la ordenación urbanística del puerto, diseñado para articular la coordinación entre las administraciones con competencia sobre el espacio portuario, los planes generales y demás instrumentos generales de ordenación urbanística. Incluye las medidas y previsiones

necesarias para garantizar una eficiente explotación del espacio portuario, su desarrollo y su conexión con los sistemas generales de transporte terrestre. El primer Plan Especial del Puerto de Cádiz se aprobó de forma definitiva por el Ayuntamiento en noviembre de 2004 en desarrollo del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) del 95. Al respecto, la presidenta ha resaltado que la realidad portuaria 'ha cambiado desde entonces'. El puerto ha finalizado su estrategia de reordenación de los tráficos por dársenas y ha ejecutado la nueva terminal de contenedores (que se espera que empiece a operar a finales de año), que permitirá nuevos usos relacionados con la relación del puerto en la ciudad en la explanada de la actual terminal. Todo ello ha hecho necesario la elaboración de este nuevo Plan Especial, de tal forma que la integración de estos suelos, en el horizonte de uno o dos años, 'pueda ser más rápida y efectiva y garantice también la preservación de la actividad portuaria'. Según se apunta en la nota remitida a DIARIO Bahía de Cádiz, en este documento se garantizan los espacios destinados a la actividad portuaria, localizada en: los muelles Marqués de Comillas, De las Américas y Libertad, junto a su explanada y la terminal de tráfico rodado, destinados a atender la cadena logística de mercancía general, contenerizada o no, manipulada mediante medios rodantes; los muelles Diego Fernández Montañés, Fernández Ladreda, de Lonja y de Levante, junto a su explanada, que conforman la dársena pesquera de Cádiz, destinados a albergar tráficos de pesca fresca y actividades complementarias; los muelles de La Galeona y número 5, junto a su explanada destinados al tráfico portuario de contenedores, principalmente; y el dominio público portuario concesionado a Navantia. 335.000 M2 PARA ACTIVIDADES COMPLEMENTARIAS Asimismo, plantea un espacio de 335.000 m2 destinado a albergar actividades englobadas en la relación puerto-ciudad, sustentada principalmente en el tráfico de crucero, a través de los muelles Reina Sofía, Alfonso XIII, Ciudad y Reina Victoria, complementadas con el desarrollo de actividades complementarias, tanto portuarias como no portuarias, en sus explanadas. Nada de viviendas. Además, se mantienen, mejorando su integración en la trama urbana, los espacios destinados a la náutica deportiva con las instalaciones de Puerto América y el Real Club Náutico de Cádiz. Y se termina de conformar el Paseo Almirante Pascual Pery, convirtiéndolo en un espacio plenamente peatonal destinado al esparcimiento ciudadano. El 45% de este espacio, 149.000 m2, se destinan a espacios libres, zonas ajardinadas y viales, a los que hay que sumar otros



34.000 m2 de espacios libres en las pastillas con edificabilidad. Teófila Martínez ha hecho hincapié también en las medidas medioambientales incluidas en el Plan Especial, que promoverá el uso de energías renovables y limpias, y fomentará la eficiencia, definiendo programas específicos



de ahorro energético inteligente en las nuevas instalaciones y edificaciones a proyectar. El nuevo plan lo formula la Autoridad Portuaria y lo debe aprobar la administración competente en materia de urbanismo, en este caso el Ayuntamiento, previo informe de Puertos del Estado. EL PP LOCAL LE DA LAS GRACIAS A TEÓFILA El sucesor de Martínez como aspirante a la Alcaldía de Cádiz, aunque se ha quedado en la oposición, Juan José Ortiz, no ha tardado en valorar 'muy positivamente' la aprobación inicial del Plan Especial del Puerto de Cádiz por parte de la APBC, documento que supone 'una gran oportunidad de desarrollo para la ciudad, quizás la más importante para Cádiz desde la consecución del soterramiento, que ya transformó la ciudad en gran parte y cambió la forma de relacionarnos los gaditanos'. 'El documento permite desarrollar nuestras propuestas de equipamientos económicos, deportivos, culturales y de ocio salvaguardando además la actividad propia del puerto. Está contemplado un aparcamiento de entorno a 1.500 plazas, la llegada del tranvía y del carril bici, un espacio diáfano para conciertos y, lo más importantes, se plantea la autosuficiencia del espacio a desarrollar tanto en depuración de aguas como en generación eléctrica, por lo que no cargará a la ciudad con nuevas necesidades', destacan desde el PP local. Ortiz valora también el incremento de 335.000 m² de superficie que 'gana la ciudad', de los que más de 180.000 supondrán espacios libres, zonas verdes y de esparcimiento: 'esta propuesta nos va a permitir a los gaditanos ir desde el Parque de la Estación -cuando se construya- hasta Puerto América en un paseo jalonado por espacios verdes y equipamientos deportivos, culturales, de ocio'. LA ACTIVIDAD PORTUARIA CRECE UN 12% EN 2019 GRACIAS A LA CABEZUELA Por otro lado, la actividad portuaria en la Bahía de Cádiz creció un 12,31% en 2019 respecto al año anterior hasta alcanzar los 4,4 millones de toneladas de mercancías. Graneles líquidos y sólidos (con base en La Cabezueta, de Puerto Real) impulsan el incremento de la actividad, al aumentar su volumen en un 95 y un 7,4%, respectivamente, alcanzando los 1,3 millones de toneladas en el caso de los graneles líquidos y 1,85 millones, en el de los sólidos. La mercancía general, por su parte, baja un 17%, asociada, sobre todo, al descenso de la actividad de la terminal de contenedores y de la línea de tráfico rodado entre Cádiz y Canarias, que anotan una caída del 55 y del 5%, respectivamente. Mientras, Ila pesca fresca suma 14.852 toneladas de pescado, que alcanzan un valor de venta de 45 millones de euros, lo que supone una bajada en el tonelaje del 16%, pero un aumento en el valor de venta del 6%. Finalmente, el tráfico de cruceros anota 315 escalas y 477.392 cruceristas, lo que supone un crecimiento anual del 12% en el número de pasajeros, además de una nueva marca histórica, pese a que se contabilizan siete escalas menos que en 2018.

MVRDV - MVRDV Selected by the Port of Thessaloniki to Revitalise the Waterfront

The Port of Thessaloniki has commissioned MVRDV to lead the evolution of the eastern part of the Greek city's port into a modern urban environment and a multi-character major hub. The project, which will be MVRDV's first in Greece, aims to raise the international profile of Thessaloniki and enable it to compete on the world stage. As Greece's second-largest city and the capital of the country's region of Macedonia, Thessaloniki has historically been an important crossroads between the Balkan states, the Aegean Sea, the Mediterranean, and the Middle East. As the central element of these connections, modernising and improving the Waterfront will be key in strengthening the city's reputation. MVRDV's proposed approach to the design is an adaptive and iterative process that will define then refine the project's goals, vision, and plan as the design progresses. This will have the effect of fostering the port-city relationship and defining the future identity of the area, with the team proposing to look at the site's potential under different scenarios focusing on nature, recreation, culture, education, among others.

'The ambition of the project team is inspiring - effectively, what they are asking is to set the stage for a 'Bilbao effect' in Thessaloniki,' says Winy Maas, founding partner of MVRDV. 'This refers of course to the Bilbao Guggenheim, but what is often overlooked is that this museum was only the most visible and spectacular part of a much broader city revitalization program including the restoration and reallocation of the richly present historical heritage, the reduction of the role of the car in the city, and the reorganization of public transport. Many of the same things are happening in Thessaloniki - so we believe it's the perfect time to look for the role of the Port in the Thessaloniki effect.' To ensure this holistic approach is achieved to the highest possible standards, MVRDV has assembled an international team of experts to address every aspect of this design challenge. We are working together with Deda & Architects and Andreas Savvidis as architect consultant. Rotterdam-based Rebel Group, Stuttgart-based Drees & Sommer, London-based firm WSP, Athens-based Enveco, and Thessaloniki-based consultant Maria Sitzoglou will also participate in the project, providing support in various aspects. Image: Thessaloniki Port Authority

