



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 22 febbraio 2020



Prime Pagine

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

Primo Piano

21/02/2020	Corriere Marittimo	26
"Evoluzione della sicurezza nell' ambiente di lavoro dei porti"- Assiterminal, seminario		
21/02/2020	La Gazzetta Marittima	27
Sia Assoporti che i Propeller chiedono impegni al governo		

Trieste

22/02/2020	Il Piccolo Pagina 25	29
«La firma decisiva sull' accordo chiave entro l' 8 marzo»		

Venezia

22/02/2020	Il Gazzettino	Pagina 46	30
Scarichi, manutenzioni e misure dei bacini verifiche ai rimorchiatori di Marghera			
22/02/2020	Il Gazzettino	Pagina 63	31
Progetto privato intestato al Porto			
21/02/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	32
Da Venezia a Cartagena: Cruise 2030			

Savona, Vado

22/02/2020	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 43	33
Oggi s' inaugura Costa Smeralda tutto pronto per la festa e i fuochi			
21/02/2020	PrimoCanale.it		34
Inaugurato il nuovo viadotto sulla A6, ma l' autostrada un cantiere unico			
21/02/2020	Savona News		36
Il ministro De Micheli inaugura il nuovo viadotto "Madonna del Monte" sulla A6 (FOTO e VIDEO)			

Genova, Voltri

22/02/2020	Il Secolo XIX	Pagina 16	37
«Porti e infrastrutture» L' agenda dei liguri di Confindustria per i candidati nazionali			
22/02/2020	Il Secolo XIX	Pagina 25	38
Nave delle armi, l' ultimo mistero «Viaggi sospetti anche in Crimea»			
22/02/2020	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 7	40
Traffico di armi indagati altri quattro marinai			
21/02/2020	Avvisatore Marittimo	Pagina 1	41
Genova, Aponte sul Sech			
21/02/2020	Avvisatore Marittimo	Pagina 14	42
Aponte vuole Sech			
22/02/2020	Il Sole 24 Ore	Pagina 9	43
Il ponte di Madonna del Monte riapre dopo meno di tre mesi			<i>Marco Morino</i>
21/02/2020	Ansa		44
Confindustria Nautica, allarme su chiusure autostrade			
21/02/2020	BizJournal Liguria		45
Confindustria Nautica: difficile trasporto barche a Genova da Lombardia e Piemonte			
21/02/2020	Genova24		46
Caos autostrade in Liguria, allarme nautica: "Costi stratosferici per i trasporti, siamo in ginocchio"			
21/02/2020	The Medi Telegraph		47
Confindustria nautica, allarme sulle chiusure delle autostrade			
21/02/2020	Informare		48
Convegno sul comportamento in porto per la sicurezza degli operatori dell' autotrasporto			
21/02/2020	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	49
Buone prassi di comportamento in porto			
21/02/2020	Informazioni Marittime		50
Ponte Morandi, pubblicate le linee guida per le domande di ristoro			
21/02/2020	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	52
Giornata della Trasparenza 2020			

21/02/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	53
Collegamenti straordinari Sardegna Corsica			
21/02/2020	Messaggero Marittimo	Massimo Belli	54
Decreto Genova e progetto E-Bridge			
21/02/2020	shipmag.it		55
Traghetti, Corsica Ferries aumenta le corse per superare il blocco Sardegna-Corsica			
22/02/2020	La Gazzetta Marittima		56
Evelyn Maersk al PSA Genova Prà			

La Spezia

22/02/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 22	57
Smeralda, l'ammiraglia Costa con l'anima verde che vale oro			
22/02/2020	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 39	58
Smeralda, crociere a prova di Coronavirus			
21/02/2020	Citta della Spezia		60
"Costa Smeralda nave più bella del mondo". E a prova di Coronavirus Foto			
22/02/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 22	62
Previsto un calo del 20% nel traffico portuale già tra febbraio e marzo			
22/02/2020	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 22	63
Contship assicura: Molo Garibaldi è vitale			
22/02/2020	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 39	64
Libera pratica sanitaria in porto Cos'è e quando scatta l'obbligo			
21/02/2020	FerPress		65
La Spezia: Autorità di sistema portuale mette a gara i servizi ferroviari del porto			

Marina di Carrara

21/02/2020	Messaggero Marittimo	Redazione	66
Porto Carrara: intesa su combustibili navi			
21/02/2020	La Gazzetta Marittima		67
Insieme per la cultura della sicurezza sul lavoro			

Livorno

22/02/2020	Il Tirreno	Pagina 26	68
Il sindaco: sos porto, basta con i ritardi			
22/02/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 53	69
«Inaccettabile lo stallo sul porto»			
22/02/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno)	Pagina 53	70
Spinelli: «Basta a proroghe Tdt»			
21/02/2020	Informare		71
Il sindaco di Livorno chiede alla ministra De Micheli di assicurare l'esecuzione delle opere necessarie per l'operatività del porto cittadino			
21/02/2020	shippingitaly.it		72
Azione legale anche di Lorenzini contro Tdt e Sdt a Livorno			
21/02/2020	La Gazzetta Marittima		74
A Livorno il comitato piano piano			
21/02/2020	La Gazzetta Marittima		75
Intermodalità e progetti per l'AdSP del Nord Tirreno			

21/02/2020	La Gazzetta Marittima Regione Toscana: protocollo ambiente su Livorno e Pisa	76
22/02/2020	La Nazione (ed. Pisa-Pontedera) Pagina 38 «La 'sabbia' di Livorno? Inutile e/o dannosa»	77
22/02/2020	La Nazione (ed. Pisa-Pontedera) Pagina 39 «Fanghi estratti da un' area altamente compromessa»	78

Piombino, Isola d' Elba

22/02/2020	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 21 Il Tar fa muro sui ricorsi di Blu Navy ma l' ipotesi seconda nave resta in piedi	79
22/02/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 57 Ricorsi Blu Navy per gli slot al porto Il responso del Tar	80
22/02/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 56 Porto, vertice tra la Morani e la De Micheli	81
22/02/2020	La Nazione (ed. Grosseto-Livorno) Pagina 56 Darsena Nord Bando di gara da 20 milioni	82
21/02/2020	Ansa Porti: Piombino, via a bando per completamento Darsena Nord	83
21/02/2020	Informare Pubblicato il bando per la realizzazione di una nuova area alla Darsena Nord del porto di Piombino	84
21/02/2020	Informatore Navale Porto di Piombino: pubblicato il bando di gara per la realizzazione della nuova area darsena	85
21/02/2020	Informazioni Marittime Piombino, pubblicata gara per espansione Darsena Nord	86
21/02/2020	Messaggero Marittimo Pubblicato bando per darsena Nord a Piombino	87
21/02/2020	shipmag.it Darsena Nord di Piombino, pubblicato il bando di gara	88

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

22/02/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 39 «Il Pia spazzerà via i cialtroni da smog»	89
22/02/2020	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 39 «Abbiamo finanziato questo progetto: serve trasparenza»	90

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

22/02/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 41 Centrale a gas, il no è unanime	91
22/02/2020	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 43 Nave piccola per i trasporti, camionisti in crisi	92
22/02/2020	La Provincia di Civitavecchia Pagina 3 Ex Privilege Yard, subito un rinvio al processo dibattimentale per bancarotta fraudolenta	93
22/02/2020	La Provincia di Civitavecchia Pagina 4 Luciani (Cpc) a Tedesco: «L'opera fondamentale per noi è la Civitavecchia-Orte»	94
21/02/2020	La Provincia di Civitavecchia Corridoio tirrenico, Forza Italia: "Preziosa la battaglia di Battilocchio"	95

21/02/2020	Primo Magazine Comitato per il ripristino della Civitavecchia-Capranica-Orte	<i>GAM EDITORI</i>	96
21/02/2020	La Provincia di Civitavecchia Di Majo: "Servono nuove infrastrutture"		97
21/02/2020	Messaggero Marittimo Porto di Civitavecchia e 'ferrovia dei due mari'	<i>Massimo Belli</i>	98
21/02/2020	Messaggero Marittimo Piano per la ZIs dei Porti di Roma	<i>Redazione</i>	99
21/02/2020	shipmag.it Civitavecchia, alta tensione tra sindaco e portuali		100

Napoli

22/02/2020	Il Roma Pagina 34 Accordo tra Comune e Ufficio marittimo		102
22/02/2020	Salerno Today Naples Shipping Week 2020: terza riunione del gruppo di lavoro		103

Bari

22/02/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 13 Puglia, così puoi arrivare in porto		105
------------	---	--	-----

Brindisi

22/02/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10 Opere portuali: l' Authority fa ricorso al governo Con il sostegno del Comune	<i>FRANCESCO RIBEZZO PICCININ</i>	106
22/02/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10 «Un bene questa comunione d' intenti La protesta, per il momento, è sospesa»		108
22/02/2020	Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari) Pagina 7 Brindisi, rifiuti tossici sul traghetto: sei in manette		110
22/02/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 21 Rifiuti speciali su nave partita da Brindisi Giornalista denuncia		111
22/02/2020	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 27 Un giornalista denuncia «Rifiuti pericolosi sulla nave partita dal porto di Brindisi»		112
22/02/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 8 Carico di rifiuti sul traghetto Scattano 6 arresti in Albania	<i>ROBERTA GRASSI</i>	113
22/02/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 8 L' imbarcazione resta ferma a Valona Ma la tratta per la Puglia è coperta		115
22/02/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 9 «Smaltimento regolare e completa tracciabilità»		116
21/02/2020	Brindisi Report "Sono rifiuti di bordo tracciabili, da conferire regolarmente"		118
21/02/2020	Brindisi Report Brindisi: intesa su opere portuali, procedure e richieste al governo	<i>MAR.ORL</i>	120
21/02/2020	Il Nautilus PROSECUZIONE DEL CONFRONTO SULLA CRISI DEL PORTO E DEL RETRO-PORTO DI BRINDISI		122
22/02/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 11 Brindisi core nella rete Ten-T? «Ci faremo trovare pronti dall' Ue»		123

21/02/2020	Il Nautilus	125
Porto Brindisi: Picierno (Pd) seguiamo evolversi situazione		

Taranto

22/02/2020	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 11	126
Nuovo confronto sulla Zes jonica Borraccino: «definire le agevolazioni»		
21/02/2020	FerPress	127
Zes Jonica: Borraccino, lunedì 24 febbraio torna a riunirsi il Comitato di Indirizzo		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

22/02/2020	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 30	128
Protocollo Dogane-Guardia di Finanza per la repressione dei commerci illeciti		
22/02/2020	Il Quotidiano della Calabria Pagina 4	129
Il piano operativo della Calabria per affrontare eventuali casi		
22/02/2020	Il Quotidiano della Calabria Pagina 10	130
«Agito con trasparenza sulla procedura concorsuale»		
22/02/2020	Il Quotidiano della Calabria Pagina 13	131
Direzione interregionale dell' Agenzia la nuova sede		

Olbia Golfo Aranci

22/02/2020	La Nuova Sardegna Pagina 42	GAVINO MASIA 132
Il gruppo Grendi inaugura una rotta per la Toscana		
21/02/2020	Olbia Notizie	133
Corse supplementari per la Corsica di Sardinia Ferries da Golfo Aranci e Porto Torres		
22/02/2020	La Nuova Sardegna (ed. Gallura) Pagina 41	134
Cantiere al porto, gli operai si spostano		

Messina, Milazzo, Tremestieri

22/02/2020	Gazzetta del Sud Pagina 20	135
«Lo Stretto è strategico nel Piano Sud 2030»		
22/02/2020	La Gazzetta Marittima	137
L'Autorità dello Stretto riqualifica impianti Fiera		

Palermo, Termini Imerese

22/02/2020	Libero Pagina 23	138
Col nuovo porto di Palermo il mercato sbarca in Sicilia		
21/02/2020	The Medi Telegraph	140
"Subito una legge per le grandi opere"		

Focus

21/02/2020	Avvisatore Marittimo Pagina 1	141
Nautica, aumento retroattivo dei canoni prorogato di tre mesi		

21/02/2020	Avvisatore Marittimo	Pagina 14	142
Proroga nautica			
21/02/2020	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	143
Prolungata la sospensione dei canoni retroattivi			
21/02/2020	The Medi Telegraph		144
Container, i porti contano i costi del coronavirus			
21/02/2020	shipmag.it		145
Amburgo cresce, ma gli effetti del Coronavirus spaventano i terminalisti			
14/02/2020	maritimejournal.com		146
Coronavirus: operators advised on liabilities			
19/02/2020	maritimejournal.com		147
Subsea monitoring supports CCS project			
20/02/2020	maritimejournal.com		148
Renewable hydrogen project advances			
21/02/2020	Portnews	<i>Marco Casale</i>	149
Deroga all'inefficienza			
21/02/2020	shipmag.it		150
Autorità di sistema portuale: enti pubblici e non imprese. È tempo di agire in profondità / L'analisi			
21/02/2020	shipmag.it		151
La Grecia nella stretta dei debiti: sul mercato altri dieci porti			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campana 50-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 638210
mail: servizioclienti@corriere.it



Domani gratis
Clima, smog, sostenibilità
Debutta «Pianeta 20»
Un inserto di 36 pagine
Chiedete all'edicola la prima uscita



In edicola
Opporsi all'autorità:
Rimbaud il rivoluzionario
e Baudelaire il rivoltoso
di **Alessandro Piperno**
nel settimanale **la Lettura**



Nel Lodigiano grave 38enne che aveva cenato con un manager tornato dalla Cina, positiva anche la moglie incinta. Restrizioni per 50 mila persone

Il virus in Italia: un morto in Veneto

È un uomo di 78 anni. In Lombardia 15 casi. Nei Comuni chiusi scuole, uffici, bar e stazioni. Conte: attenzione alta

UNA SFIDA PER TUTTI

di **Luigi Ripamonti**

I casi di trasmissione locale di infezione da nuovo coronavirus in Lombardia e il decesso di un uomo in Veneto hanno le carte in regola per produrre un enorme salto di qualità nell'attenzione, mediatica e non, verso l'epidemia di Covid-19. Ma questo non dev'essere il momento del panico, al contrario proprio ora tutti dobbiamo mantenere, e mostrare, nervi saldi. A livello individuale quanto è stato finora, opportunamente, predicato va messo in pratica, a cominciare dall'adozione delle misure utili per proteggersi e proteggere gli altri, fino ad arrivare al mantenimento di comportamenti razionali a livello sociale. In caso contrario non si può escludere che, a breve, il rischio maggiore diventi, ancor più dell'infezione, la paura, meccanismo che l'evoluzione ha selezionato per aiutarci a sopravvivere, ma che quando è smisurata o fuori controllo può fare più danni della potenziale minaccia che la innesca. Altrettanto vale al livello politico. Chi ci rappresenta è chiamato ad adottare senza tentennamenti misure equilibrate e basate su evidenze scientifiche a seconda della situazione. In Italia questo è tecnicamente possibile, perché il nostro Paese è dotato di strutture di Igiene e Sanità Pubblica adatte alla prevenzione, per esempio attraverso le vaccinazioni, e al controllo di emergenze come queste, senza dimenticare il ruolo della Protezione civile.

continua a pagina 38



Ieri i pazienti con sintomi sospetti portati agli ospedali di Codogno, nel Lodigiano, e al Sacco di Milano (Massimo Alberici/Fotogramma)

ERA STATO A SHANGHAI

Il «diffusore» prelevato di notte

di **Giusi Fasano**

I paziente zero arrivato da Shanghai. Il padre: «Svegliati nel cuore della notte per gli esami».

a pagina 10

NEI PAESI DELLA BASSA PADANA

«Noi come Wuhan Qui sembra un set»

di **Andrea Nicastro**

Bar chiusi, scuole deserte e paura. Nel Lodigiano, la zona con il maggior numero di contagi: la «Wuhan d'Italia».

a pagina 9

OPPOSTI ESTREMISMI

Quando va in pezzi l'idea di modernità

di **Antonio Scurati**

L'avanzare dell'epidemia ci polarizza agli estremi: o la scrollata di spalle o la disperazione paranoide.

a pagina 11

Prima vittima per il coronavirus. In Veneto è morto un uomo di 78 anni. In Lombardia sono 15 i casi. Nei Comuni interessati chiusi scuole, uffici, bar e stazioni.

da pagina 2 a pagina 15



L'ORDINANZA, LE MISURE
Le cinque cose che è bene sapere

di **Alessandra Arachi**

a pagina 14

LA RICOSTRUZIONE LA VITA E I CONTATTI

Lavoro, gare, corsi Quei 19 giorni del paziente uno

di **Simona Ravizza**

Ha lavorato, partecipato a gare sportive, passato tempo con gli amici. È il «paziente numero 1»: sua moglie è incinta. Ecco tutti i suoi spostamenti.

alle pagine 6 e 7

GIANNELLI



SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

E la politica si autosospinge

a pagina 17

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Rimango sempre affascinato dal modo di ragionare del Trump. Ieri se l'è presa con chi ha assegnato l'Oscar a «Parasite». «Era proprio il caso di dargli un film coreano, con tutti i problemi che abbiamo avuto con la Corea del Sud riguardo al commercio». I suoi avversari sostengono che ad averlo infastidito siano stati i sottotitoli, dato che non sa leggere. Ma io vorrei prendere sul serio le sue parole. Per quest'uomo d'affari, anche l'arte e i premi fanno parte di una partita di giorno. Che «Parasite» sia un bel film è secondario. Conta di più il fatto che il Paese da cui proviene non abbia buoni rapporti commerciali con gli Usa. Seguendo la logica del Trump, Hollywood non può premiare neanche un film svedese, finché Greta continua a rompere

Via col vento



re le scatole agli americani sul riscaldamento globale. Temo gli sfugga che il rito degli Oscar non appartiene agli Stati Uniti, ma al mondo intero. E che è proprio la convinzione, o almeno l'illusione, che tutto quanto è americano appartenga al mondo intero ad avere garantito il primato culturale agli Stati Uniti nell'ultimo secolo. Ma al Trump di questo primato culturale non importa un fico. A lui interessa solo quello economico, senza capire che l'uno è il riflesso dell'altro. Il critico cinematografico della Casa Bianca ha espresso nostalgia per «Via col vento». Forse di quel capolavoro ricorda solo la battuta di Clark Gable: «Francamente me ne infischio». Sembra scritta per lui.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

PASQUALE BRUNI



ALELUJA
COLLECTION

Milano - Via Montenapoleone, 5 | Roma - Via del Babuino, 106 C

00222
9 771120 458008
Foto: Italiane Sped. in A.P. - DL 353/2003 conv. L. 46/2004 art. 1 c.1. DDI Milano



Prosegue il tour dell'**imputato Descalzi** per il terzo mandato all'Eni. È persino salito dal suo sponsor **Mattarella**. C'erano una volta i "requisiti di **onorabilità**"



CRATAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Sabato 22 febbraio 2020 - Anno 12 - n° 52
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

ristora
INSTANT DRINKS

€ 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

Zimbabwe, Italia

» MARCO TRAVAGLIO

Dieci anni fa il premier B. stalkerava il suo uomo all'Agcom. Giancarlo Innocenzi, perché trasformasse l'Autorità garante delle comunicazioni in un Tribunale Politico della Verità (la sua) e multasse la Rai per Anziano di Santoro, Ballarò di Floris e Parla con me della Dandini fino a provocarne la chiusura. Non sapeva che Innocenzi era indagato e intercettato a Trani. Così, il 14 novembre 2009, fu sentito ordinare a "Innocenzi": "Bisogna concertare che l'azione vostra consenta... sia da stimolo alla Rai per dire 'chiodiamo tutto', ma non solo su Santoro: aprite il fuoco su tutte le trasmissioni di questo tipo". L'Agcom, non avendo quel potere, non si mosse. E persino Mauro Masi, dg berlusconiano della Rai, definì le pretese censorie del premier sui contenuti dei programmi giornalistici "roba che nemmeno nello Zimbabwe". Il Pd, ovviamente, reagì sdegnato. Ma ora, tramite la stessa Agcom, peraltro scaduta da mesi e in prorogatio in attesa delle nomine, è riuscito là dove B. aveva fallito: una diffida e una multa da 1,5 milioni alla Rai per una serie di vere e/o presunte violazioni di par condicio, contraddittorio, imparzialità, correttezza, completezza ecc. Con 36 pagine di motivazioni che, se non si offendesse il simpatico Stato africano, definiremmo serenamente "roba da Zimbabwe". O da Minculpop. Infatti l'unico commissario serio, il professor Mario Morcellini, s'è rifiutato di votare.

Tantopiù che la sanzione arriva proprio mentre il Pd&Renzi, una volta tanto uniti, tentano di riprendersi la Rai sloggiando il dg troppo indipendente Fabrizio Salini e liberando un tg per Mario Orfeo, uomo per tutti i gusti e le stagioni. Ergo l'autoproclamato Tribunale Politico della Verità picchia duro sul Tg2 per cacciarne il salviano Gennaro Sangiuliano. Poi, per non farse ne troppo accorgere, dà una sberla anche a Bianca Berlinguer e a Gad Lerner, senza dimenticare *La vita in diretta*. *Realiti* di Enrico Lucci e persino il festival di Sanremo (con la ridicola accusa di "scorretta rappresentazione dell'immagine femminile", proprio nell'edizione del monologo di Rula). Gli improbabili inquisitori - il presidente bocconiano-montiano Angelo Marcello Cardani e i commissari Antonio Martusciello (ex manager Publitalia, deputato Ft e sottosegretario di B.), Antonio Nicita (descritto dai biografati come "vicino a Orfini"), e ho detto tutto) e Francesco Postoraro (ex vicesegretario della Camera e soprattutto amico di Casini) - frullano in un gran calderone le vere violazioni della par condicio cui hanno competenza e le insindacabili scelte editoriali giornalistiche che non li riguardano neppure di striscio.

SEGUE A PAGINA 24

FOCOLAIO Viaggio a Codogno, sulle tracce del paziente 38enne

Il virus è in Italia: 17 infettati, paesi deserti e rissa politica

■ In Lombardia, "area di contenimento" che per ora interessa almeno 50 mila persone. Il malato di ritorno dalla Cina potrebbe averne contagiate molte altre

SALVINI STRAPARLA COME UN UMARELL A BORDO CANTIERE

» MANTOVANI E MILOSA A PAG. 8-9

» ANTONIO PADELLARO A PAG. 8



Epicercentro L'ospedale di Codogno Ansa

NESSUN ACCORDO

Vertice Ue: grande flop su pochi spicci Nord contro Sud

■ Al primo summit dopo la Brexit, l'Europa unita mostra tutta la sua debolezza. Mandato al governo italiano per una nuova proposta

» CANNAVÒ A PAG. 11

CIRCO ORFEO PD E IV USANO L'AGCOM PER RIPRENDERSI LA RAI

È TORNATO IL MINCULPOP

CENSURE A UNA NOTIZIA VERA DEL TG2, ALLA BERLINGUER PER UNA BATTUTA DI CORONA E A LERNER PER UN SERVIZIO SUI LAGER LIBICI

» GIARELLI, PASCIUTI E ROSELLI A PAG. 2-3



LA RESA DEI CONTI

Ora Conte attende Renzi e lo sfida in Aula il 4 marzo

» DE CAROLIS A PAG. 4

UN BEL NARCISISTA CON LA SINDROME DI HYBRIS (E ALTRE)

» DANIELA RANIERI A PAG. 13

La cattiveria

ULTIM'ORA. Matteo Renzi querela il Coronavirus perché adesso tutti parlano solo di lui

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

IL FILM DI DIRITTI

La favola triste e folle di Ligabue: era uno di noi

» PASETTI A PAG. 22

PESSIME ACQUE



Pessina, ennesimo guaio: Sangemini senza più liquidità

» ROTUNNO A PAG. 16

AZZARDO BOOM



110 miliardi l'anno tra bische e web aggirando la legge

» RONCHETTI A PAG. 17

A 1 ANNO DAL GOLPE



"Caracas, Guaidó in declino": parola dell'ambasciatore

» GROSSI A PAG. 20

"BASTA ABUSARLE"

Armani e le donne: non è rivoluzione, ma lezione di stile

» SILVIA TRUZZI

Lo sfogo di Re Giorgio è benvenuto per più d'una ragione. Perché lo stilista ha voluto includere se stesso in questo meccanismo e quindi non lo si può tacere di opportunismo.

A PAGINA 12



10

SABATO 22 E DOMENICA 23 FEBBRAIO 2020 - € 2,50



il Giornale



SABATO 22 FEBBRAIO 2020

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XVII - Numero 45 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-4371 * Giornale del sabato

ESPLODE IL CONTAGIO

ITALIA INFETTA

IN VENETO IL PRIMO MORTO DI CORONAVIRUS

Focolaio a Lodi, 15 casi e 50mila in isolamento

Emergenza nazionale. L'Oms: «Difficile fermarlo»

PRECAUZIONI E IPOCRISIA

L'ANELLO DEBOLE NELLA DIFESA

di Alessandro Sallusti

Nessuna catena è più resistente del suo anello più debole. Il tentativo di evitare la diffusione del Coronavirus in Italia naufraga così sulla fragilità delle tutele prese nei confronti di chi non era stato personalmente nel cratere cinese o direttamente e consapevolmente a contatto con qualcuno, cinese o no, ad alto rischio. Un granello ha vanificato quella che sembrava essere una muraglia insormontabile, come il blocco dei voli da e per la Cina, i meticolosi controlli sanitari in porti e aeroporti, l'auto-quarantena messa in atto dalle comunità cinesi sparse per l'Italia.

Il paziente zero dell'epidemia che sta paralizzando - per ora - un pezzo di Lombardia è probabilmente un italiano di ritorno, chissà in che modo, dalla Cina e sfuggito, chissà come, alla rete di protezione. Se così fosse - ma è ancora tutto da chiarire - l'irresponsabile sarebbe lui, non il sistema di protezione messo in atto dal governo. Semmai quello che sta succedendo è la prova che chi, come noi, invocava più cautela e auto prevenzione, tipo tenere lontani da scuola per il tempo della quarantena i bambini e i ragazzi rientrati dalla Cina, non era un pericoloso razzista. Così come chi oggi chiede di bloccare con qualsiasi mezzo gli sbarchi dall'Africa - altro continente in cui si registrano i primi contagi - non è insensibile, ma saggio.

Abbiamo visto in Lombardia come un solo portatore della malattia sia in grado di contaminare velocemente decine di persone; le quali contagheranno altri a ritmo esponenziale, se non si interviene in tempo. Ogni smagliatura nella rete di protezione è quindi una potenziale falla. E se anche un solo rivolo di questa slavina finisce in una metropoli, allora si che sono guai seri, perché un conto è sigillare, bonificare e assistere cittadini malati e sani di un paese come Codogno - undicimila abitanti - altro è fare la stessa cosa a Milano, Roma o Napoli.

Siamo sicuri che la Regione Lombardia farà tutto il possibile per arginare la falla in fretta e bene, ma per favore ora basta con le stupide manifestazioni di solidarietà delle amministrazioni di sinistra con le comunità cinesi e con i soggetti a rischio che non fanno che aumentare il pericolo di contagio. Anche questo tipo di antirazzismo può fare più danni del razzismo.

IL 38ENNE FRA LAVORO, CALCETTO E GARE PODISTICHE

Aveva la febbre, lo hanno dimesso Così Mattia è diventato il «diffusore»

Luca Fazzo e Nino Materi

alle pagine 4-5



«PAZIENTE 1» M. M., 38 anni, è in gravi condizioni. Contagiata anche la moglie incinta

A CODOGNO, LA WUHAN ITALIANA

Nella Bassa deserta fra bar chiusi e ironia

di Andrea Cuomo

a pagina 3

LE MISURE DI SICUREZZA

Quarantena e 112 Cosa cambia adesso

Maria Sorbi

a pagina 10

Esplode l'emergenza Coronavirus in Italia: a Codogno, nel Lodigiano, un focolaio ha causato 15 contagi. Sei Comuni e 50mila persone in isolamento. Ma il primo morto si registra in Veneto: è uno dei due ricoverati nel Padovano, un 77enne di Monselice deceduto in serata. È emergenza nazionale.

Angeli, Bettin, Damascelli, Giannoni, Malpica e Paolucci
da pagina 2 a pagina 11

COSA RISCHIAMO

Una bomba economica sul Paese che produce

di Nicola Porro

Se la fabbrica del mondo si ferma, causa virus, sono guai. Ovviamente. Soprattutto se quella fabbrica oggi non produce solo prodotti a basso valore aggiunto e con ridotta tecnologia. Wu-

han è completamente bloccata e la provincia di Hubei pure: da sole producono la ricchezza annuale della Polonia, per dare una dimensione. Gli impianti e i dipendenti sarebbero dovuti (...)

segue a pagina 10

LA REAZIONE POPOLARE

Perché la sana paura può evitare il panico

di Giordano Bruno Guerri

Come dice il nome, Gregorio Magno fu un grande pontefice e un sant'uomo, tanto che è stato fatto, appunto, santo. Eletto papa nel 590 - contro la sua volontà, ci viene tramandato

- si impegnò subito nell'assistenza ai romani, perché la città era stata colpita dalla peste. Organizzò dunque una processione, durata tre giorni, per calmare l'ira divina. Era il modo peggiore (...)

segue a pagina 9

E BERLUSCONI NEGA OGNI «AIUTINO» A MATTEO

Renzi, Conte e la debolezza al potere

di Augusto Minzolini

L'epilogo più probabile di questa strana «crisi», a sentire ciò che prevede Matteo Renzi, potrebbe essere considerato l'apoteosi del paradosso. Spiega il leader di Italia Viva: «Ho quattro proposte: piano per le infrastrutture; premier eletto direttamente; una riforma della prescrizione diversa; cancellazione (...)

segue a pagina 13
servizi da pagina 12 a pagina 16

IL PERSONAGGIO

Marinella linciato dai napoletani: venduto a Salvini

di Paolo Bracalini

a pagina 14

LA POLEMICA

Armani spiazza: le modelle nude sono uno stupro

di Daniela Fedi

a pagina 25



IL GIORNO

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

SABATO 22 febbraio 2020
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Milano, istituto condannato a risarcire

**Alunno espulso da scuola
«È troppo aggressivo»
Il tribunale: discriminato**

Consani a pagina 14



Bergamo, questore in classe

**“Spaccatesta”:
vittima a 14 anni
del gioco social**

Viganò a pagina 20

ristora
INSTANT DRINKS

Contagi e paura, il morbo è tra noi

In Lombardia già 15 casi, grave uomo di 38 anni. Ricoverata la moglie incinta. Scuole e bar chiusi in dieci comuni. Due anziani colpiti in Veneto. Il governo: quarantena obbligatoria per chi torna dalla Cina. La Lega: troppo tardi

Servizi e Donelli
da pagina 3 a pagina 11

Lo sbocco finale della crisi

**Quel che Renzi
non può
ottenere**

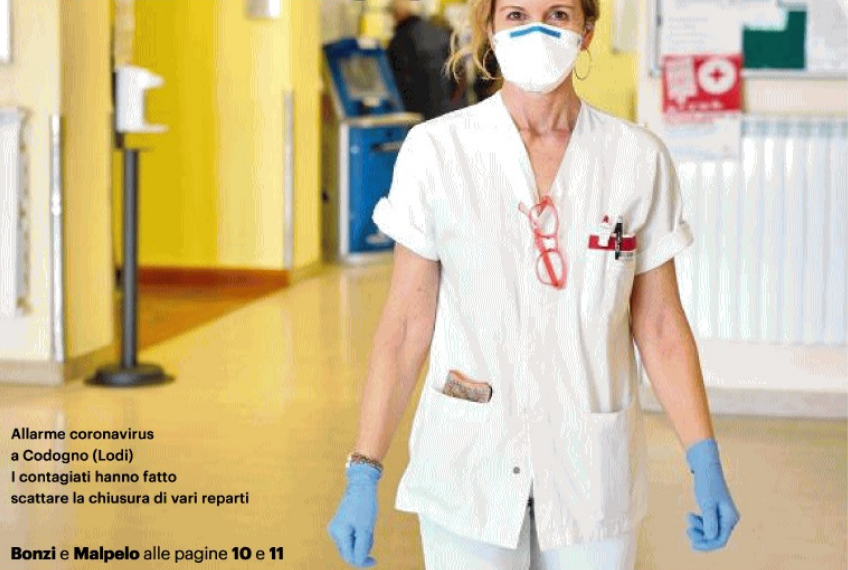
Bruno Vespa

«C'è un limite oltre il quale non si può tornare indietro. Vale per le persone comuni, vale a maggior ragione per un leader. Se al punto in cui siamo, Matteo Renzi accettasse un compromesso, magari in cambio della riduzione al 4% della soglia di sbarramento del nuovo sistema elettorale e qualche posto nelle società pubbliche dovrebbe togliere tutti gli specchi da casa e farsi la barba alla cieca. Ma non lo farà. Ancora ieri ha tenuto il punto, ribadendo le quattro richieste avanzate a 'Porta a porta'. Per la verità, ha parlato di 'giustizia giusta' non ripetendo la minaccia di sfiduciare il ministro della Giustizia se non viene ritirata la norma sulla prescrizione.

Continua a pagina 13

OGNI INFETTO PUÒ GENERARNE ALTRI TRE. EVITARE LUOGHI AFFOLLATI, SÌ ALLE MASCHERINE
REZZA, DIRETTORE DELL'ISS: «CI CAMBIERÀ LA VITA, VA CIRCOSCRITTA SUBITO L'EMERGENZA»

COME DIFENDERSI DAL VIRUS



Allarme coronavirus
a Codogno (Lodi)
I contagiati hanno fatto
scattare la chiusura di vari reparti

Bonzi e Malpelo alle pagine 10 e 11

DALLE CITTÀ

Milano

**Viale Puglie
Mercatino
diffidato:
troppi abusivi**

Mingoa nelle Cronache

Milano

**Le mani dei clan
sulle truffe
alle pay-tv**

Mola nelle Cronache

Milano

**Almaviva:
pioggia di ricorsi
180 in bilico**

A. Gianni nelle Cronache



Tra cinema e letteratura

**Intramontabile Lupin
Torna il ladro gentiluomo**

Barbolini a pagina 27



La provocazione: certe pubblicità sono uno stupro

**Armani libera le donne
«Gli stilisti le rispettino»**

Desiderio a pagina 28

NOLEGGIO
BRUNETTI
GRUPPI ELETTROGENI - TORRI FARO

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



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



Domani Alias

DOMENICA Incontro con Marija Stepanova; Agee-Evans, l'Alabama dei diseredati; Leone all'Ara Pacis; MAXXI, l'architettura di Louis Khan



Culture

SCAVI AL FORO ROMANO I risultati delle prime indagini. Non è la tomba di Romolo, ma un luogo di culto
Arianna Di Genova pagina 10



L'ultima

VALERIO VERBANO 19 anni, militante dell'Autonomia Operaia fu ucciso dai fascisti 40 anni fa
Saverio Ferrari pagina 16

■ CON LE MONDIALE DIPLOMATIQUE
+ EURO 2,00

SABATO 22 FEBBRAIO 2020 - ANNO L - N° 46

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

il manifesto

quotidiano comunista

oggi con
Alias



Codogno foto di Luca Bruno/Ap

In Lombardia 14 casi, in Veneto due: il coronavirus crea il panico a Codogno e nel nord Italia. Ordinanza del ministero della Salute, chiuse scuole e attività commerciali, quarantena domiciliare per chi ha avuto contatti con contagiati. Dieci comuni del lodigiano chiusi, in isolamento 50mila persone. Speranza: «Siamo il paese Ue con le misure più severe» pagine 2,3

all'interno



Oggi Alias

La Pantera. L'eredità del movimento del '90

Come i linguaggi e le culture emersi tra facoltà occupate e centri sociali hanno lasciato il segno fino a oggi

Ttip

Sciopero del venerdì contro l'alleanza «Trump-Bellanova»

«Un carrello della spesa pieno di veleni», è stato il simbolo della protesta al ministero dell'agricoltura contro il Ttip. In piazza i giovani del Fridays for future e decine di associazioni

MONICA DI SISTO
PAGINA 5

Palermo

Cinghiale pestato a sangue: 11 arresti per odio razziale

Un raid a sfondo razziale contro un gruppo di cinghiali presi a colpi di spranghe. La banda di ragazzini è stata arrestata con l'accusa di rapina e lesioni aggravate dall'odio razziale

ALFREDO MARSALA
PAGINA 6

FUMATA NERA A BRUXELLES

Bilancio Ue bocciato, no alla proposta Michel



■ A Bruxelles naufraga il vertice europeo sul bilancio 2021-2024. Dopo una maratona di trattativa i governi bocciarono l'ultima proposta di Michel: budget ridotto all'1,06% del reddito europeo. Decisivo il ruolo dei paesi «frugali» che vogliono ridurre i loro contributi. Italia e parlamento puntano ad aumentare le risorse. Tutto congelato per settimane **MERLO A PAGINA 5**

Televisione

Il triste finale di partita dell'Agcom

VINCENZO VITA

L'Autorità per le garanzie nelle comunicazioni ha reso finalmente pubblica la delibera con cui più di una settimana fa decise a maggioranza (con l'astensione di Francesco Posteraro e il voto contrario di Mario Morcellini) di infliggere alla Rai una sanzione di un milione e mezzo di euro.

— segue a pagina 15 —

Pubblico e Privato

Ilva, Eni, Kuka per la sinistra tre casi di scuola

LUIGI AGOSTINI

La crisi significa rischio, il rischio chiama protezione, la protezione chiama Stato, la più alta forma di organizzazione sociale. La crisi del 2007 non fa eccezione. La destra cambia rapidamente spalla al fucile: dal mercato che si autoregola allo Stato interventista (Trump).

— segue a pagina 15 —

Rivoluzione

Un anno non basta: l'Algeria vuole la caduta del regime

GIULIANA SGRENA

Il 122 febbraio è stato proclamato festa nazionale dal presidente algerino Abdelmadjid Tebboune. È l'anniversario dell'inizio della rivoluzione popolare (hirak) che in un anno ha portato in piazza ogni martedì gli studenti e il venerdì milioni di persone in tutti gli angoli del paese.

— segue a pagina 9 —

STRAGE DI HANAU

Estrema destra, rafforzati i controlli in Germania



■ Rafforzati i controlli in moschee, aeroporti e stazioni. Per il ministro dell'Interno Horst Seehofer: «Sussiste il pericolo di imitatori» nella galassia ideologica dell'ultra-destra cui è riconducibile, senza alcun dubbio, il terzo attacco in pochi mesi. L'Alternative für Deutschland è l'unico partito politico a sostenere la tesi del «gesto di un folle» **CANETTA A PAGINA 7**



00222
9 770223 215017
Poste Italiane SpA s.p.a. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Gpr/CRM/232103



€ 1,20 ANNO CORRIERE N° 52
ITALIA
PREZZO IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 22 Febbraio 2020 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE E PRODUZIONE: "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" - EURO 1,20

Il progetto

**Troppi delfini nella rete
dei pescatori: arrivano
i dissuasori sonori**

Antonino Siniscalchi a pag. 43



Monsignor Paglia

**«Intelligenza artificiale
la Chiesa non teme
le sfide della modernità»**

Generoso Picone a pag. 16



Virus in Italia, prima vittima

► Un morto in Veneto. Aumentano i contagiati: 15 in Lombardia. Nel Lodigiano cordone sanitario per 50mila. Il mistero del paziente zero: era in Cina, ma test negativo. Il ministero: in isolamento chi viene dal paese asiatico

L'obbligo dei controlli

I DOVERI DEI CITTADINI RESPONSABILI

Silvio Garattini

Ora che si cominciano a contare i casi anche in Italia è arrivato il momento di parlare in modo chiaro anche della responsabilità personale. Non solo il governo e il servizio sanitario nazionale devono avere la consapevolezza dell'emergenza, ma anche il singolo cittadino. Il far parte di una collettività vuol dire godere di diritti (essere curati) ma anche di doveri (in questo momento farsi visitare se si torna dalla Cina pur senza febbre o sintomi influenzali).

Questo è ancora più importante oggi in cui tracciamo il percorso del contagio nel nostro Paese e ci rendiamo conto che, probabilmente, chi è stato in Cina è tornato a casa ma non si è sottoposto subito a controlli. Controlli che, da noi, sono stati avviati in realtà nei modi e nei tempi giusti. Ora, però, alla luce degli ultimi casi, ci si domanda: c'era una falla nel sistema di protezione? Mi sento di rispondere no. Bisogna accettare questo risvolto della globalizzazione.

E sarebbe un errore ancora più grande credere che un'infezione non possa trovare un piccolo spazio per passare. Purtroppo era prevedibile, una strategia protettiva più serrata non avrebbe cambiato il corso della vicenda. Come è prevedibile che dovremo fronteggiare altri allarmi.

Continua a pag. 43

Il diffondersi del Coronavirus in Italia: morto ieri sera un 78enne in Veneto, a Padova. È la prima vittima. Aumentano i contagiati: in Lombardia 15 casi, uno in Veneto, in ansia tutto il Nord. Nel Lodigiano scatta un cordone sanitario per 50mila persone. Il premier Conte rassicura. Si sta cercando di mettere in campo tutte le misure di prevenzione, con la quarantena obbligatoria per tutti coloro che rientrano dalla Cina. Resta il mistero del cosiddetto «paziente zero».

Canettieri, Capone, Errante, Evangelisti e Guasco
da pag. 2 a 5

La città fantasma

Codogno come Wuhan panico e strade deserte

Benvenuti a Codogno, la Wuhan della bassa lodigiana. Il paesone di 15mila abitanti è uno dei lati del triangolo delle Bermuda del coronavirus italiano. Deserte le strade.

Guasco a pag. 4



I venti di crisi

Renzi: «È emergenza il governo va sostenuto»
Rimandato lo strappo

Venti di crisi nel governo. Renzi dice ai suoi di sentire già fuori iv dal governo (e sarebbe pronto a sostenere un esecutivo Draghi o Cartabia), ma intanto rinvia lo strappo: «C'è il virus, adesso bisogna sostenere il governo».

Pucci a pag. 8

Il focus

Guida anti-panico
igiene sola prevenzione
al bar tazzine monouso

Ettore Mautone

Ora che il virus inizia a trovar casa in Italia cosa c'è da temere? Milioni di cittadini si pongono domande. L'unica risposta? Potenziare l'igiene.

A pag. 7

Vittoria a Brescia La vergogna dei cori razzisti: «Napoletani Coronavirus»



Rimonta Napoli Europa più vicina

Gli inviati Taormina e Ventre nello Sport



Il punto

Col Barça conta il risultato
la bellezza può attendere

Francesco De Luca a pag. 42

«Terra dei Fuochi da Costa e De Luca solo promesse»

I comitati: litigano e qui si continua a morire
E nel 2019 sono tornati a crescere i roghi

Antonio Menna

«I roghi non hanno mai smesso di bruciare. Non consentirne a nessuno, in vista delle prossime elezioni, di fare passerelle sulle nostre vite». Sale la rabbia nella Terra dei fuochi per le troppe promesse mancate. Tornano a riunirsi i comitati di cittadini tra Napoli e Caserta: aumentano i roghi, tardano le bonifiche. Martedì scorso duemila ragazzi dell'Istituto Ferraris di Scampia, con genitori e insegnanti, hanno manifestato davanti alla municipalità. Insopportabili i fumi che salgono dal vicino campo Rom. Ma protestano anche a Giugliano e un comitato è nato a Caivano. E si fanno sentire le voci interne alla Chiesa, da sempre in prima linea sul tema.

A pag. 11

Storia di mafia, poi il progetto autobiografico

Sorrentino giovane favoloso film sui suoi esordi al Vomero

Titta Fiore

Pao Sorrentino tornerà a girare nella sua Napoli? La notizia, pubblicata dal «Daily Mail», tiene banco in queste ore sulla rete dilagando tra i siti specializzati. Se confermata sarebbe davvero clamorosa, anche perché il regista premio Oscar per «La grande bellezza» avrebbe in animo di raccontare una storia per molti aspetti autobiografica. Sorrentino, che da mesi vive a Los Angeles, l'avrebbe anticipata nel corso di una delle tante feste a Hollywood durante l'Oscar. Il film riguarderebbe la sua adolescenza napoletana vissuta all'Arenella e su come e quando nacque in lui l'amore per il cinema.



Inoltre, il film parlerebbe di quanto fu importante nella sua vita di ragazzo l'antica amicizia con un filmmaker napoletano, soprattutto dopo la morte dei suoi genitori in un incidente domestico in montagna.

A pag. 17





Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 142 N° 52
ITALIA
Sped. in A.P. 0333/2003 con L. 4/2004 art. 1 c. 1 B38 RM

NAZIONALE



Sabato 22 Febbraio 2020 • S. Margherita

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su [ILMESSAGGERO.IT](http://ilmessaggero.it)

Pagine di Storia
Perón, il primo
dei populist
da descamisado
a presidente
Nordio a pag. 21



Il progetto
Paolo Sorrentino
torna a Napoli
la sua adolescenza
diventerà un film
Fiore a pag. 24



Torna la serie A
L'urlo di Caicedo
«Vinciamo il titolo»
Roma, Fonseca
fa lo psicologo
Nello Sport



Il Messaggero
BEEP!!!
motori.ilmessaggero.it

Avanza il virus, Nord in quarantena

► Il contagio arriva in Italia: in un giorno 17 casi accertati tra Lombardia e Veneto. Cordone per undici comuni
Grave uomo di 38 anni, positivi la moglie incinta e 5 sanitari. Il ministero: in isolamento chi viene dalla Cina

Controlli obbligati

Alzare la guardia
una responsabilità
per ciascuno di noi

Silvio Garattini

Ora che si cominciano a contare i casi anche in Italia è arrivato il momento di parlare in modo chiaro anche della responsabilità personale. Non solo il governo e il servizio sanitario nazionale devono avere la consapevolezza dell'emergenza, ma anche il singolo cittadino. Il far parte di una collettività vuol dire godere di diritti (essere curati) ma anche di doveri (in questo momento farsi visitare se si torna dalla Cina pur senza febbre o sintomi influenzali).

Questo è ancora più importante oggi in cui tracciamo il percorso del contagio nel nostro Paese e ci rendiamo conto che, probabilmente, chi è stato in Cina è tornato a casa ma non si è sottoposto subito a controlli. Controlli che, da noi, sono stati avviati in realtà nei modi e nei tempi giusti. Ora però, alla luce degli ultimi casi, ci si domanda: c'era una falla nel sistema di protezione? Mi sento di rispondere no. Bisogna accettare questo risvolto della globalizzazione.

Continua a pag. 12



All'ospedale di Codogno (Lodi) è stato chiuso ogni accesso (foto ANSA) Servizi da pag. 2 a pag. 7

L'ipotesi: malato, si è rimesso
Il mistero del paziente zero:
era in Oriente, ma test negativo

Guasco a pag. 3

Lodi, la provincia come Wuhan
Codogno è una città fantasma
tutto chiuso, sospese le messe

A pag. 4

Renzi non strappa

L'emergenza blocca
la crisi. E Conte
riapre la trattativa

ROMA La crisi della maggioranza è tutt'altro che risolta, ma Renzi decide di rinviare lo strappo per l'emergenza virus: «In questo momento giusto sostenere il governo». E Conte riapre la trattativa.
Pucci a pag. 6

Consigli e divieti

Viaggi, sport, tempi
di incubazione:
la guida anti-panico

ROMA Dai viaggi in aereo allo sport al chiuso. Una guida anti-panico per i comportamenti corretti da tenere. Le risposte degli esperti sull'epidemia e i consigli per la vita di tutti i giorni.
Melina a pag. 7

Roma, 700 posti letto «Pronti a intervenire» Guariti i due cinesi

► Individuate strutture e caserme. Sta bene anche il 29enne italiano. Arrivano i 19 della Diamond

Mauro Evangelisti

Caserme e ospedali. Roma e il resto del Lazio si preparano a rispondere nel caso si presentasse un focolaio del coronavirus. Sono già stati individuati 700 posti letto, in tutti gli ospedali della Capitale e delle altre quattro province. Intanto allo Spallanzani sono guariti sia il primo italiano infettato che la coppia di turisti cinesi.
A pag. 6

Ridotti i contatti

Allarme medici di base
prima visita al telefono

ROMA Medici di base a forte rischio con il coronavirus. E primi casi sospetti di contagio. Si è così deciso che le prime visite saranno solo telefoniche.
A pag. 6

Oltre 140 indagati

Ostia, analisi gratis
per parenti e amici
Scandalo in ospedale

ROMA Stavolta il malaffare è stato scoperto per una vendetta tra moglie e marito: lei fa l'infermiera all'ospedale "Grassi" di Ostia e lui l'ha denunciata per dispetto. Dalle indagini avviate è emerso che un quarto del personale sanitario dell'ospedale (140 tra infermieri, tecnici e medici) effettuava esami clinici gratis per amici e parenti.

Allegri e Marani a pag. 15

DOPO L'INFLUENZA NON RIESCI A RIPARTIRE?

PROVA SUSTENIUM PLUS

con l'aggiunta di **CREATINA**

LA SPINTA CHE TI SERVE

ANCHE IN SITI ACQUA CALDA

IL TUO PRIMO PASSO AL RECUPERO

CANCRO, IL SEGNO CON PIÙ CORAGGIO

Buon giorno, Cancro! Riguarda tutti, non solo il vostro sensibile segno d'acqua: non è tutto oro ciò che splende. Bisogna partire da qui. Saturno contro è un'esperienza che capita nella vita di tutti, ogni 29 anni circa, quindi la sua influenza è legata all'età delle persone, pertanto per i giovani è più facile. Ma quando canta la Luna, voi diventate tutti poeti e innamorati, e a quel punto persino Marte vi guarda ammirato. Auguri.

© INFOLUCOLAZIONE ASSURATA
L'oroscopo all'interno

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

il Resto del Carlino

SABATO 22 febbraio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

Bologna, dopo il caso di via Stalingrado

Mazzanti blindi i velox
«Non li toglieremo
Ce ne chiedono altri»

Rosato in Cronaca



DOMANI IN REGALO
ristora
INSTANT DRINKS

Contagi e paura, il morbo è tra noi

In Lombardia già 15 casi, grave uomo di 38 anni. Ricoverata la moglie incinta. Scuole e bar chiusi in tre comuni. Due anziani colpiti in Veneto. Il governo: quarantena obbligatoria per chi torna dalla Cina. La Lega: troppo tardi

Servizi e **Donelli**
da pagina 3 a pagina 9

Lo sbocco finale della crisi

Quel che Renzi non può ottenere

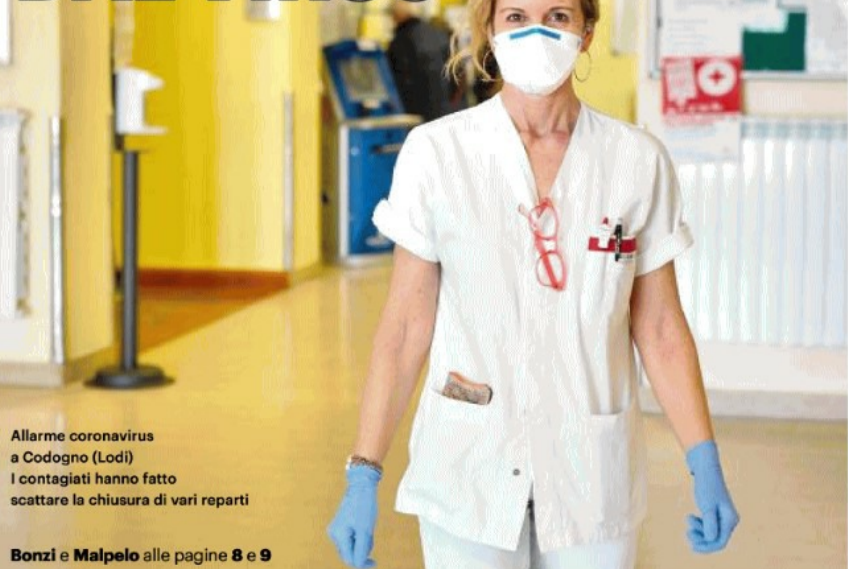
Bruno Vespa

«C'è un limite oltre il quale non si può tornare indietro. Vale per le persone comuni, vale a maggior ragione per un leader. Se al punto in cui siamo, Matteo Renzi accettasse un compromesso, magari in cambio della riduzione al 4% della soglia di sbarramento del nuovo sistema elettorale e qualche posto nelle società pubbliche dovrebbe togliere tutti gli specchi da casa e farsi la barba alla cieca. Ma non lo farà. Ancora ieri ha tenuto il punto, ribadendo le quattro richieste avanzate a 'Porta a porta'. Per la verità, ha parlato di 'giustizia giusta' non ripetendo la minaccia di sfiduciare il ministro della Giustizia se non viene ritirata la norma sulla prescrizione.

Continua a pagina 13

OGNI INFETTO PUÒ GENERARNE ALTRI TRE. EVITARE LUOGHI AFFOLLATI, SÌ ALLE MASCHERINE
REZZA, DIRETTORE DELL'ISS: «CI CAMBIERÀ LA VITA, VA CIRCOSCRITTA SUBITO L'EMERGENZA»

COME DIFENDERSI DAL VIRUS



Allarme coronavirus a Codogno (Lodi)
I contagiati hanno fatto scattare la chiusura di vari reparti

Bonzi e Malpelo alle pagine 8 e 9

DALLE CITTÀ

La famiglia pensa alla denuncia

Scritta 'Adolf' sulla maglietta
Alunno punito con 6 in condotta

Radogna in Cronaca

Bologna, al Dall'Ara ore 15

Senza nove titolari: rossoblù contati contro l'Udinese

Caniato e Vitali nel QS

Bologna

L'appello ai commercianti
«Vendete on line»

A pagina 24



Tra cinema e letteratura

Intramontabile Lupin
Torna il ladro gentiluomo

Barbolini a pagina 27



La provocazione: certe pubblicità sono uno stupro

Armani libera le donne
«Gli stilisti le rispettino»

Desiderio a pagina 28

NOLEGGIO
BRUNETTI
GRUPPI ELETTROGENI - TORRI FARO

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



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

GEAR
nuova
concessionaria
OPEL

SABATO 22 FEBBRAIO 2020

IL SECOLO XIX

GEAR
OPEL

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "SENTE" in Liguria, AL e AT. In omaggio "Italia Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXIV - NUMERO 45, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50

GNN

PRIMO ESPERIMENTO IN ITALIA

Alassio, i proventi delle slot al centro contro la ludopatia

REBAGLIATI / PAGINA 14



OPERAZIONE DA UN MILIARDO

Definita l'intesa sull'ex Ilva: lo Stato tornerà azionista

L'ARTICOLO / PAGINA 15



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 13
Economia-Marittimo	Pagina 15
Genova	Pagina 18
Cinema/Tv	Pagina 36/37
Xt	Pagina 36
Sport	Pagina 42
News	Pagina 47

GRAVE UN UOMO DI CODOGNO CHE A INIZIO FEBBRAIO AVEVA PARTECIPATO A UNA GARA PODISTICA A PORTOFINO. LA REGIONE LIGURIA: «NESSUN RISCHIO»



Un'immagine di Codogno dopo l'ordinanza che ha disposto la chiusura di scuole, bar, ristoranti, uffici e strutture sportive

ANSA

AG, DE MICHELI ALLA CERIMONIA



Festa per il ponte rinato in 70 giorni «Da Savona esempio all'Italia»

Settanta giorni di lavoro dal momento del dissequestro dell'area, senza pause nemmeno durante le feste. Così è stato ricostruito sulla A6 Savona - Torino il viadotto Madonna del Monte travolto da una frana il 24 novembre e da oggi riaperto al traffico. «Da Savona è arrivato un esempio per tutti i cantieri in Italia» ha detto il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli.

L'INVIATO MENDINI / PAGINE 6 E 8

Virus, primo morto in Italia

La vittima nel padovano. Tra Veneto e Lombardia 17 le persone contagiate. In dieci Comuni del Lodigiano stop a ogni attività: 50 mila persone a casa

Primo morto in Italia per il coronavirus: è un uomo di 78 anni di Montebelluna, in provincia di Padova. Complessivamente sono 17 le persone contagiate. Per ora tutte al Nord. Sedici in Lombardia, nel Lodigiano, e un'altra in Veneto.

Nel Lodigiano 50 mila persone sono state invitate a restare a casa. Dieci i Comuni isolati. Polemiche sulla quarantena, ma il premier Conte, la Protezione civile e il ministro Speranza rassicurano: «Attenzione alta, ma niente panico».

D'ORIA, VIANI E ALTRI SERVIZI / PAGINE 2-7 E 18-19

IL COMMENTO

EUGENIA TOGNOTTI

IL SUPER DIFFUSORE, UNO SPETTRO SI AGGIRA PER L'ITALIA

La parola d'ordine è - deve essere in queste ore - non scatenare un'esplosione di paura, ansie, pregiudizi. Ma si affaccia lo spettro del "paziente zero", il super diffusore del virus.

L'ARTICOLO / PAGINA 5

L'ANALISI

MARIO TOZZI

I microbi sono più forti degli altri esseri viventi E cambiano la Storia

I microrganismi riescono a sfuggire ogni forma di controllo e si evolvono in modo multiforme. Per questo sono più forti di ogni essere vivente e possono cambiare la Storia.

L'ARTICOLO / PAGINA 7

ROLLI



MANUTENZIONI URGENTI

Emanuele Rossi

Nuovi guai sulla A26 Chiusa per sei giorni una galleria a Ovada

Chiusa per lavori urgenti un'altra galleria dell'A26: è la Rocca di Armé, tra Ovada e Masone in direzione Genova.

L'ARTICOLO / PAGINA 9

IL CASO

Funivie del carbone il governo dice no a Toti commissario

Dopo le liti in Parlamento tra maggioranza e opposizione non sarà più Toti il commissario per le funivie di Savona. Il governatore: «Siamo alla rottamazione».

SERVIZIO / PAGINA 9

AURUM 1962

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI

COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r

9 77 15 14 43 56 20

BUONGIORNO

Fra poco più di un mese (il 29 marzo) torneremo a votare per dire sì o no a una riforma costituzionale, quella che riduce i deputati da 630 a 400 e i senatori da 315 a 200. Stavolta, a differenza delle precedenti (riforme Renzi del 2016 e Berlusconi del 2006), non c'è urlo e non c'è furore, non c'è allarme democratico, nessuna restaurazione del fascismo né partigiani alle armi. Ed è strano, visto che la mutazione costituzionale non è complessiva ma basata sul presupposto, dozzinale e facinoroso, che i parlamentari, cioè i rappresentanti del popolo nel luogo in cui si decide sul popolo e in nome del popolo, costano e non servono a nulla. Proprio un'idea brillante di democrazia. E infatti, dopo la scontata vittoria dei sì, avremo il numero di eletti in rapporto ai cittadini più basso d'Europa. Sa-

ranno truppe snelle sempre più controllabili dal boss e dunque sempre più agli ordini. Come rimpiangeremo voltagabbana e trasformisti. Qualcuno ha scritto con arguzia di uno dei passaggi dalla democrazia rappresentativa al delirio assembleare, plebiscitario ed emotivo della democrazia diretta, ma in realtà il passaggio cruciale è già avvenuto: secondo i sondaggi, favorevoli al taglio sono nove italiani su dieci, e i partiti si sono messi in riga (l'unico contrario è + Europa). Tutti d'accordo per essere in sintonia col fanatismo antipolitico. Ora si è costituito un piccolo, nobile e orgogliosamente suicida comitato del no, con Giorgio Gori, sindaco di Bergamo, Daniele Viotti del Pd piemontese, il senatore Tommaso Nannicini e pochi altri. Sarà un'altra battaglia che varrà la pena perdere.

Né urlo né furore

REGISTRATORI DI CASSA OMOLOGATI RT



De Vita
office & communication
Via di Sottoripa 147r, Genova
Tel 348 39 39 000

€ 2,50* in Italia — Sabato 22 Febbraio 2020 — Anno 156°, Numero 52 — ilsol24ore.com*In vendita abbinata obbligatoriamente con Edipolitica (Il Sole 24 Ore e L'Espresso) — Edipolitica € 4,00
Non è esclusivamente per gli abbonati. Il Sole 24 Ore ed Edipolitica, in vendita separataPoste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 353/2003
conv. L. 46/2009, art. 1, C. 1, DCE Milano

Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo**Circolare Entrate**
Corrispettivo
non riscosso
con obbligo
di scontrinoMastromatteo
e Santacroce
— a pagina 19**Archivio rapporti**
Le holding
non devono
comunicare
i titoli sovrani

Marco Piazza — a pag. 20



Goodbye season changes!

BluEarth-4S

FTSE MIB 24773,15 -1,22% | SPREAD BUND 10Y 135,00 -0,30 | €/S 1,0801 +0,10% | ORO FIXING 1643,30 +1,50% | **Indici&Numeri** → PAGINE 24-27

Virus in Italia, quarantena per 50mila

IL CONTAGIO

In Lombardia 15 contagiati
in 10 Comuni del Lodigiano
Altri due casi nel PadovanoNell'area del focolaio
chiusa con una ordinanza
tutte le attività produttive

Edizione chiusa in redazione alle 22

Focolaio di coronavirus in Lombardia:
accertati ieri 15 contagi nel Lodigiano.
Controlli su chi è entrato in contatto
con i contagiati: 250 le persone in bol-
lamento. Un'ordinanza di Regione em-
nistero della Salute ha disposto la so-
spensione di ogni attività in 10 comuni
(50 mila abitanti): chiusi imprese, ne-
gozi e scuole. Due casi anche in Veneto.
Il presidente del Consiglio Giuseppe
Conte dice che per il momento non sa-
rà sospeso l'accordo di Schengen sul
libera circolazione ai confini.

— Servizi alle pagine 3, 4 e 4

LA PAURA DEI MERCATI

**Borse europee in caduta
Il T Bond Usa a 30 anni
tocca il minimo storico**

Riccardo Barlaam — a pag. 4

L'EMERGENZA SANITARIA

1
OCCUPAZIONE
Cassa
integrazione
per chi chiude

— a pagina 3

2
VERIFICHE
Lodi, attività
sospesa
all'Unilever

— a pagina 3

3
OGGI IL VERTICE
L'emergenza
cambia
l'agenda G20

— a pagina 4

Fatturato dell'industria: primo calo in cinque anni L'export non corre più

ITALIA BLOCCATA

L'Istat certifica una frenata
corale a eccezione di tessile,
farmaceutica e alimentareGià i ricavi dell'industria. Per il 2019
è stata rilevata una flessione rispet-
to allo scorso anno sia del fatturato
(-0,35, il dato grezzo e quello cor-
retto) sia dei nuovi ordinativi(-1,95). Lo comunica l'Istat, rile-
vando che, per il fatturato, si tratta
del primo calo in termini annui dal
2015, mentre per gli ordinativi della
prima diminuzione dal 2014. A di-
cembre inoltre sesto calo consecuti-
vo delle vendite realizzate all'este-
ro dalle nostre imprese. La frenata
appare corale, coinvolge quasi tutti
i settori, con l'eccezione di farma-
ceutica, alimentare e tessile.Orlando, Palmiotti, Piacentini
— a pagina 5**+15
per cento**L'incremento degli
appassionati di sport invernali
secondo gli esercenti funivari
di Anel. In alcune località arriva
al 20% rispetto all'anno prima**Turismo
Boom
di presenze
in montagna:
settimane
bianche
da record**

Enrico Netti — a pag. 6

EMERGENZE



Ricostruito in soli tre mesi. Il viadotto Madonna del Monte sulla A6. La struttura, inaugurata ieri, riapre al traffico questa mattina

**Riaperto il ponte sulla A6,
ma 157 viadotti sono da rifare**Sull'autostrada A6 Torino-Savona, nonostante l'inaugurazione del
nuovo viadotto Madonna del Monte, ricostruito in soli tre mesi
dopo il crollo causato dalla frana del 24 novembre, i lavori non sono
finiti. Di qui al 2036, infatti, tutti i 157 viadotti degli anni Cinquanta
dovranno essere rifatti o ristrutturati. Caprino, Morino — a pag. 9

PANORAMA

CONFINDUSTRIA

**Codice delle crisi,
Bonafede apre
alle imprese**«Appreziamo che il ministro della
Giustizia, Alfonso Bonafede, di
fronte alle nostre osservazioni criti-
che nei confronti del provvedimen-
to sulla crisi d'impresa ci abbia
prontamente contattati per comu-
nicare la disponibilità ad aprire un
confronto». Lo dice il presidente di
Confindustria, Vincenzo Bocca, do-
po la presa di posizione della con-
federazione degli imprenditori sulle
modifiche al provvedimento sulle
crisi di impresa. — a pagina 6

BUSSOLA & TIMONE

**UN ANTI VIRUS
PER L'ECONOMIA
CHIAMATO
GLOBALIZZAZIONE**

di Giovanni Tris — a pagina 15

VENTURE CAPITAL

**Rancilio, nuovi soci in Cube
con aumento da 11 milioni**Con un aumento di capitale da 11 mi-
lioni, Luca Rancilio, erede dell'iden-
tita di macchine da caffè, riorganizza
il family office aprendo il nuovo stru-
mento Cube a nuovi soci che porta-
no il valore complessivo a 27 milioni
di euro. Circa 80 gli investimenti, in
prevalenza all'estero. — a pagina 11

BRUXELLES

**Bilancio Ue senza accordo
Michel: «Serve più tempo»**Puntata nera per il bilancio europeo.
Il progetto proposto dal presidente
del Consiglio Ue Michel non ha rac-
colto il consenso dei capi di Stato e di
Governo. «Serve più tempo», ha de-
tato. Italia, Romania e Portogallo han-
no avuto mandato per elaborare una
nuova proposta. — a pagina 16

.food

ECONOMIA
DEL CIBO
E AGROALIMENTARE**Pronto
il Disegno di legge,
l'agropirateria
diventerà reato**

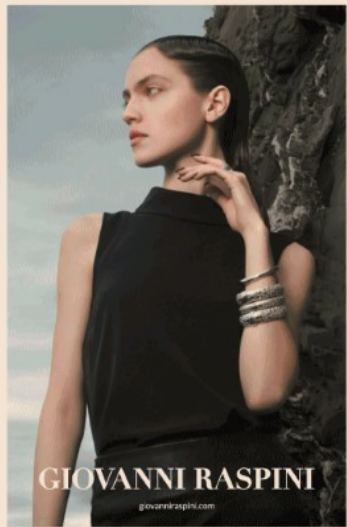
Giorgio dell'Orefice — a pag. 22

Motori

RESTYLING

**Mazda 2, compatta
giapponese
con un nuovo
super condensatore**

Massimo Mambretti — a pagina 31



GIOVANNI RASPINI

giovanniraspini.com

Atlantia: fondo Aspi sul tavolo di Conte Stretta sul riassetto

AUTOSTRADE

Nel dossier coinvolte
quattro banche d'affari
e due studi legaliAutostrade, si lavora al piano fon-
do Aspi. Advisor al lavoro sul pro-
getto. In arrivo sul tavolo di Conte,
che può scongiurare la revoca della
concessione e che prevede un
fondo in cui Atlantia conferirà il
controllo di Autostrade per l'Italia.
Mangano — a pag. 12

MODELLI VINCENTI

**LA LEZIONE
DELL'EMILIA**

di Marco Fortis

I nuovi dati di contabilità eco-
nomica territoriale dell'Istat
hanno fatto emergere un
"caso Emilia-Romagna" che, se
le stime preliminari saranno
confermate, ha del clamore.

— Continua a pagina 15

Ubi, parte la conta delle forze in campo sulla offerta di Intesa

BANCHE

Ca' de Sass: nuove sedi
a Brescia, Bergamo,
Cuneo e BariInizia la conta delle forze in cam-
po nella partita tra Intesa e Ubi.
L'esito dell'offerta di scambio
presentata da Ca' de Sass sulle
azioni dell'ex popolare si gio-
cherà tutta sulla forza delle ade-
sioni raccolte in fase di offerta.
Davi — a pag. 13

FALCHI & COLOMBE

**LA SPUGNA
DI TRUMP**

di Donato Masciandaro

Nei giorni scorsi ha de-
stato clamore il fatto
che il presidente ameri-
cano Donald Trump abbia
concesso la grazia a Michael
Milken. — Continua a pagina 15

APPALTI E CONTROLLI

**Compensi 2019
pagati nel 2020,
l'ambiguità
dell'Agenzia**È bastato il riferimento al regime
di «cassa estesa» nella circolare
sulle ritenute appalti per creare
nuovi dubbi. A Telefisco 2020
l'Agenzia delle Entrate, nelle sue
risposte ai quesiti degli esperti
del Sole 24 Ore, aveva precisato
che le ritenute sulle retribuzioni
maturate a dicembre 2019 sono
fuori dalla normativa sugli ap-
palti anche se pagate dopo il 12gennaio 2020. La circolare 1/
E/2020 ribadisce sostanzialmen-
te il concetto, introducendo però
un inciso che richiama il cosid-
detto principio di cassa allargata,
cioè il termine del 12 gennaio
entro cui i pagamenti per redditi
di lavoro dipendente vengono
imputati al percettore nel perio-
do di imposta precedente. Questo
richiamo ha fatto sorgere dubbisulla rilevanza, per i controlli
sugli appalti, di ritenute su retri-
buzioni che, seppur di compe-
tenza del 2019, sono pagate oltre
il 12 gennaio uscendo quindi dal
principio di cassa allargata.
Logica vorrebbe che i redditi
maturati nel 2019 non siano mai
da considerare. Ma una conferma
ufficiale sarebbe opportuna.
Luca Galani — a pag. 18



CRASTAN
1870
100% ORZO ITALIANO

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

ristora
INSTANT DRINKS

Sabato 22 febbraio 2020
Anno LXXVI - Numero 52 - € 1,20
Cattedra di San Pietro Apostolo

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

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

SCOPPIA IL CORONAVIRUS IN ITALIA

CONTAGIATI PURE NOI

Lombardia, 15 casi. In Veneto 2
Isolati 10 comuni del Lodigiano
Chiuse scuole, chiese e uffici

Il primo italiano è grave
con lui sua moglie incinta
trasferita al Sacco di Milano

Conte non chiude i confini
Rissa politica sulla Toscana
Accuse al governatore Rossi

Il Tempo di Osho

AgCom stanga Rai: più spazio a M5s. Che non lo vuole

Carta a pagina 10

Lenzi, Frasca e Sereni da pagina 2 a 5

"Ma st'Agcom 'n se poteva
fa i cazzi sui?"



"Mò quando ce invitano 'n
se potemo più rifiutà"

Ostia: analisi gratis agli amici, 141 indagati

Fonte Laurentina

Roghi tossici e discariche
è il triangolo dei veleni

Conti a pagina 18

... Un esame di laboratorio, una visita dall'otorino o un'ecografia. All'ospedale Grassi di Ostia ogni accertamento poteva essere effettuato gratis, bastava conoscere la persona giusta. La Finanza infatti ne ha individuati 141: tutti indagati per favori ad amici e parenti. La Corte dei conti indaga per danno erariale.

Ossino e Parboni a pagina 16

Scontro in Campidoglio

La ricandidatura della Raggi
fa scoppiare i 5 Stelle

De Rosa a pagina 14

La riforma della previdenza

Per la pensione anticipata
spunta l'ipotesi «quota 101»

Caleri a pagina 9

Palazzo Chigi traballa

Renzi mette alla prova Conte
«Ora accolga le nostre idee»

Pietrafitta a pagina 7

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

Incoronato dal Guardian

Ecco perché
adesso l'Ostiense
è quartiere cool

Verucci a pagina 22

Il mistero irrisolto

Dubbi sul sangue
della madonnina
di Civitavecchia

Di Pietro a pagina 21

buona tv
a tutti

di Maurizio Costanzo



Con ritardo ma con piacere, parlo di uno spettacolo andato in onda su Raiuno venerdì della scorsa settimana, che aveva per protagonisti Carlo Conti, Giorgio Panariello e Leonardo Pieraccioni. È la trasposizione televisiva di uno spettacolo teatrale che i tre hanno portato in giro in tutta Italia. Esperimento riuscito, uno spettacolo piacevole, divertente, con evidente il legame di amicizia tra Carlo, Leonardo e Giorgio. A proposito di amicizia e di ritorno insieme, cito ancora una volta la riunione dei «Ricchi e Poveri», chiedendomi se sono tornati insieme solo per Sanremo o se invece riprenderanno a cantare in quartetto. (...)

Segue a pagina 33

Sabato 22 Febbraio 2020
Nuova serie - Anno 29 - Numero 44 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

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



CIRCOLARE ENTRATE

Corrispettivi elettronici, moratoria delle sanzioni

a pag. 24

SCHEMA DI DECRETO

Fatturazione dei consumi termici separata da luce e gas

Chiavito a pag. 24

ENTI LOCALI

Delega e misure urgenti per il Tuel una riforma a due vie

Corisano a pag. 28

COL MILLEPROGHE

Nei club non c'è spazio per i fan: rinviata la riforma

Dominici a pag. 30

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Corrispettivi - La circolare dell'Agenzia delle entrate

Bolletta energetica - Lo schema di decreto legislativo



Offerta in perdita - La sentenza del Tar Lombardia sugli appalti

Rimborsi fiscali - La sentenza della Ctp di Reggio Emilia

In Campania e Veneto l'M5s ha deciso di correre con due suoi candidati che penalizzano il Pd

Carlo Valentini a pag. 7

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

Covid-19, vademecum imprese

Il virus, sbarcato in Italia, impone di aggiornare il Duvri (valutazione dei rischi) e la fornitura di dispositivi di protezione. Cig per gestire le assenze

Il contagio conclamato in Italia del nuovo virus impone alle aziende l'aggiornamento del documento di valutazione dei rischi (Duvri) per la presenza del nuovo rischio biologico, nonché la fornitura dei dispositivi di protezione individuali (le mascherine). Per gestire le assenze forzate dei lavoratori, invece, l'azienda può ricorrere a un periodo di cassa integrazione per «eventi di forza maggiore».

Cirilli a pag. 29

L'università italiana sta andando verso il fallimento



L'università italiana è una foresta pietrificata, totalmente scollegata dalla realtà del Paese. Ad esempio, da anni mancano medici e infermieri, ma le facoltà di medicina e scienze infermieristiche sono a numero chiuso, mentre le iscrizioni a facoltà che producono solo disoccupati non hanno limiti di iscrizioni. L'introduzione della laurea triennale è stato un fallimento, anzi una beffa per gli studenti che

alla fine del corso di laurea si ritrovano con un titolo in mano che non vale niente. E il sistema di abilitazione dei docenti è fallimentare. Per renderlo il più oggettivo possibile, è stato sostanzialmente messo nelle mani dei responsabili delle riviste scientifiche, che, decidendo chi e cosa pubblicare, decidono, di fatto, chi prende l'abilitazione e chi no.

Guattari a pag. 4

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

A chi la tocca la tocca, diceva Renzo nei *Promessi sposi* a proposito della peste. La saggezza e rassegnazione di Renzo può forse essere applicata a Covid-19 (era tanto più garbato il nome precedente con la corona), ma non alle banche destinate a essere target per acquisizioni e incorporazioni. Specialmente se a muovere verso la conquista è Intesa Sanpaolo, non solo la maggiore banca italiana e una delle più solide, se non la più solida d'Europa, ma la banca con il vertice più lucido e capace. La coppia formata dal capo assoluto Carlo Messina e dal presidente della controllata Banca Imi da anni non ne ha sbagliata una di operazione e soprattutto i due hanno il principio di non derogare dai parametri di prezzo attentamente calcolati prima di muoversi. E così è anche per l'ops lanciata su Ubi. Ma qual è il prezzo

continua a pag. 2

LUNEDÌ IN EDICOLA



PRIMA MONDIALE

Debutta a Tokyo l'insegna per uffici Ikea for Business

Sottitolo a pag. 15



LUCA SAVASTANO
VINCITORE DI YFTC SALERNO

È partito ufficialmente il Contest Young Factor To Compete di Noverim, patrocinato dall'Unione Nazionale Giovani Dottori Commercialisti ed Esperti Contabili.

L'UDCEC di Salerno ha aperto la competizione e il migliore è risultato essere il Dott. Luca Savastano con il suo elaborato dal titolo "Usura: giganti criticità nascoste". Il lavoro è stato giudicato vincente per il taglio pratico e per l'approfondimento puntuale di alcuni aspetti specifici della materia trattata.

Il Dott. Savastano, iscritto all'UDCEC di Salerno, Commercialista e Revisore Legale dei conti e CTU del Tribunale di Salerno, è anche componente di due Commissioni di Studi dell'UDCEC e vanta svariati incarichi presso primarie realtà sul territorio.

Per ricevere maggiori informazioni sul contest scrivici a yftc@noverim.it

Per leggere l'articolo vincente e partecipare alla prossima edizione collegati al sito www.noverim.it

Noverim, Società di consulenza per le PMI, promuove su tutto il territorio nazionale il progetto YFTC, che rientra nel più ampio programma del Network Together To Compete rivolto a tutti i Professionisti

noverim network
TOGETHER TO COMPETE

YOUNG FACTOR
TO COMPETE

Per maggiori informazioni:
info@noverim.it | Tel.: +39 02 49 75 85 71 | noverim.it



Unione Nazionale Giovani Dottori Commercialisti
ed Esperti Contabili*

Con il patrocinio di

* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbinamento esclusivo a «IL SECOLO XIX» a euro 1,50
Con «La legge di bilancio e il decreto collegato» a € 0,50 in più. Con «L'antidropo» e «L'antidropo» a € 0,50 in più. Con «Tar 2020» a € 0,50 in più. Con «Il documento del bilancio 2020» a € 0,50 in più.

LA NAZIONE

SABATO 22 febbraio 2020
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Elezioni regionali: il sondaggio di Egm Acqua fa volare Italia Viva

**Ora Renzi suona la carica
«Ci vota un toscano su dieci»**

Fichera a pagina 15



Contagi e paura, il morbo è tra noi

In Lombardia già 15 casi, grave uomo di 38 anni. Ricoverata la moglie incinta. Scuole e bar chiusi in tre comuni. Due anziani colpiti in Veneto. Il governo: quarantena obbligatoria per chi torna dalla Cina. La Lega: troppo tardi

Servizi e Donelli
da pagina 3 a pagina 11

Lo sbocco finale della crisi

**Quel che Renzi
non può
ottenere**

Bruno Vespa

«C'è un limite oltre il quale non si può tornare indietro. Vale per le persone comuni, vale a maggior ragione per un leader. Se al punto in cui siamo, Matteo Renzi accettasse un compromesso, magari in cambio della riduzione al 4% della soglia di sbarramento del nuovo sistema elettorale e qualche posto nelle società pubbliche dovrebbe togliere tutti gli specchi da casa e farsi la barba alla cieca. Ma non lo farà. Ancora ieri ha tenuto il punto, ribadendo le quattro richieste avanzate a 'Porta a porta'. Per la verità, ha parlato di 'giustizia giusta' non ripetendo la minaccia di sfiduciare il ministro della Giustizia se non viene ritirata la norma sulla prescrizione.

Continua a pagina 13

OGNI INFETTO PUO' GENERARNE ALTRI TRE. EVITARE LUOGHI AFFOLLATI, SI' ALLE MASCHERINE

COME DIFENDERSI DAL VIRUS



Allarme coronavirus
a Codogno (Lodi)
I contagiati hanno fatto
scattare la chiusura di vari reparti

Bonzi a pagine 7

La nostra scelta

**Un articolo
scritto anche
in cinese**

Agnese Pini

Ieri ci siamo svegliati con la notizia del primo contagio italiano da coronavirus. È stato uno choc a cui di ora in ora è andata sommandosi l'angoscia dell'imponderabile, perché quel «paziente uno» si è rapidamente moltiplicato: 17 malati, il dato è aggiornato alla mezzanotte. Così ci siamo scoperti per la prima volta vulnerabili. E se fino a ieri, appunto, la sensazione della vulnerabilità era solo un presagio possibile, adesso si vede, si conta, esiste. La politica è esplosa, anche in Toscana, dove freschissima era la polemica sulle misure da adottare contro il contagio. Stanno rientrando in regione oltre 2.500 persone provenienti dalla Cina, e il numero è approssimativo, sennò è esatto.

Segue a pagina 10



Tra cinema e letteratura

**Intramontabile Lupin
Torna il ladro gentiluomo**

Barbolini a pagina 27



La provocazione: certe pubblicità sono uno stupro

**Armani libera le donne
«Gli stilisti le rispettano»**

Desiderio a pagina 28

NOLEGGIO
BRUNETTI
GRUPPI ELETTROGENI - TORRI FARO

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

Ci trovate in Strada Lotelli n.3
46042 Castel Goffredo - MN

Tel. 0376-779310
Fax 0376-788109

info@brunettigeneratori.it
www.brunettigeneratori.com

BORBONESE



la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari



Direttore Carlo Verdelli

Anno 45 - N°45

Sabato 22 febbraio 2020

Oggi con Robinson e D

In Italia € 2,50

L'EMERGENZA

Virus, il Nord nella paura

L'allarme Già quindici contagiati in Lombardia, tra cui medici e infermieri a Codogno. Un focolaio anche a Padova

Il blocco Dieci Comuni isolati, 50 mila abitanti costretti a rimanere in casa. Scuole chiuse, no messe e partite di calcio

Il piano Il ministro Speranza: quarantena obbligatoria per chi arriva dalla Cina. Salvini: confini blindati. Conte: non serve

In Veneto muore anziano contagiato: è la prima vittima in Italia



Il commento

Il fantasma del contrappasso

di Gabriele Romagnoli

Uno spettro si aggira per le strade di casa. Forse sui pianerottoli. Da Wuhan a Codogno il passo è lungo.

● a pagina 38

L'ospedale L'arrivo di un caso sospetto al Sacco di Milano dove sono ricoverati alcuni dei contagiati da coronavirus

STEFANO DI GRANDI / FOTOGRAFIA

dal nostro inviato Giampaolo Visetti

CODOGNO (LODI) — La prima vittima in Italia per il coronavirus è un uomo di 77 anni di Vo' Euganeo (Padova), in Veneto. E in Lombardia cinquantamila persone temono che il Lodigiano, il cuore dell'epidemia, si riveli la Wuhan d'Italia.

● alle pagine 2 e 3
servizi di Bocci, Corica, Ferro, Isman, Nadotti, Pasolini Pucciarelli, Rancati e Varesi ● da pagina 3 a pagina 9

Domande & risposte

Dieci cose da sapere per evitare rischi

di Elena Dusi ● a pagina 11



La cittadina Codogno (Lodi) e altri Comuni sono isolati. Chiusi uffici, scuole e negozi. Abitanti invitati a restare a casa

ANDREA FAGARU / ANSA

L'esperto

Ma la scienza può fermarlo

di Alberto Mantovani

Racconta una favola africana che un incendio si sviluppò nella foresta. Tutti gli animali fuggirono, tranne un colibrì.

● a pagina 38

BORBONESE



La strage razzista in Germania



▲ Il ricordo Fiori e candele per le vittime di Hanau THOMAS LORRES/GETTY IMAGES

Quell'incubo venuto da lontano una sconfitta per la Merkel

di Paolo Berizzi e Tonia Mastrobuoni
● alle pagine 12, 13 e 15

L'intervista

Armani: la moda fa del male alle donne

di Serena Tibaldi



● a pagina 27

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49822933 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma

Concessionaria di pubblicità: A. Manzoni & C.
Milano - via Perseus, 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 2,50 - Svizzera Italiana CHF 3,50 - Svizzera Francese e Tedesca CHF 4,00

N2

Cultura Bernard-Henri Lévy:
addio Jean Daniel, amico e maestro
BERNARD-HENRI LÉVY - P. 25

Moda Armani si schiera
dalla parte delle donne
MARIA CORBI - P. 23



Vip Al Pacino lasciato dalla fidanzata
"Troppo pesante la differenza d'età"
LORENZO SORIA - P. 15



LA STAMPA

SABATO 22 FEBBRAIO 2020



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) // ANNO 154 // N. 50 // IN ITALIA // SPEDIZIONE ABB. POSTALE // D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) // ART. 1 COMMA 1, DCB - TO // www.lastampa.it

GNN

IL GOVERNO ORDINA LA CHIUSURA DI SCUOLE E UFFICI IN DIECI COMUNI DEL LODIGIANO. LA REGIONE: NON USCITE

Coronavirus, primo morto in Italia

È un 78enne di Padova. Quindici casi in Lombardia. Grave un uomo contaminato dall'amico senza sintomi

I PUNTI OSCURI DELLA TRASMISSIONE

LO SPETTRO DELL'UNTORE INVISIBILE

EUGENIA TOGNOTTI

La parola d'ordine è - deve essere in queste ore - non scatenare un'esplosione di paura, ansie, pregiudizi. Ma, certo, con consapevolezza e senza allarmismi, questi primi casi di infezione da coronavirus - contratta indiscutibilmente sul suolo nazionale, in un'Italia blindata dal divieto dei voli diretti tra il nostro Paese e la Cina -, con la prima vittima italiana a Padova, fanno suonare una campana d'allarme che è difficile ignorare.

Non siamo più al capitolo del virus d'importazione, ma a quello, nuovissimo, della circolazione interna, per ora limitata al Nord. Mentre si affaccia all'orizzonte lo spettro di un «super diffusore» in terra lombarda, a preoccupare sono i punti oscuri della «mappa» del percorso del virus arrivato al primo giovane uomo contagiato e ricoverato in ospedale. Non ha viaggiato in Cina. E, a quanto pare, un suo amico manager, arrivato dal Paese asiatico tra il 20 e il 21 gennaio, e con cui ha avuto contatti, non è il «paziente zero», essendo risultato negativo ai test svolti all'ospedale Sacco di Milano. Restano in campo ipotesi alternative. Che sembravano uscite di scena, come la trasmissione asintomatica del Covid-19, sostenuta dal direttore del Cdc, (il Centro statunitense per il controllo e la prevenzione delle malattie infettive di Atlanta), sulla base degli scambi con i colleghi cinesi, impegnati sul fronte della guerra al nuovo coronavirus, un nemico di cui studiano ogni mossa.

CONTINUA A PAGINA 23



ANDREA FASANI/ANSA

Il centro di Codogno, in provincia di Lodi, deserto per l'emergenza coronavirus

Il primo morto per coronavirus in Italia è nel Padovano: si tratta di un 78enne. Quindici casi in Lombardia, un altro in Veneto. Un uomo di Codogno ricoverato in gravissime condizioni: ha avuto contatti con un collega rientrato dalla Cina. Contagiata anche la moglie incinta, medici e infermieri. Il ministro Speranza: «Scuole e imprese chiuse in tutta l'area interessata». Dieci i Comuni isolati. L'ansia dei cittadini: «Ora abbiamo paura». Mascherine già introvabili alle 10 del mattino e farmacie prese d'assalto. **SERVIZIO - PP. 2-7**

IN PROVINCIA DI LODI

**Nel paese fantasma la gente si chiude in casa
"Ora abbiamo paura"**

REPORTAGE - PP. 2-3

PARLA CARLO SIGNORELLI

**"Epidemia difficile
Dobbiamo al più presto
isolare il focolaio"**

INTERVISTA - P. 4

LA TRINCEA SANITARIA

**Tra i medici del Sacco
"È una minaccia
ma sapremo affrontarla"**

SERVIZIO - P. 4

UN'INSIDIOSA CONVIVENZA

**Quei microrganismi
più forti dell'uomo
che cambiano la Storia**

MARIO TOZZI - P. 7

STAMPA PLUS ST+

TARANTO

**Accordo con Mittal:
lo Stato entra
nel capitale ex Ilva**

P. 19



IL CASO

**L'Europa al palo
Fallisce il negoziato
sul bilancio**

P. 19



LE STORIE

**Gli illustratori
raccontano
il ciclo della vita**

P. 32

**La donna che cerca
notizie del marito
ucciso dai nazisti**

P. 32



BUONGIORNO

Fra poco più di un mese (il 29 marzo) torneremo a votare per dire sì o no a una riforma costituzionale, quella che riduce i deputati da 630 a 400 e i senatori da 315 a 200. Stavolta, a differenza delle precedenti (riforme Renzi del 2016 e Berlusconi del 2006), non c'è urlo e non c'è furore, non c'è allarme democratico, nessuna restaurazione del fascismo né partigiani alle armi. Ed è strano, visto che la mutazione costituzionale non è complessiva ma basata sul presupposto, dozzinale e facinoroso, che i parlamentari, cioè i rappresentanti del popolo nel luogo in cui si decide sul popolo e in nome del popolo, costano e non servono a nulla. Proprio un'idea brillante di democrazia. E infatti, dopo la scontata vittoria dei sì, avremo il numero di eletti in rapporto ai cittadini più basso d'Europa. Saranno truppe snelle sempre più controllabili dal boss e dunque sempre più agli ordini. Come rimpiangeremo voltagabbana e trasformisti. Qualcuno ha scritto con arguzia di uno dei passaggi dalla democrazia rappresentativa al delirio assembleare, plebiscitario ed emotivo della democrazia diretta, ma in realtà il passaggio cruciale è già avvenuto: secondo i sondaggi, favorevoli al taglio sono nove italiani su dieci, e i partiti si sono messi in riga (l'unico contrario è + Europa). Tutti d'accordo per essere in sintonia col fanatismo antipolitico. Ora si è costituito un piccolo, nobile e orgogliosamente suicida comitato del no, con Giorgio Gori, sindaco di Bergamo, Daniele Viotti del Pd piemontese, il senatore Tommaso Nannicini e pochi altri. Sarà un'altra battaglia che varrà la pena perdere.

Né urlo né furore

ranno truppe snelle sempre più controllabili dal boss e dunque sempre più agli ordini. Come rimpiangeremo voltagabbana e trasformisti. Qualcuno ha scritto con arguzia di uno dei passaggi dalla democrazia rappresentativa al delirio assembleare, plebiscitario ed emotivo della democrazia diretta, ma in realtà il passaggio cruciale è già avvenuto: secondo i sondaggi, favorevoli al taglio sono nove italiani su dieci, e i partiti si sono messi in riga (l'unico contrario è + Europa). Tutti d'accordo per essere in sintonia col fanatismo antipolitico. Ora si è costituito un piccolo, nobile e orgogliosamente suicida comitato del no, con Giorgio Gori, sindaco di Bergamo, Daniele Viotti del Pd piemontese, il senatore Tommaso Nannicini e pochi altri. Sarà un'altra battaglia che varrà la pena perdere.



www.carnidepetris.com



181345 Ch 10,00
Pecunia 6,00



Scopri le idee di investimento di domani su www.fidelity-italia.it

MILANO MODA DONNA VINCE IL NUOVO LUSSO **IN EDICOLA**

www.milanofinanza.it

MILANO

FINANZA

Classedificatori



Scopri le idee di investimento di domani su www.fidelity-italia.it

€ 4,20

Sabato 22 Febbraio 2020 Anno XXXI - Numero 038

MF il quotidiano dei mercati finanziari

Spedizione in A.2 art. 1 e 1 L. 46/04 DCB Milano

I SEGNALE NEGATIVI DELL'ECONOMIA PER ORA NON SPAVENTANO LE BORSE. MA LE PREVISIONI DEL BIG MONEY DICONO CHE...

Il virus è in Italia. E adesso?

RISIKO Così l'ops di Intesa Sanpaolo su Ubi, concordata con Unipol-Bper e con l'assistenza di Mediobanca, cambia il sistema bancario in Italia ed Europa. A meno che da Brescia e Bergamo...

Dove arriverà la

Triplice Intesa

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

A chi la tocca la tocca, diceva Renzo nei *Promessi sposi* a proposito della peste. La saggezza e rassegnazione di Renzo può forse essere applicata a Covid-19 (era tanto più garbato il nome precedente con la corona), ma non alle banche destinate a essere target per acquisizioni e incorporazioni. Specialmente se a muovere verso la conquista è Intesa Sanpaolo, non solo la maggiore banca italiana e una delle più solide, se non la più solida d'Europa, ma la banca con il vertice più lucido e capace.

La coppia formata dal capo assoluto Carlo Messina e dal presidente della controllata Banca Imi da anni non ne ha sbagliata una di operazione e soprattutto i due hanno il principio di non derogare dai parametri di prezzo attentamente calcolati prima di muoversi. E così è anche per l'ops lanciata su Ubi. Ma qual è il prezzo che hanno deciso di pagare per la terza banca italiana? Quello comunicato di 4,7 miliardi con scambio azionario, oppure uno più alto?

Il ceo Carlo Messina ha finora smentito, legittimamente e saggiamente, che la sua banca sia disponibile a cambiare all'insù il prezzo, ma nelle operazioni di opa od ops, visto che si tratta di un'offerta non concordata, può sempre accadere qualche aggiustamento. Le aree di intervento possibili sono tante e se Messina con la collaborazione di Gaetano Micciché si accorgerà che



UNICREDIT/HSBC
Mustier al bivio
Lascia o rilancia

REAL ESTATE
Bottelli spiega i piani
di Blackstone

PERSONAGGI
De Negri, l'altra metà
della Torino vincente

PARLA IL
Il caffè resterà
in famiglia





Investire nell'Italia che cresce? Abbiamo un piano.

I nuovi Piani individuali di Risparmio sostengono le imprese italiane e permettono agli investitori di accedere a importanti agevolazioni fiscali*. È un campo che conosciamo bene: siamo il principale gruppo indipendente del risparmio gestito in Italia, siamo stati i primi, nel 2017, a lanciare un fondo PIR e siamo stati premiati con un rating Morningstar di 5 stelle**. Quindi, per approfittare dei benefici dei nuovi PIR, a chi ti rivolgeresti?

Scopri le nostre soluzioni su pir.animasgr.it




** Rating riferito ad Anima Iniziativa Italia classe A, vale a dire la classe retail con la serie storica più lunga (ultimi dati disponibili: fonte: Morningstar). Il fondo è disponibile agli investitori retail anche nella classe AP (PIR compliant), che ha uguale profilo commissionale.

* Esenzione dalle imposte sui redditi da capitale eventualmente generate, per gli investimenti nel PIR detenuti per almeno 5 anni ed effettuati da persone fisiche residenti in Italia, fino ad un massimo di 30.000 euro all'anno e per un totale complessivo di 150.000 euro.

Messaggio pubblicitario. Prima dell'adesione leggere il KIID, che il proponente l'investimento deve consegnare prima della sottoscrizione nonché il Prospetto pubblicato e disponibile presso la sede della società, i soggetti incaricati della distribuzione e sul sito internet www.animasgr.it. I rendimenti passati non sono indicativi di quelli futuri. Il collocamento del prodotto è sottoposto alla valutazione di appropriatezza o adeguatezza prevista dalla normativa vigente. Il valore dell'investimento e il rendimento che ne deriva possono aumentare così come diminuire e, al momento del rimborso, l'investitore potrebbe ricevere un importo inferiore rispetto a quello originariamente investito.

"Evoluzione della sicurezza nell' ambiente di lavoro dei porti"- Assiterminal, seminario

21 Feb, 2020 BOLOGNA - "Evoluzione della sicurezza nell' ambiente di lavoro dei porti" è il titolo del seminario organizzato da Assiterminal, Associazione Italiana Terminalisti Portuali, in programma a Bologna il 27 febbraio, presso Università Bologna Alma Mater - Aula Prodi Piazza San Giovanni in Monte 2, finalizzato alla promozione di un confronto aperto con tutte le associazioni, le aziende e i professionisti che operano nella portualità al fine di approfondire le tematiche di comune interesse e alimentare una visione e un progetto comuni. I relatori affronteranno i temi di: sicurezza sul lavoro e sostenibilità, sviluppo del lavoro e dell' efficienza delle imprese. L' iniziativa nasce nell' ambito della collaborazione di Assiterminal con **Assoport** al fine di individuare percorsi e progetti tesi a uniformare i modelli di safety come fattore competitivo nella e per la portualità del paese. Programma 10:15 - 11:00 Rina dott. Rocco Amendola, Certification Manager 10:00 introduzione dott. Daniele Rossi, Presidente **Assoport** I sistemi di gestione in ambito QHSE 11:00 - 12:15 AIAS MAR avv. Carola Flick Le best practice operative alla luce della vigente normativa: il contesto, le operazioni portuali, i rischi interferenziali 14:30 - 16:30 Fondazione LHS dott. Davide Scotti con il contributo di Stefano Mordegli La consapevolezza quale fattore determinante della sicurezza nelle operazioni portuali 12.15 - 13.00 Scuola Nazionale Trasporti e Logistica dott.ssa Genziana Giacomelli La nostra esperienza e gli strumenti di formazione finanziata 14.00 - 14.30 dott.ssa Rossana Revello, presidente Gruppo Tecnico RSI Confindustria Sostenibilità ambientale: il propulsore competitivo del sistema logistico e industriale italiano Conclusioni Assiterminal L' iniziativa è svolta con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. In collaborazione con Master in Diritto Marittimo Portuale e della Logistica, con la partecipazione del Prof Stefano Zunarelli e della Prof.ssa Greta Tellarini, Università di Bologna Alma Mater, **Assoport**, RINA, NetworkAias, Scuola Nazionale Trasporti e Logistica, Confindustria, Fondazione Leadership in Health & Safety - Media partner: Corriere marittimo,



Sia Assoporti che i Propeller chiedono impegni al governo

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



sintetico tutti insieme,



da sottoporre al più presto al Governo e al Parlamento.

Il Piccolo

Trieste

il ministro

«La firma decisiva sull' accordo chiave entro l' 8 marzo»

L' annuncio di Patuanelli visti i passi avanti sul nodo terreni «Le assunzioni in Fincantieri? Dirette e non nell' indotto»

L' Accordo di programma della Ferriera di Servola sarà firmato entro la prima settimana di marzo. La trattativa sui terreni fra gruppo Arvedi e **Autorità portuale** pare essere giunta alla limatura dei dettagli e il ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli si sente abbastanza sicuro per dire in un incontro pubblico a Trieste che «se non sarà firmato nell' incontro del 28 febbraio, l' Adp sarà stipulato nella settimana successiva». Il ministro rassicura inoltre i lavoratori dello stabilimento, assicurando che Fincantieri procederà ad assunzioni dirette e non si ricorrerà dunque a meno sicuri posti nell' indotto. Il ministro affronta la questione di Servola prima del suo ingresso in sala: «Siamo arrivati al dunque dopo molti anni. L' interlocuzione tra **Autorità portuale** e azienda sta procedendo e sta arrivando alla sua conclusione. Nei prossimi giorni mi auguro che il cammino finalmente fumerà di bianco, liberando le aree e rendendole interessanti dal punto di vista della portualità. Potremo così procedere con la firma dell' Adp e avviare il percorso di chiusura dell' area a caldo». Durante l' incontro arriva poi l' annuncio che suona come definitivo, con la prima settimana di marzo

segnata sul calendario come quella in cui istituzioni e azienda metteranno nero su bianco l' Adp. Patuanelli non elude la proclamazione dello sciopero indetto poche ore prima dalla Cgil: «L' accordo sindacale è stato sottoscritto anche dalla Fiom dopo il referendum e credo sia un buon accordo. Stiamo lavorando per dare tutte le garanzie promesse ai lavoratori. L' obiettivo è sempre stato chiudere l' area a caldo, tenendo all' interno del percorso tutte le persone che lavorano nello stabilimento. Riusciremo a raggiungere entrambi gli obiettivi». Sul come fare, il ministro ha le idee chiare e le espone quando alcuni lavoratori di Servola gli chiedono rassicurazioni sul futuro durante il dibattito finale: «Il raddoppio dell' area a freddo darà parziale assorbimento della forza lavoro che parteciperà a un apposito percorso formativo. C' è inoltre un' interlocuzione molto positiva con Fincantieri per dare occupazione con posti diretti, per i quali sto chiedendo un impegno a Giuseppe Bono perché l' indotto è ovviamente meno rassicurante. Negli attuali terreni dell' area a caldo ci sarà inoltre uno sviluppo che porterà nuova occupazione e chi oggi lavora nell' area a caldo potrà essere garantito alla fine dei due anni di riconversione previsti dal piano industriale. Perdiamo alcuni posti in un' area fortemente inquinata ma il porto lavora e permette di trovare nuove soluzioni». Patuanelli si è concentrato poi in particolare sul ruolo dello scalo: «I dati sono molto positivi, ma la vera sfida non si misura sul traffico merci ma sul fatto che deve essere certificata la possibilità di trasformare le merci in regime extradoganale. La scorsa settimana ho incontrato il sottosegretario all' Economia Pier Paolo Baretta assieme al presidente Zeno D' Agostino e sulla creazione del regime extradoganale ho trovato una disponibilità del Mef più ampia di mesi fa. Se il Mef ha bisogno di una norma primaria per farlo, la faremo e così potremo finalmente insediare attività produttive in regime di porto franco». Il ministro non ha esitato a dichiarare che, rispetto a Trieste, l' extradoganalità sarà la cartina di tornasole del proprio mandato. --D.D.A. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Scarichi, manutenzioni e misure dei bacini verifiche ai rimorchiatori di Marghera

PORTO MESTRE Capitaneria di porto, Carabinieri della sezione natanti e funzionari dell' **Autorità del sistema portuale del mare Adriatico settentrionale** (Adspmas) si sono presentati nei giorni scorsi alla Rimorchiatori Riuniti Panfido, la società dei rimorchiatori del porto che ha sede su una galleggiante nel canale Brentella a Marghera. L' obiettivo era una serie di verifiche a partire proprio dalla sede, dagli scarichi degli uffici, per capire dove finiscono le acque nere. L' Azienda spiega che tutti i reflui prodotti vengono raccolti all' interno della chiatta e periodicamente svuotati da Guardie ai fuochi o Eureka. I tecnici dell' Adspmas hanno misurato lo spazio occupato dal cantiere navale auto affondante, all' interno del quale viene effettuata la manutenzione dei rimorchiatori, verificando la corrispondenza delle dimensioni a quelle stabilite dalla concessione. Ultimo controllo ha riguardato la possibilità di effettuare, nello stesso bacino di Chioggia in concessione a Panfido e al suo Cantiere navale Serenissima, anche la manutenzione dei due rimorchiatori della Smit di Rotterdam utilizzati al largo di Porto Levante sin dal 2009 a servizio delle navi impegnate al terminal di rigassificazione; Panfido spiega di aver esibito la concessione che prevede lavori ai suoi mezzi e a quelli della Smit con la quale è partner con contratto pluriennale per il lavoro al rigassificatore. (e.t.) © RIPRODUZIONE RISERVATA.



LA SEGNALAZIONE

Progetto privato intestato al Porto

L' **Autorità** di **sistema portuale** del **mare adriatico settentrionale**, e la Capitaneria di porto di Venezia hanno ufficialmente trasmesso alla Ministra delle Infrastrutture e ai suoi Uffici un dossier intitolato Canale nord - Porto Marghera - Venezia progetto di fattibilità tecnico economica art 23 comma 5 del Dlgs 50/2016 ... contenente l' ipotesi di un terminal passeggeri nelle aree dell' ex Vetrocoke e Sirma, aree private, non nella disponibilità dell' **Autorità Portuale** e della Capitaneria di Porto. L' anomalia risiede proprio nel fatto che si tratta di un progetto privato presentato con frontespizio delle due pubbliche istituzioni. La trasmissione trae in inganno gli Uffici della Ministra e degli altri Ministeri dal momento che, ricevuto per le vie formali, è stato interpretato come la soluzione definitiva da dare alle grandi navi, lì dove nessuna decisione è stata presa, nessuna procedura è stata espletata e nessun parere di alcuna valutazione è stato espresso. Il dossier dell' **Autorità Portuale** peraltro tace dello stato delle procedure dei progetti regolarmente presentati. Ora sembra più che legittimo sapere perché il progetto, predisposto dalla società privata Intermodale Marghera, sviluppato sulle aree industriali di proprietà privata, è stato presentato, come proprio, dall' **Autorità Portuale** e dalla Capitaneria di Porto? Si deve intendere che l' **Autorità portuale** e la Capitaneria di porto di Venezia abbiano agito motu proprio intestandosi il progetto della Intermodale Marghera e all' insaputa di questa? Perché l' Intermodale Marghera ha presentato il progetto Canale nord - Porto Marghera - Venezia progetto di fattibilità tecnico economica art 23 comma 5 del Dlgs 50/2016 all' **Autorità portuale** e non ha manifestato le proprie libere legittime intenzioni progettuali agli organi deputati? È infatti al MinAmbiente - e p.c. al MIT - che le proposte vanno inviate per attivare la valutazione, anche solo nella fase di scoping, come è avvenuto per tutti gli altri progetti presentati per dare soluzione in base al decreto Clini Passera. I proponenti dei progetti Contorta, Duferco, Ecuba, Gruppo dei Professori si sono assoggettati alla legge, hanno presentato le proprie istanze senza richiedere una valutazione preventiva assicuratrice degli esiti. Perché, ritorniamo al punto, l' **Autorità portuale**, invece di indicare all' Intermodale Marghera la via da seguire per presentare il progetto nelle sedi deputate, se lo è intestato? L' Intermodale Marghera non ha più seguito iter del suo progetto una volta presentato all' **Autorità portuale** e non si è resa conto che il proprio progetto aveva trovato una nuova intestazione? Si tratta senz' altro di una irresponsabile attività dell' **Autorità portuale** di Venezia e della Capitaneria di Porto piuttosto che di premeditata condizione di influenze, ma vorremmo esserne rassicurati. Prof. Andreina Zitelli Venezia.



Da Venezia a Cartagena: Cruise 2030

GAM EDITORI

21 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 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.



dopo due rinvii, ecco il programma della giornata di presentazione

Oggi s' inaugura Costa Smeralda tutto pronto per la festa e i fuochi

La cerimonia alle 16,30 con vertici della compagnia, autorità e ospiti Alle 20,45 show pirotecnico, poi la nave salperà per Marsiglia

Dopo due rinvii, oggi la Costa Smeralda avrà il suo battesimo ufficiale, con tanto di fuochi artificiali. Il battesimo era inizialmente stato previsto per il 3 novembre scorso, ma dei ritardi nella costruzione della nave nei cantieri navali Meyer di Turku, in Finlandia, hanno rinviato di poco più di un mese la partenza ufficiale della crociera inaugurale nel Mediterraneo e la relativa cerimonia del lancio della bottiglia contro lo scafo. Il battesimo era poi stato posticipato al 20 dicembre ma era stato annullato in seguito all' allerta meteo. Oggi finalmente la Smeralda potrà avere la sua cerimonia ufficiale previsto tra le 16,30 e le 17 con una madrina d' eccezione ancora segreta. La cerimonia ma sarà preceduta da una visita guidata a bordo un cocktail firmato dallo chef Bruno Barbieri, che sarà sulla Smeralda per l' occasione. Seguirà uno spettacolo presso il Colosseo, uno dei teatri della nave che precederà il battesimo con tanto di lancio della bottiglia sullo scafo della nave. Lo spettacolo dei fuochi artificiali è previsto alle 20,45 alle 21. I fuochi, un omaggio che la Costa vuole fare alla città, verranno sparati da un ponte sistemato di fronte al Prolungamento, e piazzale Eroe dei due mondi, a ritmo di musica con frequenze adatte agli animali. Nel frattempo la Costa Smeralda lascerà il **porto di Savona**, dopo le 20 per la sua crociera nel mediterraneo che toccherà i porti di Marsiglia (domenica), Barcellona (lunedì), Palma di Maiorca (martedì), Civitavecchia (giovedì) e La Spezia (venerdì) per tornare a **Savona** dove ripartirà sabato 29. La Smeralda apre un programma di espansione che comprende un totale di 7 nuove navi in consegna per il Gruppo Costa entro il 2023, per un investimento di oltre 6 miliardi di euro. Di queste ben 5, comprese Smeralda e la sua gemella Costa Toscana (in costruzione ai cantieri Meyer Turku con consegna nel 2021), sono alimentate a gas naturale liquefatto. e.r. - © RIPRODUZIONE RISERVATA



Inaugurato il nuovo viadotto sulla A6, ma l'autostrada un cantiere unico

di Linda Miente venerdì 21 febbraio 2020 **SAVONA** - È stato inaugurato oggi il nuovo viadotto sulla A6 **Savona**-Torino. Lo scorso 24 novembre, alle 14.05, una porzione dell'infrastruttura gestita da Autostrade dei Fiori era crollata a causa delle ingenti piogge: una frana di circa 5mila tonnellate, staccatasi dal versante di Madonna del Monte, aveva travolto e distrutto i piloni del viadotto tra **Savona** e Altare sfiorando la tragedia. La riapertura del viadotto è una boccata d'ossigeno, ma restano situazioni critiche: chilometri di cantieri, restringimenti, corsie uniche e scambi di carreggiata creano disagi alla sicurezza e alla circolazione. Le tratte più colpite in Liguria sono proprio la A6 tra **Savona** e Millesimo e la A10 in direzione Genova. La "Verdemare", gestita da Autostrada dei Fiori, pullula di cartelli di segnalazione di lavori in corso, barriere e jersey. Gli interventi vengono effettuati sopra e sotto il manto stradale in prossimità dei viadotti, ma i cantieri sono spesso deserti e i lavori fermi. Tra i più ammalorati, il viadotto Lodo in direzione Altare e quello che passa sopra Ferrania, già protagonista di numerose segnalazioni dei cittadini.

Preoccupazione anche tra i sindaci della Val Bormida, che hanno più volte

fatto appello al Mit per chiedere chiarimenti. Il collasso della rete autostradale ha causato rallentamenti sull'economia di tutta la Liguria e in particolare di Ponente ed entroterra, stretto in una morsa di code e rallentamenti. Preoccupa una possibile chiusura della tratta in caso di maltempo, il che andrebbe a caricare eccessivamente le strade provinciali. La nuova struttura sulla A6 ha iniziato a prendere il suo aspetto attuale lo scorso 21 gennaio, con il completamento delle "spalle" del viadotto, ossia due travi in acciaio di tipo corten rette da quattro supporti antisismici, sulle quali il 26 gennaio è stato posato il nuovo impalcato. La struttura è a campata unica, lunga 161 metri e pesante 300 tonnellate. In seguito al vertice in Prefettura tra Regione Liguria, amministrazioni ed enti coinvolti nei lavori, si è deciso però di mantenere il piano di allerta sulla frana, per poter ultimare i lavori di messa in sicurezza. La tratta tornerà percorribile dalle ore 6 di sabato 22 febbraio dopo la chiusura notturna per permettere agli operai di sfilare il bypass. "Una volta appurato che nessuno era rimasto coinvolto nel crollo, la mia più grande paura riguardava l'economia e il traffico su gomma per raggiungere il **porto**, ma anche le nostre imprese, rimaste isolate, complici i problemi sulla A10 in direzione Genova. Coinvolto in maniera massiccia anche il turismo, visto che si andava incontro alle vacanze natalizie. L'attenzione deve restare alta e i lavori conclusi nel minor tempo possibile" spiega il sindaco di **Savona**

Ilaria Caprioglio. "La riapertura prevista per sabato 22 febbraio alle 6 dimostra che la Liguria è in grado di reagire alle situazioni di emergenza" afferma il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti. "Grazie al lavoro che si è svolto con fondazione Cima e la Prefettura il viadotto è stato riaperto in 70 giorni dall'inizio dei lavori. Ci sono ancora tanti aspetti su cui lavorare, ma da oggi il **porto** di **Savona** acquista di nuovo una completezza infrastrutturale per la sua attività". "Rassicuriamo sul fatto che le linee guida sulla sicurezza dei viadotti consentiranno controlli uguali per tutti ovunque con parametri certi. La sicurezza è un concetto che va ricondotto al tema del rischio. L'attività del governo deve essere quella di reggere ai gestori pubblici e privati delle regole che consentano di azzerare il rischio laddove possano esserci previsioni di rischio. Rispetto a quello che è accaduto su questa tratta valuteremo le risultanze finali, ma appare un rischio che non poteva essere previsto alla luce delle piogge che hanno caratterizzato le ore precedenti il 24 novembre" aggiunge il ministro De Michelis. Approfondimenti Vertice Trenitalia-pendolari per le condizioni dei viaggi Ittecity Il grido d'allarme di Varese Ligure: "Nefasta l'abolizione delle Province, con queste



strade non vivremo a lungo" Milleproroghe, sui canoni retroattivi dei porti manca la soluzione del Governo Vende pneumatici online, prende i soldi e poi sparisce: denunciato.

Il ministro De Micheli inaugura il nuovo viadotto "Madonna del Monte" sulla A6 (FOTO e VIDEO)

L'ad di Autofiori Magri: "Non so se si tratti di tempo record, sicuramente si tratta di un' impresa". Il governatore ligure Toti guarda all' economia: "Ora anche il porto di Savona torna alla piena operatività"

E' una data che resterà impressa nella storia dei trasporti liguri quella di oggi. A poco meno di tre mesi dalla frana che travolse la pila di sostegno del viadotto autostradale Madonna del Monte, l' A6 torna infatti ad essere riaperta su entrambe le carreggiate. Presenti all' inaugurazione del nuovo ponte tutte le autorità civili e militari della provincia di **Savona** e non solo. L' onore di effettuare il fatidico taglio del nastro è toccato al Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Paola De Micheli, la quale si è dichiarata da sempre fiduciosa "considerata l' impostazione data dal concessionario, sia sul piano tecnico che sulla disponibilità delle risorse umane impegnate nei lavori. Credo sia un bel segnale per la comunità savonese che ha patito disagi non banali e per tutte le imprese". Il Ministro non ha poi perso l' occasione per ampliare il discorso, definendo questa inaugurazione a tempi record come "un segnale di speranza per tutti i cantieri che stiamo aprendo in tutta Italia, che sono centinaia per ogni tipo di infrastruttura", una dimostrazione che "quando tutti si è d' accordo le cose si possono fare, mantenendo il ruolo forte di controllo e regolazione da parte dello Stato da un lato, e dall' altro il ruolo del privato che si fa carico delle responsabilità provenienti da una concessione importante come questa". "Voglio ringraziare tutti i lavoratori che realizzato questa splendida opera e tutte le persone che hanno dato un aiuto in tutti i modi. A loro va il grazie del Governo tutto a nome della comunità" ha infine concluso la titolare del Mit. La soddisfazione è stata condivisa anche dall' amministratore delegato di Autofiori, Bernardo Magri: "Quest' opera è veramente importante per il nord-ovest del paese. Non so se sia un record ma noi siamo sicuri di aver fatto il possibile per aprire nel minor tempo possibile". Gli occhi del concessionario saranno però sempre aperti, con un costante monitoraggio del fronte franoso. Ma anche in caso di allerta rossa l' ad esclude un' interruzione completa del traffico autostradale: "Il viadotto nuovo è realizzato in maniera da non dover essere chiuso in caso di allerta. Ovviamente così non è per l' altro, ma in tal caso sposteremmo il traffico su questa carreggiata". La riapertura a pieno regime della "Verdemare" è una dimostrazione che "la Liguria sa reagire con rapidità ed efficacia, in questo caso anticipando addirittura i tempi previsti grazie ad un grande lavoro coordinato tra enti" ha dichiarato il presidente di Regione Liguria Giovanni Toti. "Sarà un ponte sicuro costantemente monitorato, gli automobilisti possono stare tranquilli così come tutti gli operatori del **porto** di **Savona** che riacquista la piena completezza di un' arteria fondamentale ai suoi traffici anche per l' espansione in atto sulla piattaforma di Vado" ha quindi aggiunto il governatore. L' importanza dell' opera dal punto di vista economico è stata sottolineata anche dal sindaco di **Savona**, Ilaria Caprioglio. Sorpresa dalla riapertura in tempi così brevi però, la prima cittadina ha sottolineato anche il ruolo fondamentale dell' arteria nuovamente operativa anche a livello turistico, ora che la Pasqua bussa alle porte. La cerimonia ha inoltre visto anche la partecipazione di Luciano Pasquale, presidente di Autofiori e della Camera di Commercio Riviera di Liguria, di tutti i parlamentari del territorio, del questore Giannina Roatta, del prefetto Antonino Cananà e del vescovo della diocesi di **Savona**-Noli Calogero Marino.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Riunione all' ombra della Lanterna per Mattioli, Bonomi e Pasini Chiesta più attenzione al territorio:
«Estendere il modello Genova»

«Porti e infrastrutture» L' agenda dei liguri di Confindustria per i candidati nazionali

Simone Gallotti / GENOVA Una maratona, durata più di otto ore ma alla fine «è stata utile per capire quale Confindustria abbiano in mente i tre candidati» spiega uno dei tanti imprenditori che hanno partecipato all' incontro a porte chiuse. Ieri a Genova, davanti agli industriali di tutta la regione, i pretendenti alla presidenza di Confindustria hanno comunicato il programma, cercando di portare a casa i voti necessari all' elezione. «La Liguria però è un peso leggero a livello nazionale» ammettono un po' tutti e in regione c' è una lunga tradizione di legame con i candidati che arrivano dal Pie monte. Storicamente e culturalmente Torino è più vicina di Milano a Genova. Per questo Licia Mattioli («molto determinata») ha giocato in casa, anche se Giuseppe Pasini («Industriale duro e puro, adatto a questo momento») ha riscosso successo. In Liguria per assurdo Carlo Bonomi, che pure è il favorito della corsa nazionale, è stato sì apprezzato, ma gli viene rimproverato di non essere un vero industriale: «Dal punto di vista politico e comunicativo però è stato bravissimo» assicura una fonte. Le differenze sui programmi sono state poche e allora le "quattro territoriali liguri" (dalla Spezia al Ponente) hanno insistito su due temi fondamentali per la regione: porto e infrastrutture. «Da qui passano le merci per la parte produttiva del Paese, bisogna che l' associazione metta al centro il tema delle banchine e dell' economia del mare» hanno spiegato gli imprenditori locali ai candidati. E poi le infrastrutture: togliere la Liguria dall' isolamento con un nuovo piano per rilanciare le opere nella regione, è stato comunque il primo punto posto da Confindustria. I temi nazionali che hanno ripercussioni in Liguria hanno trovato spazio nel corso della maratona moderata da Giuseppe Zampini: ed è il mercato russo, la chiusura di uno sbocco importante per l' export, a preoccupare parte delle aziende. Altro nodo centrale, racconta chi ha partecipato alla riunione di ieri, la quantità di burocrazia che blocca l' attività imprenditoriale e «più che garantire legalità, ingessa le nostre aziende». Genova ha fatto pressing sul tema, dopo aver sperimentato il "modello Genova" nella costruzione del nuovo ponte sul Polcevera. Adesso, dopo il dibattito, toccherà alla giunta regionale fare la sintesi convergendo su un candidato e portarla ai saggi. Questione di settimane, anche la Liguria si schiererà con uno dei tre. -



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Nave delle armi, l'ultimo mistero «Viaggi sospetti anche in Crimea»

Le tracce in una chiavetta sequestrata dalla Digos. Il comandante: nelle rotte contestate l'Italia non c'entra

Tommaso Fregatti Marco Grasso L'inchiesta sulla nave delle armi adesso si estende ad altri viaggi misteriosi compiuti dalla Bana, l'imbarcazione che nei mesi scorsi avrebbe fatto più volte la spola tra la Turchia e la Libia ed è ora sotto sequestro in **porto**, mentre il suo comandante è stato arrestato. Nel mirino degli inquirenti ci sono movimenti attorno alla Crimea e il possibile coinvolgimento di Paesi come l'Ucraina o la Russia nell'approvvigionamento delle armi, che avevano come destinazione finale Tripoli. L'INTERROGATORIO Ieri mattina il giudice per le indagini preliminari Silvia Carpanini ha interrogato il comandante della Bana Youssef Tartoussi, 55 anni, origini libanesi, in cella dall'altro ieri con l'accusa di traffico internazionale di armi e violazione dell'embargo totale dispo IL SEQUESTRO La Bana, battente bandiera libanese, è stata sequestrata ai primi di febbraio in **porto** a **Genova**. I pm del pool antiterrorismo ipotizzano il reato di «traffico internazionale di armi» tra la Turchia e la Libia. IL SUPERTESTIMONE L'indagine si basa in primis sulle rivelazioni di un supertestimone, che ha spiegato di aver visto caricare più volte armamenti. La nave era già finita in segnalazioni del Consiglio di sicurezza dell'Onu. LA SVOLTA Dopo una serie di accertamenti e intercettazioni, viene arrestato il comandante Youssef Tartoussi, 55 anni, origini libanesi. Nell'ordinanza di custodia cautelare sono mossi addebiti anche all'armatore: «Sapeva». sto dalle Nazioni Unite. Di fronte al magistrato, assistito dai suoi legali Michele Mordiglia e Cesare Fumagalli, ha sottolineato come nel corso del viaggio contestato non siano mai state toccate acque italiane. Agli investigatori il comandante aveva già detto anche di non aver mai attraccato nel **porto** turco di Mersin, dove secondo altri membri dell'equipaggio sarebbe avvenuto il trasbordo di carri armati e cannoni. Nel garage, tuttavia, la polizia ha trovato tracce riconducibili a cingolati. Non solo: dopo la diffusione di video e foto su Internet, che ritraggono gli armamenti trasportati dalla nave, le balaustre sono state ridipinte di un altro colore. C'è un altro elemento, che mette in difficoltà la versione di Tartoussi. Una chiavetta usb da cui sarebbero stati cancellati importanti documenti. In particolare, quello che per i poliziotti della Digos è una polizza di carico relativa a trenta mezzi corazzati per il trasporto truppe. Il file è datato 10 novembre 2019 e gli investigatori ipotizzano che possa trattarsi di un altro viaggio rispetto a quello oggetto dell'inchiesta. I DETTAGLI DELL'AMMUTINAMENTO Il caso della Bana deflagra nei primi giorni di febbraio, quando la portacontainer si avvicina a **Genova** inseguita da voci crescenti su un suo ruolo nel contrabbando d'armi per la guerra libica. La nave era già finita in segnalazioni del Consiglio di sicurezza dell'Onu e del Dipartimento di Stato americano, che accusano l'armatore di essere vicino a Hezbollah e a una rete di narcotraffick libanesi. Secondo i primi accertamenti, avrebbe spento più volte il sistema di tracciamento satellitare Ais. A **Genova** è stato il terzo ufficiale a rompere il muro del silenzio, raccontando alla polizia di aver visto caricare armi da parte di soldati turchi, che avrebbero poi scortato la portacontainer fino a Tripoli. Intercettata dalla marina francese, avrebbe giustificato



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

la rotta con la presenza di un' avaria. La Bana era passata da **Genova** regolarmente, sulla carta per caricare auto da esportare in Medio Oriente e Nordafrica. Ma i marinai, che dopo la scoperta dei traffici hanno cercato di abbandonare il mercantile, hanno spiegato che spesso le macchine caricate erano poche. Come se ci fosse necessità di lasciare spazio per altro. -

L'inchiesta

Traffico di armi indagati altri quattro marinai

Accusati di favoreggiamento. Interrogato il comandante che si è avvalso della facoltà di non rispondere. Emerge ora il sospetto che i cingolati siano stati caricati non solo in Turchia, ma pure in Crimea e Mar Nero

di Marco Lignana Ci sono gli ufficiali di bordo terrorizzati, che hanno confessato agli inquirenti cosa trasportasse in realtà la nave Bana, ormeggiata da 10 giorni nel porto di Genova: armi e carri armati dalla Turchia di Erdogan alla Libia di Al Serraj, in lotta contro il generale Haftar. E ci sono, invece, i marinai che hanno mentito. Quattro persone che hanno depistato le indagini portate avanti dai pm Marco Zocco e Maria Chiara Paolucci, della Direzione distrettuale antiterrorismo, i quali indagano per traffico internazionale di armi. I quattro, accusati di favoreggiamento, avrebbero negato di aver trasportato gli armamenti. L'unico arrestato, invece, il comandante del cargo battente bandiera libanese Youssef Tartoussi, ieri è stato interrogato in carcere dal gip Silvia Carpanini, che ha firmato l'ordine di custodia cautelare a Marassi. L'uomo, difeso dagli avvocati Cesare Fumagalli e Michele Mordiglia, ha detto soltanto di non avere navigato in acque italiane, mentre si è avvalso della facoltà di non rispondere alle altre domande. Secondo il gip "Tartoussi ha manifestato ripetutamente di volere coprire le tracce del reato commesso, alterando il

funzionamento degli apparati di bordo, modificando i dati di navigazione, dando disposizioni perché venissero riverniciate parti del garage e ha anche cancellato, in data successiva alla perquisizione, dati inerenti il trasporto di armamenti contenuti nell'apparato Usb sfuggito alla prima perquisizione". L'inchiesta di polizia di frontiera, diretta da Lorenzo Manso, Digos, coordinata da Riccardo Perisi, e capitaneria di porto sta però approfondendo un nuovo aspetto: c'è il sospetto che le armi e i cingolati siano stati caricati non solo in Turchia, ma anche in Crimea e altri porti del Mar Nero. E dunque che i Paesi coinvolti in questo intrigo internazionale dietro la guerra che si sta combattendo in Libia siano molti di più. Nonostante l'embargo di armamenti nei confronti di Tripoli ratificato dalla recente conferenza di Berlino. L'altro punto delicato dell'indagine è se la Bana sia passata o meno in acque italiane. Anche per questioni di diritto internazionale e legittimità a indagare, la Procura ha chiesto e ottenuto l'intervento del ministro della Giustizia Bonafede. Fondamentali poi sono state le dichiarazioni del terzo ufficiale di coperta, che ha contattato le autorità genovesi tramite un agente marittimo, e di altri marinai disposti a collaborare. A parlare, però, non sono stati solo gli ufficiali di bordo, ma anche i telefonini sequestrati su mandato dei pm titolari dell'indagine insieme agli aggiunti Francesco Pinto e Paolo D' Ovidio. 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". © RIPRODUZIONE RISERVATA



Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

transito libero

Il ponte di Madonna del Monte riapre dopo meno di tre mesi

Autostrada dei Fiori: «Orgogliosi di essere riusciti in tempi così stretti»

Marco Morino

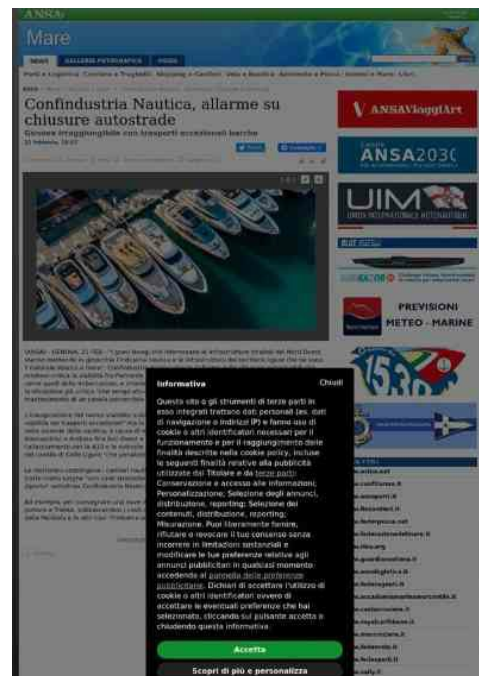
milano Automobilisti e autotrasportatori che percorrono l'autostrada A6 Torino-Savona (Autostrada dei Fiori) in direzione Nord possono tirare un primo sospiro di sollievo. Da oggi, sabato 22 febbraio, riapre al traffico il viadotto Madonna del Monte, investito lo scorso 24 novembre da una violenta frana di circa 15mila metri cubi staccatasi dal versante sovrastante, che ne determinò il crollo. I mezzi che stavano sopraggiungendo vennero fermati da una guardia giurata, Daniele Cassol, di 56 anni, che bloccò la sua auto sull'orlo del precipizio e si mise in mezzo alla strada per fermare i mezzi che stavano sopraggiungendo. Tra questi un pullman con a bordo decine di persone. L'autostrada rimase chiusa due giorni perché la frana minacciava anche l'altra carreggiata. Il 26 novembre fu riaperta la carreggiata sud, nel tratto compreso tra Millesimo e Savona e tra Altare e Savona. Ora torna agibile l'intero percorso. Il crollo del viadotto lungo la A6 e le pesanti limitazioni alla circolazione sulla rete autostradale ligure per accertati problemi di staticità hanno causato in questi mesi gravi danni all'economia del Nord Ovest e al **porto** di Genova, la cui accessibilità è risultata fortemente compromessa (soprattutto per il settore dei trasporti eccezionali). La realizzazione del nuovo viadotto in acciaio, lungo 58 metri e realizzato a un'unica campata senza pilastri intermedi per scavalcare interamente la zona oggetto della frana, è avvenuta in circa 70 giorni, in anticipo rispetto ai tempi originariamente previsti, e ha visto l'impegno di una media giornaliera di 40 addetti in rappresentanza delle 27 società impegnate nei lavori sotto il coordinamento di Itinera, tra i principali player globali nella realizzazione di grandi opere infrastrutturali e di edilizia civile e industriale. L'impalcato, del peso di circa 300 tonnellate, è stato realizzato in acciaio di tipo "corten", scelto per le migliori caratteristiche di resistenza alla corrosione e agli agenti atmosferici. «Siamo tutti orgogliosi di essere riusciti a restituire in tempi così stretti ai nostri utenti e alla Regione Liguria un'infrastruttura di grande importanza per il territorio oltre che asse viario strategico per i collegamenti tra la Liguria e il nord ovest del Paese» osserva Bernardo Magri, amministratore delegato di Autostrada dei Fiori. Al momento, spiega una nota della società concessionaria, i cantieri aperti sulla A6 Torino-Savona sono circa 50 e seguono una programmazione di un piano di interventi validato da esperti terzi in corso di realizzazione. La legittima soddisfazione per la riapertura del viadotto lungo la Torino-Savona non deve far dimenticare lo stato di emergenza in cui versa la rete autostradale ligure, come dimostra la rampa elicoidale del ponte Morandi, ovvero l'arteria che immette sul viadotto il traffico proveniente dalle autostrade A7, A10 e A12 (si veda «Il Sole 24 Ore» del 20 febbraio). Dall'ispezione dell'ingegnere Placido Migliorino, inviato dal Mit a controllare la rete autostradale ligure, è emerso infatti che subito dopo l'ingresso dal casello di Genova Ovest l'elicoidale presenta un grado di ammaloramento e degrado «importante» e deve essere sottoposto a lavori prima che sia finito il nuovo viadotto. Il super esperto ha riscontrato carenze che allo stato attuale, se il nuovo ponte fosse già percorribile, non ne permetterebbero l'utilizzo. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Confindustria Nautica, allarme su chiusure autostrade

Genova irraggiungibile con trasporti eccezionali barche

(ANSA) - **GENOVA**, 21 FEB - "I gravi disagi che interessano le infrastrutture stradali del Nord Ovest stanno mettendo in ginocchio l'industria nautica e le infrastrutture del territorio ligure che ne sono il naturale sbocco a mare". Confindustria Nautica lancia l'allarme sulle chiusure autostradali che rendono critica la viabilità fra Piemonte e Lombardia verso la Liguria per i trasporti eccezionali, come quelli delle imbarcazioni, e chiede al ministero delle Infrastrutture e Trasporti, per alleggerire la situazione già critica "che venga attuata una pianificazione delle ispezioni, tale da consentire il mantenimento di un canale percorribile sull'asse autostradale verso il **porto** di **Genova**". L'inaugurazione del nuovo viadotto sulla A6 Torino-Savona "è una boccata d'ossigeno per la viabilità dei trasporti eccezionali" ma la situazione resta critica, spiega con una nota l'associazione delle aziende della nautica, a causa di moltissime chiusure: dei viadotti Bormida (A26 fra Ovada e Alessandria) e Andona (tra Asti Ovest e Villanova D'asti, in entrambe le direzioni), del tratto tra l'allacciamento con la A10 e lo svincolo per Masone "che non consente l'accesso a **Genova** Voltri" e del casello di Celle Ligure "che penalizza i vari a Varazze". Le restrizioni costringono i cantieri nautici ad acquisire autorizzazioni al trasporto eccezionale su tratte molto lunghe "con costi stratosferici che trasformano in perdite le singole vendite di unità da diporto" sottolinea Confindustria Nautica. Ad esempio, per consegnare una nave da diporto a un cliente americano, un cantiere l'ha dovuta portare a Trieste, sobbarcandosi i costi del carburante e dell'equipaggio necessari per il periplo della Penisola e in altri casi "l'imbarco su navi mercantili non è stato possibile". (ANSA).



Confindustria Nautica: difficile trasporto barche a Genova da Lombardia e Piemonte

I gravi disagi che interessano le infrastrutture stradali del Nord Ovest stanno mettendo in ginocchio l'industria nautica

« I gravi disagi che interessano le infrastrutture stradali del Nord Ovest del Paese, tra chiusure, lavori e interdizioni al traffico, stanno mettendo in ginocchio l'industria nautica e le infrastrutture del territorio ligure che ne sono il naturale sbocco al mare ». È quanto denuncia Confindustria Nautica in una nota. « Rimane critica - si legge nella nota - la viabilità fra Piemonte e Lombardia con la Liguria a cause di moltissime chiusure, fra cui quelle dei viadotti Bormida (A26 tra Ovada e Alessandria) e Andona (tra Asti Ovest e Villanova D'asti, in entrambe le direzioni), quella del tratto compreso tra l'allacciamento con la A10 e lo svincolo per Masone - che non consente l'accesso a **Genova** Voltri - e quella del casello di Celle Ligure - che penalizza i vari a Varazze. Queste ed altre restrizioni costringono i cantieri nautici ad acquisire autorizzazioni al trasporto eccezionale su tratte molto lunghe, con costi stratosferici che trasformano in perdite le singole vendite di unità da diporto. Si sono verificati anche casi, come quello di Absolute Spa, in cui la sola possibilità di consegnare una nave da diporto a un cliente americano è stata quella di portarla a Trieste, dovendosi poi fare carico del carburante e dell'equipaggio necessario ad effettuare il periplo della Penisola. In altre situazioni l'imbarco per l'esportazione su navi mercantili non è stato possibile. Anche dove autorizzati in deroga, la concentrazione dei trasporti eccezionali in alcune limitate finestre temporali crea intasamento e difficoltà di deflusso e ancora altri costi. La concentrazione del traffico in arrivo presso le aziende di assemblaggio finale o i porti di varo, infatti, sovraccarica le imprese di straordinari, penali per ritardata consegna, contenziosi con i clienti e risoluzioni dei contratti ». « Il blocco del traffico sullo snodo A26/A10, per esempio - prosegue la nota - nel caso dell'ultimo trasporto di un 68 piedi da Piacenza a **Genova** ha inciso con extra costi per oltre 50.000 euro (fra cui il rifacimento dei permessi, 1.600 euro, la variazione percorso, pari a 8.000 euro, l'extra "pratica d'urgenza" 5.900 euro, l'extra nolo della nave da trasporto 35.000 euro). Alla criticità della situazione si aggiungono le ispezioni ministeriali, che comportano ulteriori restrizioni al transito di trasporti eccezionali con preavvisi ridottissimi. Pur comprendendo la difficoltà di gestione, Confindustria Nautica richiede al Mit che venga attuata una pianificazione di dette ispezioni, tale da consentire il mantenimento di un canale percorribile sull'asse autostradale verso il **porto di Genova** ».



Caos autostrade in Liguria, allarme nautica: "Costi stratosferici per i trasporti, siamo in ginocchio"

Confindustria Nautica: "Costretti ad autorizzazioni extra per trasporti eccezionali su tratte lunghe, le vendite si trasformano in perdite"

Genova. I gravi disagi che interessano le infrastrutture stradali del Nord Ovest del Paese, tra chiusure, lavori e interdizioni al traffico, stanno mettendo in ginocchio l'industria nautica e le infrastrutture del territorio ligure che ne sono il naturale sbocco al mare'. Lo afferma in una nota Confindustria Nautica nel giorno in cui la ministra De Micheli ha inaugurato il nuovo viadotto Madonna del Monte sull'autostrada A6 Torino-Savona. 'Rimane critica la viabilità fra Piemonte e Lombardia con la Liguria a cause di moltissime chiusure, fra cui quelle dei viadotti Bormida (A26 tra Ovada e Alessandria) e Andona (tra Asti Ovest e Villanova d'Asti, in entrambe le direzioni), quella del tratto compreso tra l'allacciamento con la A10 e lo svincolo per Masone, che non consente l'accesso a **Genova** Voltri, e quella del casello di Celle Ligure che penalizza i vari a Varazze', spiegano gli industriali del settore. Queste ed altre restrizioni 'costringono i cantieri nautici ad acquisire autorizzazioni al trasporto eccezionale su tratte molto lunghe, con costi stratosferici che trasformano in perdite le singole vendite di unità da diporto. Si sono verificati anche casi, come quello di Absolute Spa, in cui la sola possibilità di consegnare una nave da diporto a un cliente americano è stata quella di portarla a Trieste, dovendosi poi fare carico del carburante e dell'equipaggio necessario ad effettuare il periplo della Penisola. In altre situazioni l'imbarco per l'esportazione su navi mercantili non è stato possibile'. 'Anche dove autorizzati in deroga, la concentrazione dei trasporti eccezionali in alcune limitate finestre temporali crea intasamento e difficoltà di deflusso e ancora altri costi. La concentrazione del traffico in arrivo presso le aziende di assemblaggio finale o i porti di varo, infatti, sovraccarica le imprese di straordinari, penali per ritardata consegna, contenziosi con i clienti e risoluzioni dei contratti'. Un esempio? 'Il blocco del traffico sullo snodo A26/A10, nel caso dell'ultimo trasporto di un 68 piedi da Piacenza a **Genova**, ha inciso con extra costi per oltre 50mila euro (fra cui il rifacimento dei permessi, 1.600, la variazione percorso, pari a 8mila euro, l'extra pratica d'urgenza 5.900 euro, l'extra nolo della nave da trasporto 35mila euro'. 'Alla criticità della situazione si aggiungono le ispezioni ministeriali, che comportano ulteriori restrizioni al transito di trasporti eccezionali con preavvisi ridottissimi. Pur comprendendo la difficoltà di gestione, Confindustria Nautica richiede al Mit che venga attuata una pianificazione di dette ispezioni, tale da consentire il mantenimento di un canale percorribile sull'asse autostradale verso il **porto di Genova**', conclude la nota.



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Confindustria nautica, allarme sulle chiusure delle autostrade

«I gravi disagi che interessano le infrastrutture stradali del Nord Ovest stanno mettendo in ginocchio l'industria nautica e le infrastrutture del territorio ligure che ne sono il naturale sbocco a mare». Confindustria nautica lancia l'allarme sulle chiusure autostradali che rendono critica la viabilità fra Piemonte e Lombardia verso la Liguria per i trasporti eccezionali, come quelli delle imbarcazioni, e chiede al ministero delle Infrastrutture e Trasporti, per alleggerire la situazione già critica «che venga attuata una pianificazione delle ispezioni, tale da consentire il mantenimento di un canale percorribile sull'asse autostradale verso il porto di Genova». L'inaugurazione del nuovo viadotto sulla A6 Torino-Savona «è una boccata d'ossigeno per la viabilità dei trasporti eccezionali» ma la situazione resta critica, spiega con una nota l'associazione delle aziende della nautica, a causa di moltissime chiusure: dei viadotti Bormida (A26 fra Ovada e Alessandria) e Andona (tra Asti Ovest e Villanova D'asti, in entrambe le direzioni), del tratto tra l'allacciamento con la A10 e lo svincolo per Masone «che non consente l'accesso a Genova Voltri» e del casello di Celle Ligure «che penalizza i vari a Varazze». Le restrizioni costringono i cantieri nautici ad acquisire autorizzazioni al trasporto eccezionale su tratte molto lunghe «con costi stratosferici che trasformano in perdite le singole vendite di unità da diporto» sottolinea Confindustria Nautica. Ad esempio, per consegnare una nave da diporto a un cliente americano, un cantiere l'ha dovuta portare a Trieste, sobbarcandosi i costi del carburante e dell'equipaggio necessari per il periplo della Penisola e in altri casi «l'imbarco su navi mercantili non è stato possibile».



Informare

Genova, Voltri

Convegno sul comportamento in porto per la sicurezza degli operatori dell' autotrasporto

Si terrà il 6 maggio a Genova Il prossimo 6 marzo a Genova a Palazzo San Giorgio, sede dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale**, si terrà un convegno sul tema "Responsabilità, misure e buone prassi di comportamento in porto per la sicurezza degli operatori dell' autotrasporto" che è organizzato da Consorzio Global, che fornisce consulenza e formazione alle aziende dei settori del trasporto, della logistica e dello shipping. Programma ore 9:00.



Buone prassi di comportamento in porto

Il 6 Marzo convegno a Genova organizzato da Consorzio Global

Massimo Belli

GENOVA Responsabilità, misure e buone prassi di comportamento in porto per la sicurezza degli operatori dell'autotrasporto è il titolo del convegno in programma venerdì 6 Marzo alle ore 9 a Genova a Palazzo San Giorgio. Il congresso, organizzato da Consorzio Global il consorzio di garanzia che aggrega le aziende del settore trasporto, logistica e shipping per offrir loro opportunità di consulenza e formazione rappresenta un momento di aggregazione, dibattito e scambio tra i maggiori esperti di settore per aumentare i livelli di sicurezza e prevenzione nelle manovre nei bacini portuali. I lavori saranno introdotti da un intervento di Davide Falteri, presidente di Consorzio Global. Dopo a i saluti di benvenuto da parte di Giovanni Toti, Marco Bucci, Paolo Emilio Signorini e dell'ammiraglio ispettore Nicola Carlone, Direttore marittimo della Liguria e Comandante del Porto di Genova, sarà presentata la relazione introduttiva di Stefano Mordegia, esperto tecnico di settore, già QHSE manager di PSA Genova Pra', sul tema Buone prassi di comportamento in porto: rischi, misure di prevenzione, responsabilità. A seguire i contributi istituzionali Il valore dell'informazione, della formazione e della prevenzione per la sicurezza nei bacini portuali , con gli interventi di Luigi Merlo, presidente Federlogistica; Alessandro Ferrari, direttore Assiterminal; Silvio Faggi, già vice presidente Albo Autotrasportatori; Luigi Robba, presidente Ente Bilaterale Nazionale Porti (EBN Porti); Walter Barbieri, presidente Ente Bilaterale Nazionale Logistica Trasporto Merci e Spedizioni (EBILOG) e di Francesco Foresta, funzionario del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti), esperto di circolazione stradale. Dopo un breve coffee break è prevista la tavola rotonda Esperienze, problematiche e spunti di miglioramento condivisi da diverse prospettive, con la partecipazione di Andrea Calcagno, direttore dell'Ufficio Territoriale di Genova, Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale, Francesco Parodi, Health Safety & Security manager, SECH; Marco Deri, sales manager Containers Fidenza Consorzio, Gabriele Mercurio, direttore s.c. PSAL (Prevenzione e Sicurezza ASL 3 Genova); Antonio Benvenuti, console Compagnia Unica e di un rappresentante unitario dei Sindacati Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti. La conclusione dei lavori è affidata a Davide Falteri, presidente Consorzio Global con la relazione Le tecnologie a supporto della sicurezza dei lavoratori. L'importanza dei percorsi specialistici di formazione in aula e di simulazione delle condizioni di guida all'interno delle aree operative dei terminal.



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

Ponte Morandi, pubblicate le linee guida per le domande di ristoro

Il coordinamento Fai rende note le tempistiche per la presentazione delle richieste stabilite dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, ha pubblicato le Linee guida e le tempistiche per la presentazione delle domande di ristoro legate ai disagi sofferti dalle imprese di autotrasporto a seguito del crollo del Ponte Morandi. Il coordinamento Fai di Napoli, Salerno, Avellino, Caserta e Roma rende noto che sono ammesse a ristoro le missioni effettuate da imprese di autotrasporto iscritte all'Albo nazionale degli autotrasportatori di cose per conto terzi e al REN, ed in particolare: quelle effettuate dal 1 gennaio 2019 al 31 dicembre 2019, secondo le fasi ed entro scadenze riportate nell'allegato alle Linee guida, come evidenziate di seguito: - Richiesta accreditamento soggetti titolati dal 19 al 25 febbraio p.v.; - Accredittamento nuove imprese dal 27 febbraio al 17 maggio p.v.; - Scelta della modalità di presentazione delle richieste (tramite soggetto titolato o meno) dal 27 febbraio al 17 maggio p.v.; - Inserimento/aggiornamento anagrafica veicoli dal 27 febbraio al 17 maggio p.v.; - Caricamento a sistema delle richieste di ristoro dal 10 marzo al 17 maggio p.v.; - Sottomissione a sistema delle richieste di ristoro, dal 15 aprile al 24 maggio p.v.; Le missioni effettuate dal 1 gennaio al 31 dicembre 2020, verranno riconosciute con tempistiche che saranno definite più avanti. Peraltro, ai fini della sottomissione delle richieste, da effettuarsi tramite piattaforma telematica raggiungibile dal link <https://genova.pcspln.cloud/web/portale-adsp/>: per le imprese che hanno già partecipato alla procedura di ristoro 2018, rimangono validi l'accreditamento sul sistema e le credenziali di accesso a suo tempo ottenute; diversamente, i soggetti titolati che hanno preso parte alla procedura del 2018, dovranno ripetere l'accreditamento entro il prossimo 25 febbraio p.v., inviando una PEC all'indirizzo logisticadigitale@legalmail.it ed allegando la documentazione richiesta nelle linee guida; costoro, peraltro, manterranno le credenziali già utilizzate lo scorso anno. Le missioni ammesse a ristoro sono quelle di seguito elencate: A1: Missioni relative a consegna e/o prelievo di merce con origine o destinazione il **Porto** di **Genova**, e missioni di trasferimento merce tra i bacini portuali di Prà-Voltri e Sampierdarena (e viceversa). Sono incluse anche le missioni relative a consegna e/o prelievo di merce da/per i depositi di cornice connessi al ciclo portuale. A2: Missioni di viaggio interne al medesimo Bacino Portuale (Sampierdarena o Prà-Voltri). Sono incluse le missioni tra i depositi di cornice connessi al ciclo portuale e il Bacino Portuale di Sampierdarena. A3: Missioni di viaggio urbane con origine e/o destinazione il Comune di **Genova**. B: Missioni di viaggio compiute nel territorio nazionale che abbiano comportato tratte stradali/autostradali aggiuntive, ivi incluse le missioni che hanno comportato tratte stradali/autostradali del Comune di **Genova** con origine o destinazione i Comuni dell'Alta Val Polcevera (Campomorone, Ceranesi, Mignanego, Sant'Olcese e Serra Riccò). C: Missioni che abbiano comportato tempi di sosta all'interno delle aree portuali come individuati ai sensi del D.M. 376/2019. Sono altresì ammessi alla misura, i riposizionamenti delle unità di carico (contenitori, casse mobili e semirimorchi, questi ultimi per le attività di imbarco e/o sbarco dal **Porto** di **Genova**). Come avvenuto per il 2018, per tutte le missioni viene stabilito un limite massimo di 5 ristori al giorno per singola targa; per le missioni A2 ed A3 che comportino più di cinque consegne, inoltre, il rimborso verrà maggiorato di una volta e mezza fermo restando, comunque, il limite giornaliero di 5 ristori per targa. Per le formalità legate alla presentazione delle domande si rinvia alla lettura delle allegato Linee guida,



evidenziando tuttavia la necessità che vengano rispettate le già citate scadenze per ognuna delle singole fasi della procedura. In particolare, la sottomissione delle richieste inserite e completate dovrà avvenire dal



Informazioni Marittime

Genova, Voltri

15 aprile al 24 maggio a pena di nullità delle stesse che, pertanto, non daranno diritto ad alcun ristoro. Si ricorda infine che la Fai Service offre alle aziende la possibilità di presentare la domanda gestendo tutta la procedura. Per qualsiasi informazione in merito, contattare il numero dedicato 0171416070 - 0171416000 o la email info@lumesia.com.

Giornata della Trasparenza 2020

Massimo Belli

GENOVA La Giornata della Trasparenza, prevista nel PTPCT (Piano triennale per la prevenzione della corruzione e della trasparenza) quale misura per la diffusione e valorizzazione della trasparenza e il contrasto delle pratiche corruttive, non vuole solo essere un'occasione per condividere le esperienze ed i risultati raggiunti ma anche un'opportunità per promuovere l'intera tematica e raccogliere suggerimenti e indicazioni utili al miglioramento dell'attività posta in essere. La Giornata della Trasparenza 2020, a cui è possibile partecipare previa iscrizione, si svolgerà giovedì prossimo 27 Febbraio a Genova, nella Sala del Capitano di Palazzo San Giorgio dalle ore 9 alle 12,30. Dato il ruolo dei nostri porti nel panorama internazionale, interverranno il ministro plenipotenziario e coordinatore attività internazionali anticorruzione del Ministero affari esteri, dott. Alfredo Maria Durante Mangoni, il membro del consiglio dell' ANAC, prof.ssa Ida Nicotra, il Magistrato Ordinario e docente universitario di Diritto e legislazione antimafia, dott. Giovanni Tartaglia Polcini. I lavori saranno conclusi con un focus sulle azioni in materia di anticorruzione e trasparenza a un anno dal Decreto Genova con la partecipazione dell'ex Procuratore Capo di Genova dott. Michele Di Lecce. Per partecipare è necessario confermare la propria presenza al link: <http://bit.ly/trasparenza2020> Guarda il programma completo della giornata (pdf 983.24 Kb)



Collegamenti straordinari Sardegna Corsica

Garantiti dalle navi della Corsica Sardinia Ferries

Redazione

VADO LIGURE La Compagnia delle Navi Gialle ha accolto la richiesta della Regione Sardegna, dando la propria immediata disponibilità per far fronte a questo difficile momento, che rende problematici i collegamenti tra le due isole a causa del blocco delle partenze per la Corsica. Per ovviare ai disagi derivati da tale situazione, Corsica Sardinia Ferries metterà a disposizione una nave da Golfo Aranci a Porto Vecchio, operando corse supplementari, che permetteranno ai passeggeri e agli autotrasportatori di riprendere le loro attività tra le due isole. Due nuove rotazioni sulla linea Golfo Aranci Porto Vecchio sono state programmate per martedì 25 e giovedì 27 Febbraio. La nave Sardinia Regina (nella foto) effettuerà i viaggi straordinari, per consentire ai passeggeri e, soprattutto, agli autotrasportatori con mezzi di grandi dimensioni, di continuare le loro attività. Per la prossima settimana sono programmati viaggi sulla linea Porto Torres-Ajaccio il lunedì e nuove corse sulla linea Golfo Aranci-Porto Vecchio il mercoledì e il giovedì.



The screenshot shows the website of 'Messaggero Marittimo'. The article title is 'Collegamenti straordinari Sardegna - Corsica'. Below the title, it says 'Garantiti dalle navi della Corsica Sardinia Ferries'. There is a photo of a yellow ferry ship, the 'Sardinia Regina'. The article text is partially visible, mentioning 'VADO LIGURE' and 'La Compagnia delle Navi Gialle'. At the bottom, there are links to 'ARGOMENTI CORRELATI' including 'ACQUEDOTTO A SARDINIA FERRIES', 'NUOVE LINEE', 'PILLOLE DI SARDINIA', 'PORTO DI CIVITAVECCHIA', 'FERRARIO DEI DUE MARI', 'DECRETO GENOVA E PROGETTO B-Bridge', and 'FERRARIO METROPOLITANO'.

Decreto Genova e progetto E-Bridge

Dall'emergenza alle opportunità per il territorio ligure

Massimo Belli

GENOVA Decreto Genova e progetto E-Bridge, dalla gestione dell'emergenza alle opportunità di innovazione per il territorio ligure, è il titolo dell'incontro in programma a Genova, a Palazzo S. Giorgio, lunedì 9 Marzo alle ore 9.30. L'incontro sarà l'occasione per l'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale di presentare alla stampa e agli stakeholder lo stato di avanzamento del piano d'azione emergenziale e del progetto E-Bridge, coinvolgendo nella discussione i rappresentanti delle amministrazioni che collaborano proficuamente per il rilancio del territorio genovese e ligure. Il programma prevede, dopo i saluti di Paolo Emilio Signorini, presidente **AdSp** Mar Ligure occidentale e di Pawel Wojciechowski, coordinatore Corridoio Ue Reno Alpi (in video), la Presentazione delle attività in corso ex Decreto Genova. Il progetto E-Bridge sarà introdotto da Julian Espina, INEA; Francesca Moglia, **AdSp** Mar Ligure occidentale illustrerà le attività del progetto; Laura Ghio, sempre dell'**AdSp** le misure a sostegno di logistica e ottimizzazione dei flussi, Mentre il Programma straordinario delle opere emergenziali sarà presentato da Marco Vaccari dell'Autorità di Sistema portuale. A seguire, intorno alle 11, il Panel di discussione e incontro con la stampa, con la partecipazione di: Paolo Emilio Signorini, Marco Bucci, Sindaco di Genova; Giovanni Toti, presidente Regione Liguria; Luigi Attanasio, presidente Camera di Commercio di Genova; Giuseppe Catalano, MIT coordinatore Struttura tecnica di missione; Rodolfo De Dominicis, presidente e amministratore delegato UIRNet e Marco Rettighieri, responsabile attuazione Programma Straordinario. In qualità di moderatore è stato chiamato Alexio Picco, managing director Circle Group e technical manager E-Bridge.



Traghetti, Corsica Ferries aumenta le corse per superare il blocco Sardegna-Corsica

Genova Corsica Sardinia Ferries ha accolto la richiesta della Regione Sardegna dando la propria immediata disponibilità per far fronte all'attuale blocco dei collegamenti con la Corsica. Lo annuncia la compagnia in una nota. La compagnia metterà a disposizione una nave da Golfo Aranci a Porto Vecchio, operando corse supplementari che permetteranno ai passeggeri e agli autotrasportatori di riprendere le loro attività tra le due isole. Per la prossima settimana sono programmati viaggi sulla linea Porto Torres-Ajaccio il lunedì e nuove corse sulla linea Golfo Aranci-Porto Vecchio il mercoledì e il giovedì.

Traghetti, Corsica Ferries aumenta le corse per superare il blocco Sardegna-Corsica

21 FEBBRAIO 2020 - Redazione



Genova - Corsica Sardinia Ferries ha accolto la richiesta della Regione Sardegna "dando la propria immediata disponibilità per far fronte all'attuale blocco dei collegamenti con la Corsica". Lo annuncia la compagnia in una nota.

La compagnia metterà a disposizione una nave da Golfo Aranci a Porto Vecchio, operando corse supplementari che permetteranno ai passeggeri e agli autotrasportatori di riprendere le loro attività tra le due isole.

Per la prossima settimana sono programmati viaggi sulla linea Porto Torres-Ajaccio il lunedì e nuove corse sulla linea Golfo Aranci-Porto Vecchio il mercoledì e il giovedì.

LEGGI ANCHE: Nuovo traghetto per Corsica L'isola. "Assunzione 150 marittimi"

Articoli correlati

- La Grecia nella stretta dei debiti, sui mercati altri danci
- Amburgo - Il porto di Amburgo ha archiviato il 2019 con una bil...

Evelyn Maersk al PSA Genova Prà

GENOVA Arrivano i colossi del mare. Di recente ha scalato il terminal di Genova Prà la MN Evelyn Maersk (Lunghezza: 398,00 m. Larghezza: 56,00 m.), ovvero la prima nave portacontainer da 16000 TEUs della scuderia Maersk approdata presso PSA Genova Prà. La nave AE 20 AM1 (Dragon) gestita dall'alleanza Maersk/MSC/Hyundai/Hamburg Sud scala i seguenti porti: Pusan, Dalian, Xingang, Yantian, Singapore, Salalah, Malta, Valencia, Barcellona, Fos Sur Mer, Genova, La Spezia, Gioia Tauro, Beirut, tra la Cina, il Sud Est Asiatico ed il Mediterraneo. Il servizio AE 20 AM1 (Dragon) ha iniziato ad utilizzare il terminal PSA Genova Prà dall'estate del 2015.

The screenshot shows the website of 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. The main article is titled 'Evelyn Maersk al PSA Genova Prà' and is dated 22 febbraio 2020. The article text is partially visible, mentioning the arrival of the MN Evelyn Maersk at the PSA Genova Prà terminal. The website layout includes a top navigation bar with links like HOME, CHI SIAMO, CONTATTI, PARTENZE NAVI, ABBONAMENTI, I QUADERNI NEMTECH, and SPAGLIABILE. On the right side, there is a sidebar with various advertisements and logos, including 'PORTO LIVORNO', 'LE NAVI', 'CONSIGLIO', 'ANIMA', 'FERCAM', and 'UN FORNITORE DI TOSCANA'. At the bottom of the article, there is a section for 'LASCIA UN COMMENTO'.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Smeralda, l'ammiraglia Costa con l'anima verde che vale oro

Una città galleggiante con tutti i comfort e in grado di ridurre l'impatto ambientale Il direttore generale della società: «Ogni passeggero lascia sul territorio 75 euro»

Farà toccate alla Spezia fino al 22 maggio. Il suo primo approdo nemmeno due mesi fa, ma gli spezzini hanno già imparato a riconoscerne il profilo: un gigante dei mari che ogni venerdì sosta alla banchina Garibaldi. Costa Smeralda ieri ha aperto le porte alla città: l'ammiraglia della compagnia da crociere si è presentata alle autorità spezzine, prima del suo battesimo previsto oggi dall'altro capo della Liguria, a Savona. Considerata «la nave più bella del mondo», bandiera delle eccellenze del made in Italy, una «smart city» galleggiante in grado di ridurre impatto ambientale ed emissioni grazie al Gnl, Smeralda si conghederà dalla Spezia a fine maggio per i porti di Cagliari e poi Palermo. «Speriamo possiate tornare a inserire La Spezia nelle vostre destinazioni» ha detto la presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale Carla Roncallo, allo scambio dei crest con il comandante Paolo Benini, chiavarese, al timone dall'8 febbraio. Nel 2020 Costa porterà il 30% di passeggeri in più rispetto al 2019, arrivando a 285mila. Tornerà invece in porto, dal 13 aprile al 27 ottobre, AidaNova, altra nave alimentata a Gnl. «La Spezia è un porto fondamentale per la connettività che garantisce. Costa punta a realizzare qui entro 5 anni, insieme ad altre due compagnie, il nuovo terminal crocieristico» ha ricordato il direttore generale di Costa Crociere Neil Palomba. Costa è già impegnata nella gestione dei servizi crocieristici, con Msc e Royal Caribbean. Fino ad aprile sarà solo Costa Smeralda ad approdare nel golfo. Con una capacità di 6554 passeggeri, una lunghezza di 337 metri, una stazza lorda di 185 mila tonnellate, Smeralda offre comfort per i passeggeri più esigenti. Nei suoi 19 ponti, ispirati a suggestive località italiane, 15 ristoranti, 20 bar, 4 piscine con tanto di cascata, centro benessere e spazi per bambini e ragazzi. Tra le curiosità uno spazio espositivo dedicato al design italiano, con oggetti cult che vanno dalla Lambretta ai Vico Magistretti, un'area in cui è possibile cucinare in stile "Master chef" e la prima nursery per bimbi sino ai tre anni. Di piazza in piazza, da Trastevere a Piazza di Spagna con la suggestiva scalinata, gli spazi a bordo sono studiati per ricreare l'atmosfera magica delle città italiane. Senza tralasciare il divertimento, con jazz bar, animazione, concerti, esibizioni. Cuore della vita di bordo il Colosseo, un anfiteatro su cui si affacciano i ponti e dove si tengono gli eventi ufficiali, come il battesimo di oggi. «Ogni passeggero lascia sul territorio 75 euro» ha sottolineato Palomba. Visitatori di passaggio ma che, si spera, possano tornare accrescendo i numeri positivi del turismo nello Spezzino. «Una crescita del 10% lo scorso anno - ha sottolineato l'assessore al turismo Paolo Asti -, per oltre 550 mila presenze». Patrizia Saccone, delegata della Provincia, ha ribadito l'importanza dell'anima green della Smeralda. Cinque le navi a Gnl sulle quali ha investito Costa entro il 2023. L'obiettivo è ridurre le emissioni di Co2 del 40% entro il 2020, con 10 anni di anticipo rispetto agli obiettivi europei. Puntando ad azzerare in futuro le emissioni grazie alla tecnologia delle celle combustibili. -



La Spezia

Smeralda, crociere a prova di Coronavirus

Visita a bordo del gioiello green di Costa. Il dg Palomba: «Dallo sbarco a Civitavecchia, la situazione oggi è molto più sicura»

LA SPEZIA Un' alleanza che si consolida quella fra Costa Crociere e Spezia, e che sta offrendo significative opportunità per entrambi i 'partner'. E' stato questo, ieri mattina, il leit motiv della visita della delegazione istituzionale a bordo di Costa Smeralda, uno degli ultimi gioielli green della compagnia armatoriale. Entrata in servizio lo scorso 21 dicembre, la nave farà scalo alla Spezia tutte le settimane sino al 22 maggio 2020, nell' ambito di un itinerario di una settimana nel Mediterraneo occidentale, che comprende anche Savona, Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca, Civitavecchia. A margine dell' evento istituzionale si è parlato anche dell' emergenza Coronavirus, dopo la vicenda dello sbarco a Civitavecchia dei passeggeri della Smeralda per via di due cinesi sospettati di essere stati contagiati dal virus, circostanza poi esclusa, ma che aveva indotto a saltare proprio lo scalo spezzino.

«Rispetto a tre settimane fa - ha detto Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere - la situazione oggi è più sicura grazie alle precauzioni adottate dai Paesi e dagli operatori che, come noi, hanno aumentato, oltre a stringenti misure di carattere igienico sanitario, i livelli di sicurezza con questionari pre-imbarco, che impediscono di salire a bordo a chi è stato in zone a rischio o a chi ha temperatura corporea superiore ai 37.8 gradi». Sul fronte inquinamento, grazie all' utilizzo dell' Lng sia in porto che in navigazione, Costa Smeralda, è stato ricordato, è in grado di eliminare quasi totalmente le emissioni di ossidi di zolfo (zero emissioni) e particolato (riduzione del 95-100%), riducendo significativamente anche le emissioni di ossido di azoto (riduzione diretta dell' 85%) e di Co2 (riduzione sino al 20%). Sul fronte economico, Costa Smeralda porterà a un ulteriore rafforzamento della presenza di Costa Crociere in Liguria, 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 511 milioni di euro, garantendo 3.200 posti di lavoro. Aspetti su cui si è soffermato anche Franco Porcellacchia (Carnival Corporation). Particolarmente rilevante sarà la crescita della spesa sostenuta direttamente dagli ospiti, pari a un valore medio di 74,60 euro a passeggero in ogni porto europeo dove la gestione dei servizi crocieristici, che prevedono anche la costruzione di un nuovo terminal, il traffico generato dalle navi del gruppo crescerà del 30% nel 2020, arrivando a 285.000 passeggeri movimentati, grazie alla presenza di Costa Smeralda e AidaNova, l' altro colosso a Lng, che nel 2019 ha fatto scalo regolare alla Spezia e che sarà riconfermata anche nel 2020, con crociere in partenza ogni settimana dal 13 aprile al 27 ottobre. La mattina si era aperta con lo scambio dei crest tra la delegazione spezzina e lo 'stato maggiore' di Costa Smeralda. Poi la visita a bordo e la colazione. In rappresentanza del Comune di Spezia e della Provincia c' erano l' assessore Paolo Asti e la consigliera Patrizia Saccone, con la presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Carla Roncallo, che ha auspicato una collaborazione sempre più stretta. Asti ha invece presentato la città con un breve video, sottolineando la crescita dei flussi turistici: «Merito anche della Costa - ha detto - e per questo vogliamo essere al vostro fianco». A bordo anche altri rappresentanti della portualità spezzina, fra cui il comandante della Capitaneria Giovanni Stella, che ha ricordato a



parte le funzioni di controllo dell' autorità marittima, anche il supporto



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

offerto alle compagnie di navigazione. Franco Antola © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Città della Spezia

La Spezia

"Costa Smeralda nave più bella del mondo". E a prova di Coronavirus | Foto

La nuova ammiraglia stamattina alla Spezia. Parole d'ordine sostenibilità e design italiano.

La Spezia - Una nave ispirata alle bellezze italiane con l'obiettivo di abbattere le emissioni utilizzando gas naturale. Questa in breve Costa Smeralda, che questa mattina si è presentata alla città. La nuova ammiraglia, che precede il varo di Costa Toscana, la seconda nave interamente alimentata a Lng, verrà battezzata ufficialmente a Savona domani. La mattinata si è aperta con lo scambio dei crest tra le autorità e la presentazione del capitano Paolo Benini al comando di Costa Smeralda dal 5 febbraio. In rappresentanza del Comune della Spezia e della Provincia l'assessore Paolo Asti e la consigliera Patrizia Saccone. La presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure orientale, Carla Roncallo, ha auspicato una collaborazione sempre più stretta. L'assessore Asti ha presentato la città con un breve video, affermando: "La crescita del turismo è del dieci per cento. È anche merito vostro e vogliamo essere al vostro fianco. Ho chiesto una vostra nave per fare un evento turistico per conoscere la città. Abbiamo messo in contatto buyers e sellers. Vi chiedo già di poterlo fare qui anche per il prossimo ottobre. Sarà una cosa piacevole". Costa Smeralda porterà ad un ulteriore rafforzamento della presenza di Costa Crociere in Liguria, 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 511 milioni di euro, garantendo 3.200 posti di lavoro. Particolarmente rilevante sarà la crescita della spesa sostenuta direttamente dagli ospiti, pari ad un valore medio di 74,60 euro a passeggero in ogni porto europeo toccato dalle navi della compagnia. Nel porto della Spezia, dove Costa si è aggiudicata insieme ad altri partner la gestione dei servizi crocieristici, che prevedono anche la costruzione di un nuovo terminal, il traffico generato dalle navi del gruppo crescerà del 30 per cento nel 2020, arrivando a 285.000 passeggeri movimentati, grazie alla presenza di Costa Smeralda e AIDAnova.

"Questa è la nave più bella del mondo- ha detto Neil Palomba, direttore generale Costa Crociere - ed è uscita dal cantiere lo scorso 5 dicembre. È una perfetta sintesi di tecnologia e avanguardia. Attraverso la collaborazione con le istituzioni possiamo lavorare per il sostenibile e creare valore per l'economia locale. Alla Spezia partecipiamo alla gestione delle strutture crocieristiche. Questa città ci è vicina anche nella solidarietà con Costa Foundation. Il nostro impegno si traduce anche in sostenibilità. Questa nave è una smart city itinerante. Costa ha investito già nel 2015 sul gnl e al momento è il combustibile più sicuro per abbattere le emissioni. Ci siamo prefissati di abbattere la CO2 del 40 per cento. Costa Smeralda offre prodotti unici e occasioni per divertirsi con responsabilità. Fondamentale la partnership con altri marchi italiani. Costa Smeralda ci rende orgogliosi. Il futuro è qui, adesso". Inevitabile, a margine dell'evento, un passaggio sulla situazione Coronavirus. "Rispetto a tre settimane fa - ha affermato Palomba - la situazione è più sicura, questo grazie alle precauzioni adottate dai Paesi e da operatori che, come noi, hanno aumentato i livelli di sicurezza. Abbiamo predisposto dei questionari pre imbarco, che negano lo stesso a chi è stato in zone a rischio. E l'imbarco non è possibile nemmeno a chi ha temperatura corporea superiore ai 37.8°. Inoltre abbiamo elevato i livelli di sanificazione a bordo per prevenire qualsiasi tipo di problema". Beppe Carino ha sottolineato il design della nave basata sulle bellezze italiane. Piazza Trastevere, Colosseo dove acrobati e ballerini scaldano l'ambiente, beach club che richiamano i più esclusivi del Paese con feste per tutto il giorno. Queste alcune meraviglie della nave che vanta anche un richiamo, sul ponte, a Piazza di Spagna. "Il design di Costa Smeralda - ha



detto Carino - offre sempre nuovi spunti di riflessione. I corridoi richiamano riflettono la varietà dell' Italia. Abbiamo utilizzato il grande design italiano. Ed è la prima nave da crociera che ha a



Citta della Spezia

La Spezia

bordo un museo del design. Costa Smeralda ha una grande varietà: 16 ristoranti, 19 bar e la spa esclusiva 'Sole mio'. Questa nave è il simbolo della sostenibilità in tutti gli ambiti: puntiamo all' abbattimento dello spreco alimentare. Abbiamo donato oltre 160mila pasti e un hub restaurant dove gli ospiti possono provare a cucinare in maniera sostenibile". "Lng? Abbiamo creduto in questa tecnologia in tempi non sospetti - ha aggiunto Franco Porcellacchia -. Costa Smeralda è la seconda a Lng dopo Aida nova. Arriveremo ad avere 9 navi alimentate a questo modo, è stata una scelta coraggiosa. Il fatto che altri seguano questa strada dimostra che abbiamo intrapreso quella giusta. Il gruppo Costa Carnival ha un centro training in Olanda e ne andiamo fieri. Tornando alla nave, non solo è poco impattante e innovativa ma attuale e reale. Eravamo dei pionieri e ora utilizziamo il gas in una percentuale altissima. Costa Smeralda ha anche serbatoi tradizionali che non abbiamo mai utilizzato: questo significa che la nuova tecnologia sulla quale abbiamo investito è assolutamente efficiente. Il nostro obiettivo è abbattere le emissioni e abbiamo fatto investimenti per 230 milioni. Già quest' anno abbiamo raggiunto l' obiettivo di abbattimento che era previsto nel 2030. Ho visto tante navi, questa è la più bella in assoluto". CHIARA ALFONZETTI Venerdì 21 febbraio 2020 alle 16:38:24 Redazione alfonzetti@cittadellaspezia.com.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Previsto un calo del 20% nel traffico portuale già tra febbraio e marzo

I traffici del porto spezzino potrebbero crollare del 20% già tra febbraio e marzo. È la previsione che viene fatta sull'effetto coronavirus. Un contraccolpo importante: il commercio con la Cina pesa oltre il 40% per lo scalo della città. La preoccupazione è palpabile tra gli operatori. Per adesso gli effetti non sono ancora apprezzabili. Le navi non partono più dalla Cina, perché l'economia di quel Paese è bloccata dall'epidemia. Una portacontainer impiega 24 giorni per compiere il tragitto che la separa dal Golfo dei Poeti. È dai prossimi giorni che il risultato delle cancellazioni si manifesterà. Ogni settimana al terminal Lscst del gruppo Contship scalano una media di cinque- sei navi provenienti dalla Cina. «Un bilancio potrà essere fatto a marzo - spiega la presidente dell' **Autorità portuale** Carla Roncallo - questa situazione pesa molto sulla Spezia per gli importanti volumi sia in termini di import sia di export con tutto il "Far East". La cosa preoccupa ma non dobbiamo farci prendere dal panico, occorre monitorare nelle prossime settimane l'andare e volgere della situazione. Augurandosi che tutto possa rientrare, prima di tutto per la salute delle persone coinvolte». I controlli della sanità marittima sono scrupolosi sui marittimi imbarcati. Nessun cambiamento invece per i controlli effettuati sui container. Il 2020 per il porto della Spezia era partito in linea con le previsioni. Un rallentamento, previsto, c'era stato in concomitanza con il Capodanno cinese. Adesso il rischio è che i traffici con il principale partner commerciale non riprendano. «Avremo una riduzione dei servizi, è stimabile un 20% su base mensile - conferma il segretario generale Di Sarcina -. Un problema che si tradurrà nei fatturati delle aziende». - L.IV.



Per chi va per mare

Libera pratica sanitaria in porto Cos'è e quando scatta l'obbligo

Ecco le nuove disposizioni per pescherecci e barche da diporto fino e oltre i 24 metri

LA SPEZIA Si chiama Libera pratica sanitaria (Lps) ed è un documento che attesta l'assenza di rischi sanitari legati all'arrivo in **porto** delle navi.

Un 'certificato' obbligatorio, il cui rilascio richiede una procedura abbastanza complessa. Sulla scia dell'emergenza Coronavirus, le disposizioni sono state aggiornate e rese più stringenti. Lo scorso 14 febbraio l'Ufficio di sanità marittima aerea e di frontiera (Usmaf) di Genova, attraverso l'unità territoriale della Spezia, le ha trasmesse ai vari organi competenti: Capitaneria, Polizia marittima, Finanza di mare, agenzie marittime, club nautici e porti turistici (per conoscenza anche a Prefettura, Questura, Asl 5 e Comune). Le disposizioni in vigore per il rilascio della Lps sono state però meglio dettagliate, soprattutto con riferimento alle imbarcazioni da diporto e pescherecci. Quelle di lunghezza inferiore a 24 metri, di provenienza nazionale sono escluse dall'obbligo di comunicazione e di richiesta di Lps (vige comunque l'obbligo di dare immediata segnalazione di sintomatologia infettiva a bordo). Per le lunghezze inferiori a 24 metri di provenienza internazionale (anche area Shengen), invece, tra le 4 e 12 ore prima dell'approdo il comandante, anche a mezzo dell'Agenzia marittima, deve inviare all'Ufficio di sanità una serie di informazioni sulla situazione sanitaria. In presenza di febbre l'obbligo è di attendere le disposizioni dell'Usmaf. Per le imbarcazioni più lunghe di 24 metri di provenienza nazionale il termine dell'obbligo resta fra le 4 e le 12 ore prima dell'approdo, nel caso di durata della navigazione maggiore di 6 ore. In caso di durata inferiore, le imbarcazioni sono escluse dall'obbligo. Più articolate le disposizioni per le altre tipologie di imbarcazione di provenienza internazionale, navi da crociera comprese.



La Spezia: Autorità di sistema portuale mette a gara i servizi ferroviari del porto

(FERPRESS) - Roma, 21 FEB - L' **Autorità di sistema portuale del mar Ligure Orientale** ha bandito la gara per il servizio di gestione del trasporto ferroviario all' interno del perimetro **portuale**. **Carla Roncallo**, presidente dell' ente, ha infatti approvatonei giorni scorsi 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. 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 e alle ferroviarie. 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** ha ceduto la sua quota del 20 per cento della società, ritenendo di dover mettere a gara il servizio. Alla 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.



Porto Carrara: intesa su combustibili navi

Redazione

PISA Un protocollo d'intesa in materia di controllo del tenore di zolfo sui combustibili ad uso marittimo prelevati a bordo delle navi e su quelli prodotti o importati e destinati alla commercializzazione sul mercato nazionale, è stato siglato ieri dall'Ufficio delle Dogane di Pisa e la Capitaneria di porto di Marina di Carrara. 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 S.O.T 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 su combustibili 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. Il protocollo è stato sottoscritto dal Direttore dell'Ufficio delle Dogane di Pisa, dott.ssa Rosita D'Amore e il capitano di fregata (CP) Luciano Giuseppe Aloia, nella foto. Nel 2018 e 2019 sono stati svolti in tutto 153 controlli documentali allo scopo di verificare la conformità ai parametri legali del combustibile ad uso marittimo, tuttavia, con la stipula di tale protocollo operativo ha detto il comandante Aloia. Infine, la Guardia Costiera ricorda che in caso di accertamento di eventuali violazioni dei limiti imposti, l'armatore e il comandante della nave saranno sanzionati con un verbale amministrativo con limiti compresi tra 15.000 e 150.000 euro, il sequestro di tutto il combustibile presente a bordo e dovranno provvedere, a proprie spese, ad un nuovo rifornimento con combustibile a norma.



Insieme per la cultura della sicurezza sul lavoro

CARRARA Adattare il lavoro alla persona è il principio alla base della tutela della salute e della sicurezza di ogni lavoratore. Dalla sicurezza, infatti, derivano benessere, prevenzione e collaborazione. Per diffondere comportamenti corretti e facilitare gestione e prevenzione di situazioni a rischio, il Coordinamento Multinazionali e Grandi Imprese di Confindustria LI MS ha costituito un apposito Gruppo di Lavoro, che nel corso dell'anno passato ha promosso un roadshow di contaminazione di buone pratiche, costituito da 8 tappe presso le aziende partecipanti. Giovedì scorso 20 febbraio, presso la Sala Marmoteca del Polo Fieristico CarraraFiere, si è svolto l'evento conclusivo dell'iniziativa Insieme per la cultura della sicurezza, durante il quale sono stati illustrati gli strumenti operativi di prevenzione condivisi e le nuove modalità di approccio alla cultura della sicurezza. Hanno aperto i lavori Stefano Santalena, vicepresidente di Confindustria LI MS delegato al Coordinamento Multinazionali e Grandi Imprese e Massimiliano Turci, vicepresidente di Confindustria LI MS coordinatore del Gruppo di lavoro Salute e Sicurezza. È seguita la tavola rotonda Gli strumenti operativi di prevenzione: condivisione e confronto come metodo per il miglioramento continuo, alla quale hanno preso parte Emanuele Aliotta Termisol Termica, Gianluca Citti Omya, Annalisa Maludrottu P.E.S., Alessandro Sboro Baker Hughes, Camillo Scionti Ram Oil & Gas e Andrea Vittone Ineos Manufacturing Italia. I direttori degli stabilimenti Matteo Bertolini SIME, Giovanni Carpino Liberty Magona, Pier Luigi Deli Solvay Chimica Italia, Fabrizio Loddo ENI, Fabio Saita Tenaris Dalmine e Massimiliano Turci, Baker Hughes hanno partecipato alla successiva tavola rotonda Diffondere la cultura della sicurezza: un impegno di tutti per tutti. Ha concluso i lavori Saverio Gradassi, vicepresidente HSE and Quality Turbomachinery and Process Solutions, Baker Hughes. Hanno partecipato al Gruppo di Lavoro 20 aziende di Confindustria LI MS per un totale di 5000 addetti complessivi: Amcor Flexibles, Baker Hughes, Elettromar, Eni Raffineria, Family Partner, Gi Group, Hallite Italia, Imerys Minerali, Ineos Manufacturing Italia, JSW Steel Italy, Liberty Magona, Omya, P.E.S., Piombino Logistics, Ram Oil & Gas, Rete Ferroviaria Italiana, Sime, Solvay Chimica Italia, Tenaris Dalmine e Termisol Termica.



Il Tirreno

Livorno

la polemica sulle banchine

Il sindaco: sos porto, basta con i ritardi

Salvetti scrive alla ministra: «Sulla maxi-Darsena occorre concretizzare». Fdi chiede ai vertici dell' Authority di dimettersi

LIVORNO. «Sono passati ormai quasi tre mesi dalla visita della ministra Paola De Micheli a Livorno: in quell' occasione la rappresentante del governo confermò il proprio interesse e impegno anche economico a favore dello sviluppo del porto e della città». Parte da qui il sindaco Luca Salvetti per chiedere alla ministra, che nel governo Conte ha il dicastero delle infrastrutture, «un intervento in grado di garantire la realizzazione in tempi certi delle opere infrastrutturali necessarie all' operatività del porto e alla tenuta socio-economica della città». Lo fa sottolineando di parlare in tandem con il presidente della Regione Enrico Rossi, e di farlo «alla luce delle innumerevoli sollecitazioni da me ricevute dai gruppi sindacali e dalle categorie interessate in relazione»: nascono sia dai «ritardi riscontrati su opere necessarie allo sviluppo della città-porto di Livorno» sia dai timori per la «tenuta occupazionale del territorio». E' una presa di posizione che arriva poco dopo il rinvio a giudizio dei vertici dell' Authority e di alcuni manager e imprenditori per l' inchiesta sulle concessioni temporanee: di fronte alle preoccupazioni per il futuro del porto, a giudizio di Salvetti «le vicende giudiziarie non devono in nessun modo generare ulteriori ritardi per l' attività dello scalo e il rilancio della città». Il sindaco spende la sottolineatura insistendo sul fatto che il tempo è «un fattore determinante per il mantenimento e lo sviluppo della competitività del territorio» e «quel tempo non possiamo più perderlo». Salvetti lo ribadisce dopo aver messo in evidenza che l' accordo di programma firmato nel 2015 per l' area di crisi complessa appare bloccato, con gravi ripercussioni di carattere occupazionale sul territorio». A ciò si aggiunga: 1) il «mancato completamento del microtunnel Eni che sta creando rischi reali in termini di traffici portuali; 2) «lo stallo e le problematiche sorte sul Progetto Darsena Europa su cui la Regione Toscana ha stanziato ingenti somme di denaro»; 3) «l' applicazione completa del Prg portuale»; 4) «i ritardi sulla realizzazione della Stazione Marittima»; 5) gli «innumerevoli ricorsi presentati dai soggetti economici all' Authority che, se non governati, rischiano di bloccare l' attuale fase di sviluppo della città». Intanto Fratelli d' Italia, con un post di Luigi Lanera, responsabile nazionale settore navigazione, aveva chiesto nei giorni scorsi ai vertici dell' Authority (tanto il presidente Stefano Corsini che il segretario generale Massimo Provinciali) di dimettersi («la magistratura farà il suo corso ma il porto di Livorno, Piombino e Portoferraio non possono permettersi un altro commissariamento precario»). Aggiungendo poi un plauso alla Capitaneria come «unico baluardo in questo difficile momento», ha svolto «in maniera eccezionale» un «ruolo di garanzia e di organo supremo per il rispetto delle regole». --



«Inaccettabile lo stallo sul porto»

Il sindaco Salvetti scrive alla ministra De Micheli per lo sblocco delle opere tra le quali Piattaforma Europa

LIVORNO Il sindaco Luca Salvetti è allarmato per la situazione di stallo in cui si trovano tutti i progetti per le infrastrutture del porto di Livorno. Ha scritto così al ministro delle infrastrutture Paola De Micheli per chiedere certezze sulle opere (prima tra tutte la Piattaforma Europa finita nell'oblio) necessarie all'operatività dello scalo livornese e alla tenuta socio-economica della città. Questo a tre mesi dalla visita della rappresentante del Governo a Livorno. «Durante la sua visita ministro confermò il proprio interessamento e l'impegno anche economico a favore dello sviluppo del porto e della città. - ha scritto Salvetti - Oggi (ieri, ndr) insieme al presidente della Regione Enrico Rossi, alla luce delle innumerevoli sollecitazioni che ho ricevuto dai sindacati e dalle categorie interessate, mi trovo nella condizione di dover chiedere un intervento in grado di garantire la realizzazione in tempi certi delle opere indispensabili all'operatività del porto e alla tenuta della città». Il sindaco ha fatto notare come «l'accordo di programma firmato per l'area di crisi complessa di Livorno-Collesalveti appare bloccato, con gravi ripercussioni di carattere occupazionale sul territorio. A questo si sommano il mancato completamento del Microtunnel Eni che sta creando rischi reali in termini di traffici portuali, lo stallo e le problematiche sorte sul Progetto di Darsena Europa, su cui la Regione Toscana ha stanziato ingenti somme di denaro». Il sindaco Salvetti ha fatto riferimento inoltre «alle problematiche che derivano da questo stallo per l'applicazione completa del Piano regolatore portuale, ai ritardi sulla realizzazione della Stazione Marittima, oltre agli innumerevoli ricorsi presentati dai soggetti economici all'Autorità che, se non governati, rischiano di bloccare l'attuale fase di sviluppo della città». Tutto questo «in una fase in cui le vicende giudiziarie relative all'Autorità Portuale non devono in nessun modo generare ulteriori ritardi». Il riferimento di Salvetti è al rinvio a giudizio, tra gli altri, del presidente dell'Authority di sistema Stefano Corsini e del suo segretario generale Massimo Provinciali il 14 febbraio scorso per abuso di ufficio e falsità ideologica o concorso in tali reati. L'accusa ritiene che l'Authority abbia prorogato troppe volte la concessione temporanea di alcuni accosti della sponda ovest dalla quale partono i traghetti. Tutto è iniziato con la denuncia di un terminalista del porto. Vista questa situazione il ministro De Micheli dovrà decidere ora se agire nei confronti dei vertici del porto di Livorno, o attendere la sentenza. La prossima udienza per il processo è attesa per il 9 giugno. M.D.



Adriana resta in carcere, il Rissano nega la libertà

**RICORSO CON ANNO
CIVILE**
Ma il ministro
de Micheli
non ha
autorizzato
la libertà
condizionale
per
Adriana
Rissano
che resta
in carcere
per
abuso di
ufficio
e falsità
ideologica
o concorso
in tali reati.
Il ministro
de Micheli
ha respinto
il ricorso
presentato
dal Rissano
per la
libertà
condizionale.
Adriana
Rissano
resta in
carcere
per
abuso di
ufficio
e falsità
ideologica
o concorso
in tali reati.
Il ministro
de Micheli
ha respinto
il ricorso
presentato
dal Rissano
per la
libertà
condizionale.

Bighelli e Omelini per ora sono al riparo dagli effetti del virus

**UNA VISITA
INFERMIERISTICA
E UN
CONTATTO
CON
UN
PACIENTE
INFETTO
DAL
VIRUS
CORONAVIRUS
NON
HANNO
CAUSATO
IL
CONTAGIO
DI
BIGHELLI
E
OMELINI.
I
DUE
MEDICI
SONO
STATI
RICORDATI
PER
IL
CONTATTO
CON
UN
PACIENTE
INFETTO
DAL
VIRUS
CORONAVIRUS
MA
NON
HANNO
DEVELOPATO
IL
VIRUS.
I
DUE
MEDICI
SONO
STATI
RICORDATI
PER
IL
CONTATTO
CON
UN
PACIENTE
INFETTO
DAL
VIRUS
CORONAVIRUS
MA
NON
HANNO
DEVELOPATO
IL
VIRUS.**

Informare

Livorno

Il sindaco di Livorno chiede alla ministra De Micheli di assicurare l' esecuzione delle opere necessarie per l' operatività del porto cittadino

Salvetti: il tempo è un fattore determinante Il sindaco di **Livorno**, Luca Salvetti, ha chiesto al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, certezze sulle opere infrastrutturali necessarie all' operatività del **porto** della città toscana e alla tenuta socio-economica della città. «Sono passati ormai - ha ricordato Salvetti - quasi tre mesi dalla visita della ministra De Micheli a **Livorno**. In quell' occasione la rappresentante del governo confermò il proprio interesse e impegno a favore dello sviluppo del **porto** e della città. Oggi, insieme al presidente della Regione, Enrico Rossi, alla luce delle innumerevoli sollecitazioni da me ricevute dai gruppi sindacali e dalle categorie interessate in relazione, sia ai ritardi riscontrati su opere necessarie allo sviluppo della città-**porto** di **Livorno**, sia su questioni di tenuta occupazionale del territorio siamo a chiedere al ministro un intervento in grado di garantire la realizzazione in tempi certi delle opere infrastrutturali necessarie all' operatività del **porto** e alla tenuta socio-economica della città.»

«L' accordo di programma firmato nel 2015 per l' area di crisi complessa - ha proseguito Salvetti - appare bloccato, con gravi ripercussioni di carattere occupazionale sul territorio; a questo si sommano: il mancato completamento del Microtunnel Eni che sta creando rischi reali in termini di traffici portuali, lo stallo e le problematiche sorte sul Progetto Darsena Europa su cui la Regione Toscana ha stanziato ingenti somme di denaro, l' applicazione completa del Piano Regolatore Portuale, i ritardi sulla realizzazione della Stazione Marittima, oltre agli innumerevoli ricorsi presentati dai soggetti economici all' Autorità di Sistema Portuale che, se non governati, rischiano di bloccare l' attuale fase di sviluppo della città. Tutto questo in una fase in cui le vicende giudiziarie non devono in nessun modo generare ulteriori ritardi per l' attività dello scalo e il rilancio della città». «Sappiamo tutti - ha concluso il sindaco di **Livorno** - quanto il tempo sia un fattore determinante per il mantenimento dei traffici portuali e per lo sviluppo della competitività del territorio, quel tempo non possiamo più perderlo».

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

21 febbraio 2020

Il sindaco di Livorno chiede alla ministra De Micheli di assicurare l' esecuzione delle opere necessarie per l' operatività del porto cittadino

Salvetti: il tempo è un fattore determinante

Il sindaco di Livorno, Luca Salvetti, ha chiesto al ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, certezze sulle opere infrastrutturali necessarie all' operatività del porto della città toscana e alla tenuta socio-economica della città. «Sono passati ormai - ha ricordato Salvetti - quasi tre mesi dalla visita della ministra De Micheli a Livorno, in quell' occasione la rappresentante del governo confermò il proprio interesse e impegno a favore dello sviluppo del porto e della città. Oggi, insieme al presidente della Regione, Enrico Rossi, alla luce delle innumerevoli sollecitazioni da me ricevute dai gruppi sindacali e dalle categorie interessate in relazione, sia ai ritardi riscontrati su opere necessarie allo sviluppo della città-porto di Livorno, sia su questioni di tenuta occupazionale del territorio siamo a chiedere al ministro un intervento in grado di garantire la realizzazione in tempi certi delle opere infrastrutturali necessarie all' operatività del porto e alla tenuta socio-economica della città.»

«L' accordo di programma firmato nel 2015 per l' area di crisi complessa - ha proseguito Salvetti - appare bloccato, con gravi ripercussioni di carattere occupazionale sul territorio; a questo si sommano: il mancato completamento del Microtunnel Eni che sta creando rischi reali in termini di traffici portuali, lo stallo e le problematiche sorte sul Progetto Darsena Europa su cui la Regione Toscana ha stanziato ingenti somme di denaro, l' applicazione completa del Piano Regolatore Portuale, i ritardi sulla realizzazione della Stazione Marittima, oltre agli innumerevoli ricorsi presentati dai soggetti economici all' Autorità di Sistema Portuale che, se non governati, rischiano di bloccare l' attuale fase di sviluppo della città. Tutto questo in una fase in cui le vicende giudiziarie non devono in nessun modo generare ulteriori ritardi per l' attività dello scalo e il rilancio della città».

«Sappiamo tutti - ha concluso il sindaco di Livorno - quanto il tempo sia un fattore determinante per il mantenimento dei traffici portuali e per lo sviluppo della competitività del territorio, quel tempo non possiamo più perderlo».

Leggi le notizie su tematica "Acquedotti Regionali" - Iscriviti al servizio push.

Data di arrivo		Data di partenza	
1° lotto	2° lotto	1° lotto	2° lotto
21 Feb	22 Feb	22 Feb	23 Feb
23 Feb	24 Feb	24 Feb	25 Feb

Azione legale anche di Lorenzini contro Tdt e Sdt a Livorno

Il porto di Livorno è ufficialmente diventato il nuovo terreno di scontro della battaglia in atto fra i grandi terminalisti italiani. Dopo Genova, dove a giorni è attesa la decisione del comitato di gestione del porto sull'istanza presentata da Psa Genova Prà e da Sech per fare dei due terminal un unico soggetto (progetto osteggiato in primis da Msc), nello scalo toscano è finita nel mirino il Terminal Darsena Toscana e la società collegata Sintermar Darsena Toscana. Ad attaccare il terminal controllato al 100% da Gruppo Investimenti Portuali (controllato dai fondi Infracapital, Infravia e partecipato dall'a.d. Giulio Schenone) è stato sia il Gruppo Spinelli di Genova che il dirimpettaio Lorenzini & C. di Livorno. Secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY il terminal controllato congiuntamente da Msc (al 50%) e dalle famiglie Grifoni e Lorenzini ha infatti dato mandato a un team di avvocati affinché procedesse nei confronti dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale per ottenere l'accesso agli atti su diverse questioni inerenti l'attività del terminal container concorrente. Una recente sentenza del Tar della Toscana rivela infatti che Lorenzini già dallo scorso agosto aveva presentato

'un'istanza di accesso ai documenti riguardanti gli atti concessori, i volumi di traffico e le verifiche effettuate' nei confronti di Tdt e Sdt concessionarie di aree demaniali presso le banchine 14E, 14F e 14G sulla sponda ovest della Darsena Toscana del porto. Trascorso inutilmente il termine di 30 giorni durante i quali la port authority non ha fornito la documentazione richiesta Lorenzini & C. si è rivolto al Tar. Nelle sentenza del tribunale amministrativo regionale che riconosce in parte le ragioni del ricorrente si legge: 'A sostegno delle proprie ragioni (Lorenzini & C, ndr) deduce che la loro conoscenza sarebbe necessaria per ricostruire l'assetto concessorio relativo al mercato dei container nel porto di Livorno, allo scopo di difendere le sue posizioni giuridiche nell'ambito dei procedimenti amministrativi che intende instaurare al fine di tutelare i propri interessi commerciali'. Le intenzioni alla base dell'azione avviata dal terminal Lorenzini & C. sono esplicitate in un passaggio successivo dove si dice che la conoscenza della documentazione per la quale si chiede l'accesso 'potrebbe provare la minore rilevanza, ai fini dell'interesse pubblico, delle concessioni a favore delle imprese Terminal Darsena Toscana e Sintermar Darsena Toscana a fronte di una potenziale attribuzione a sé medesima delle stesse aree e potrebbe inoltre valutare la gestione del proprio rapporto concessorio da parte dell'Autorità'. Tradotto in parole semplici: Lorenzini & C. vuole capire se il concorrente attivo sulla sponda opposta della Darsena Toscana abbia goduto in qualche modo di un trattamento di favore da parte della port authority e se l'utilizzo di quella banchina sia stato massimizzato o comunque se sotto la sua gestione possa ottenere risultati migliori. Va ricordato che meno di un anno fa il comitato di gestione dello scalo aveva accordato (a tempo determinato) a Lorenzini la richiesta di poter movimentare prevalentemente container rispetto alle merci varie, riconoscendo di fatto la nascita nel porto di un secondo terminal contenitori (anche se di fatto dedicato a Msc). Lo scenario attuale delinea comunque una guerra aperta a Livorno per aggiudicarsi il Terminal Darsena Toscana che Gip non intende perdere mentre sia Spinelli che Lorenzini & C. (Msc) vorrebbero a questo punto aggiudicarsi. Curiosamente fra Gruppo Investimenti Portuali e Msc è il secondo terreno di scontro da quando i fondi d'investimento sono entrati nel mercato dei porti in Italia e segue il braccio di ferro andato in scena sul terminal di Calata Bettolo di Genova che aveva visto alla fine il gruppo fondato da Aponte aggiudicarsi il 100% della società Consorzio Bettolo concessionaria del terminal. Questa volta, però, a Livorno sarà della partita anche Spinelli (anch'egli vicino a Msc,



dunque non si può escludere un tiro incrociato) che dieci anni fa aveva già tentato invano di rilevare il 50% del Terminal Darsena



Toscana (ceduto invece da Cilp alla Gip di Luigi Negri). Come rivelato nei giorni scorsi da Shipmag il gruppo genovese guidato da Aldo e Roberto Spinelli ha fatto spedire dai suoi legali una lettera diretta al presidente della port authority livornese , Stefano Corsini, nella quale si chiede conto della proroga della concessione accordata senza gara a Terminal Darsena Toscana nel 2001. La missiva ricostruisce infatti le tappe che hanno portato nel 2001 alla firma dell'atto concessorio della durata di 20 anni (dunque teoricamente in scadenza l'1 ottobre dell'anno prossimo) se non fosse che a dicembre dello stesso anno 'il comitato - è scritto nella missiva del legale di Spinelli - poco dopo l'atto concessorio avrebbe deliberato la stipula di un atto suppletivo (in esito a un nuovo piano d'impresa) con estensione della durata di ulteriori dieci anni'. Alla luce di ciò Spinelli chiede, in via principale, che la concessione e la proroga (se disposta) vengano annullate d'ufficio e in ogni caso chiede conferma che questo prolungamento della concessione non sia stato concesso, che non potrà esserlo e che un'eventuale proroga avvenga a fronte di una procedura competitiva aperta a evidenza pubblica. La battaglia navale nel porto di Livorno è appena cominciata. Nicola Capuzzo

A Livorno il comitato piano piano

LIVORNO Una commissione consultiva, quella di due giorni fa, con una caratteristica abbastanza consueta, il rinvio di uno dei temi più importanti, e con una seconda meno consueta ma altrettanto preoccupante: un gruppo di portuali schierato davanti a Palazzo Rosciano per protestare contro la riduzione dei turni di lavoro. Il porto si difende, dicono i dati dell'**AdSP**, malgrado lo sconvolgimento sui traffici creato dal coronavirus e specialmente dalla paura. Ma sono le incertezze a comandare. Nella consultiva il rinvio ha riguardato la revisione del regolamento per gli articoli 16 e 17: la commissione tecnica che doveva presentare il nuovo regolamento non ha ancora completato il lavoro. Approvato invece per l'LM il rinnovo dell'art.16 e i 4 anni ulteriori per il 18. Adesso c'è l'attesa per il Comitato di Gestione portuale che vedrà l'ingresso del comandante Marsili al posto dell'avvocato Batini come rappresentante del Comune. Il comitato è stato rinviato un paio di volte ma adesso è definitivamente fissato per giovedì 27. All'ordine del giorno l'approvazione di quanto già definito in consultiva e alcune comunicazioni relative alle imprese e alla relative autorizzazioni. Dovrebbe fare un passo avanti anche l'ingresso dell'**AdSP** nell'azionariato dell'Interporto Vespucci. Per il piano attuativo invece, i tempi di allungano. Non c'è da meravigliarsi, visto che siamo in tempi nei quali i ricorsi al TAR e la spada di Damocle della Procura non aiutano certo a lanciare l'anima al di là dell'ostacolo.



Intermodalità e progetti per l' AdSP del Nord Tirreno

LIVORNO La presidente di Assofer onorevole Irene Pivetti l'aveva preannunciato in una intervista al nostro giornale. Ed ha mantenuto la promessa di una visita alle strutture logistiche del territorio labronico. Ha visitato il **porto** di **Livorno**, l'Autoporto del Faldo e l'Interporto Vespucci. Una visita fattiva, nella quale si è confrontata con gli imprenditori, i lavoratori della Clp, le associazioni e l'Autorità di Sistema Portuale. Corsini, accompagnando la presidente sul **porto**, ha parlato dei programmi dell'AdSP: realizzare quanto prima gli interventi infrastrutturali necessari a rilanciare i traffici e l'intermodalità nel Mar Tirreno Settentrionale. Nel corso dell'incontro riferisce una nota stampa di Palazzo Rosciano Corsini ha illustrato i progetti in itinere nei porti del sistema, soffermandosi in particolare sugli interventi di potenziamento dei collegamenti ferroviari degli scali portuali di **Livorno** e di Piombino. La presidente di Assofer continua la nota ha manifestato apprezzamento per l'attenzione che l'AdSP sta dedicando al rafforzamento delle connessioni intermodali. L'Autorità di Sistema Portuale dichiara Irene Pivetti dispone di una progettualità organica e credibile. **Livorno**, con il suo **porto**, interporto, retroporto naturale e le sue attività industriali e distributive connesse, è una realtà che funziona e che è in grado di esprimere una forte leadership. Quello che serve adesso è realizzare quanto prima gli interventi infrastrutturali necessari a rilanciare i traffici e l'intermodalità. Come associazione conclude Pivetti riteniamo di poter svolgere un ruolo di lobby perché i vari livelli di decisione siano perfettamente allineati agli obiettivi di sviluppo di questi porti ed interporti.



Regione Toscana: protocollo ambiente su Livorno e Pisa

FIRENZE Nella Sala Quattro Stagioni di Palazzo Medici Riccardi il sindaco Dario Nardella ha tenuto mercoledì scorso il Consiglio della Città Metropolitana di Firenze per l'approvazione di uno schema di protocollo intesa tra Città Metropolitana di Firenze e Alia Servizi Ambientali; e per un protocollo di intesa sui temi ambientali tra Regione Toscana, Prefettura di **Livorno**, Questura di **Livorno**, Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Città Metropolitana di Firenze, Comune di **Livorno**, Comune di Pisa, Comando Provinciale di **Livorno** dei Vigili del Fuoco, Direzione Marittima-Capitaneria di **porto** di **Livorno**, Azienda USL Toscana Nord-Ovest, AVR spa, Autorità Portuale Regionale, Società Navicelli srl, RFI Rete Ferroviaria Italiana. All'ordine del giorno della riunione c'erano anche il regolamento su modalità, tempi di riversamento e rendicontazione del tributo per l'esercizio delle funzioni di tutela, protezione ed igiene dell'ambiente; la ratifica dell'atto del sindaco Metropolitano sull'aggiornamento 2020-2022 del Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e della Trasparenza (PTCPT): il Regolamento dei controlli interni della Città Metropolitana di Firenze e, infine, lo schema di convenzione quadro tra il Dipartimento di Scienze giuridiche dell'Università degli Studi di Firenze e la Metrocittà per la collaborazione in tematiche di ricerca condivise.



«La 'sabbia' di Livorno? Inutile e/o dannosa»

L'assessore Bedini al presidente della Port Authority: «Non si può dire a priori se i materiali di dragaggio siano compatibili e non inquinati»

di Francesca Bianchi PISA «Se l'intenzione era quella di assicurare i pisani sui possibili effetti erosivi della Darsena Europa, ecco io non mi sento affatto rassicurato». L'assessore comunale all'ambiente Filippo Bedini rimane granitico sulle proprie posizioni. I cinque milioni di metricubi di sabbia livornese provenienti dal dragaggio del porto e destinati al ripascimento del nostro litorale - opportunità annunciata dal presidente dell' **autorità portuale** di Livorno Stefano Corsini durante la tavola rotonda organizzata da Confcommercio - destano perplessità. «Ci sono due ordini di problemi - dice - il primo riguarda il fatto che tra le conseguenze della costruzione della maxi-infrastruttura ci potrebbe essere una variazione di intensità delle correnti. Pertanto l'utilizzo di quella sabbia potrebbe risultare di fatto inutile, in quanto l'intervento verrebbe vanificato in brevissimo tempo. Secondo punto: quella sabbia è compatibile, dal punto di vista fisico e granulometrico, con quella presente sul nostro litorale? Non si può dirlo a priori, senza studi approfonditi che testino anche l'eventuale presenza di inquinanti». Altra obiezione: «Il fatto che il presidente della Port Authority abbia annunciato la previsione di un sabbiodotto alla foce dello Scolmatore per un ripristino continuo della nostra costa, significa che - nonostante i proclami e le rassicurazioni -, un impatto erosivo della Darsena è stato messo in conto. Quella dichiarazione è la pistola fumante. Per la prima volta è stato implicitamente confermato un impatto fino ad oggi lasciato sottotraccia. Ma a confermarlo, ci hanno già pensato i fatti: basta andare a verificare i cambiamenti della linea di costa prodotti dalla costruzione della foce armata dello Scolmatore. Si può facilmente intuire che un'opera mastodontica come la Darsena Europa non può certo avere impatto zero. E' molto più probabile che le conseguenze siano drammatiche». Ecco perché l'amministrazione comunale ha deciso di muoversi in autonomia. «Nel bilancio di previsione di quest'anno abbiamo stanziato 30mila euro per l'avvio di uno studio serio sull'impatto della Darsena Europa sulla nostra costa. Sarà un primo passo, che dovrà essere ulteriormente approfondito. E in questa seconda fase, necessaria per valutare la portata dei fenomeni erosivi accertati, crediamo che sia opportuno che non tutto pesi sulle nostre spalle, visto che Pisa è la vittima di questa situazione: mi aspetto collaborazione e un contributo da parte non solo del Comune di Livorno ma soprattutto della Regione Toscana. Mi dicono che alla tavola rotonda organizzata da Confcommercio i rappresentanti della Regione abbiano dato forfait: questo lo ritengo, per esempio, molto grave». Da Pisa riprende quindi slancio la battaglia: «Solo dopo aver ricevuto e prodotto una stima completa degli effetti della Darsena Europa sulle nostre coste - conclude l'assessore Bedini - potrà scattare il disco verde per l'opera, certo non prima. Qui stiamo parlando di un tratto fondamentale di territorio, di una porzione di Parco, di una economia che garantisce lavoro a migliaia di persone. Se venisse attestato che la Darsena Europa distrugge la nostra costa, la reazione sarà durissima. Nel caso in cui, invece, questo impatto risultasse ragionevolmente contenuto, a quel punto - e solo allora - dovranno essere studiate le opere di compensazione ambientale. Parlarne genericamente, come ha fatto il presidente dell'**Autorità Portuale**, è del tutto inutile». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

6

BARATTI - 22 FEBBRAIO 2020 - L'ESPRESSO

Pisa

Il nostro Litorale

«La 'sabbia' di Livorno? Inutile e/o dannosa»

L'assessore Bedini al presidente della Port Authority: «Non si può dire a priori se i materiali di dragaggio siano compatibili e non inquinati»

di Francesca Bianchi

PISA «Se l'intenzione era quella di assicurare i pisani sui possibili effetti erosivi della Darsena Europa, ecco io non mi sento affatto rassicurato». L'assessore comunale all'ambiente Filippo Bedini rimane granitico sulle proprie posizioni. I cinque milioni di metricubi di sabbia livornese provenienti dal dragaggio del porto e destinati al ripascimento del nostro litorale - opportunità annunciata dal presidente dell' **autorità portuale** di Livorno Stefano Corsini durante la tavola rotonda organizzata da Confcommercio - destano perplessità. «Ci sono due ordini di problemi - dice - il primo riguarda il fatto che tra le conseguenze della costruzione della maxi-infrastruttura ci potrebbe essere una variazione di intensità delle correnti. Pertanto l'utilizzo di quella sabbia potrebbe risultare di fatto inutile, in quanto l'intervento verrebbe vanificato in brevissimo tempo. Secondo punto: quella sabbia è compatibile, dal punto di vista fisico e granulometrico, con quella presente sul nostro litorale? Non si può dirlo a priori, senza studi approfonditi che testino anche l'eventuale presenza di inquinanti». Altra obiezione: «Il fatto che il presidente della Port Authority abbia annunciato la previsione di un sabbiodotto alla foce dello Scolmatore per un ripristino continuo della nostra costa, significa che - nonostante i proclami e le rassicurazioni -, un impatto erosivo della Darsena è stato messo in conto. Quella dichiarazione è la pistola fumante. Per la prima volta è stato implicitamente confermato un impatto fino ad oggi lasciato sottotraccia. Ma a confermarlo, ci hanno già pensato i fatti: basta andare a verificare i cambiamenti della linea di costa prodotti dalla costruzione della foce armata dello Scolmatore. Si può facilmente intuire che un'opera mastodontica come la Darsena Europa non può certo avere impatto zero. E' molto più probabile che le conseguenze siano drammatiche». Ecco perché l'amministrazione comunale ha deciso di muoversi in autonomia. «Nel bilancio di previsione di quest'anno abbiamo stanziato 30mila euro per l'avvio di uno studio serio sull'impatto della Darsena Europa sulla nostra costa. Sarà un primo passo, che dovrà essere ulteriormente approfondito. E in questa seconda fase, necessaria per valutare la portata dei fenomeni erosivi accertati, crediamo che sia opportuno che non tutto pesi sulle nostre spalle, visto che Pisa è la vittima di questa situazione: mi aspetto collaborazione e un contributo da parte non solo del Comune di Livorno ma soprattutto della Regione Toscana. Mi dicono che alla tavola rotonda organizzata da Confcommercio i rappresentanti della Regione abbiano dato forfait: questo lo ritengo, per esempio, molto grave». Da Pisa riprende quindi slancio la battaglia: «Solo dopo aver ricevuto e prodotto una stima completa degli effetti della Darsena Europa sulle nostre coste - conclude l'assessore Bedini - potrà scattare il disco verde per l'opera, certo non prima. Qui stiamo parlando di un tratto fondamentale di territorio, di una porzione di Parco, di una economia che garantisce lavoro a migliaia di persone. Se venisse attestato che la Darsena Europa distrugge la nostra costa, la reazione sarà durissima. Nel caso in cui, invece, questo impatto risultasse ragionevolmente contenuto, a quel punto - e solo allora - dovranno essere studiate le opere di compensazione ambientale. Parlarne genericamente, come ha fatto il presidente dell'**Autorità Portuale**, è del tutto inutile». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

ISUZU D-MAX

SCONTO FINO A 4500 €*

IGIT AUTO

Pisa: Loc. Ospedaletto Via Volpe, 7 - Tel. 050 983983
Livorno: Loc. Picciotti Via dei Rinaldi, 1 - Tel. 0586 465252
Pontedera: Via Tusco Romagnolo Ovest 35 - Tel. 0587 519322

CONFESERCENTI

«Fanghi estratti da un' area altamente compromessa»

Romoli: «Con noi risultati reali. Qualcuno, invece, non era contro Darsena Europa?»

«Sull' erosione del litorale non dobbiamo scherzare. Né lanciare ipotesi che possono illudere gli operatori per poi rivelarsi irrealizzabili». Confesercenti Toscana Nord bocchia la proposta dell' **Autorità portuale** di Livorno di utilizzare la sabbia dragata dal cantiere della Darsena Europa per il ripascimento del litorale pisano. «Gli annunci si fanno su basi concrete - spiega Gianluca Tiozzo, presidente balneari Fiba -. Il materiale dragato secondo noi è inutilizzabile per depositarlo, ad esempio, davanti all' abitato di Marina. Si tratta di fanghi estratti da una zona molto compromessa e richiederebbero carotaggi, valutazioni, tempi lunghi. Il materiale estratto dal cantiere per il porto di Marina, molto meno a rischio, fu stoccato altrove. Forse la sabbia livornese andrebbe bene per il tratto finale di Calambrone, a ridosso dello Scolmatore. Ma è inutile riversare tonnellate di sabbia se non si impedisce che la prima mareggiata la porti via. Noi in Regione abbiamo ottenuto 755mila euro reali per interventi sulle spiagge di ghiaia. Finalmente con lavori e tempistiche compatibili con il turismo balneare». Critico anche l' responsabile area pisana di Confesercenti Toscana Nord Simone Romoli. «L' annuncio sembra quasi fatto per mitigare l' impatto della Darsena Europa sul litorale, ancora da valutare. Concordiamo con il consigliere regionale Mazzeo che ci ha ribadito la necessità di un preliminare studio, serio, indipendente e approfondito, sugli effetti erosivi. Siamo sorpresi che questa notizia arrivi da una tavola rotonda organizzata da chi, a parole, si era sempre detto contro il progetto Darsena Europa».



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

la guerra delle BANCHE

Il Tar fa muro sui ricorsi di Blu Navy ma l' ipotesi seconda nave resta in piedi

I giudici amministrativi danno ragione all' ex Appe quasi su tutto, ma la decisione sul 44° slot può aprire nuovi scenari

Luca Centini PORTOFERRAIO. La guerra degli slot sulle banchine dei porti di Piombino e di Portoferraio, portata avanti con una lunga serie di ricorsi amministrativi, si è conclusa (o almeno ad essersi concluso è il primo round) senza che la compagnia di navigazione Blu Navy sia riuscita ad assestare una spallata significativa al sistema di assegnazione degli accosti sulla linea Piombino - Portoferraio. Allo stesso tempo, tuttavia, la decisione dei giudici amministrativi non spegne definitivamente le speranze di Bn di Navigazione che, essendo rimasta in linea anche in bassa stagione, conta dalla prossima estate di portare all' Elba una seconda nave per compiere i collegamenti tra l' isola e il continente. I ricorsi presentati dalla compagnia contro l' **Autorità portuale** e nei confronti delle società Moby, Toremar e Forship (Corsica Sardinia Ferries) con i quali si chiedeva l' annullamento di tutti gli atti emessi dal 2014 ad oggi dall' ente per la concessione degli accosti e la formulazione degli orari estivi sono stati riuniti in un unico procedimento dal Tar. E sono stati respinti nella loro struttura principale dai giudici della sezione toscana del Tribunale amministrativo regionale, in una sentenza pubblicata il 19 febbraio, che gli avvocati della compagnia di navigazione Blu Navy stanno esaminando in maniera approfondita in queste ore. Solo uno dei cinque ricorsi presentati è stato accolto dal Tar, quello con il quale si chiedeva l' annullamento degli atti con cui l' **Autorità portuale** di Piombino e dell' Elba, tra il 2015 e il 2016, inserì nella programmazione degli orari uno slot aggiuntivo a Forship, slot che avrebbe portato il numero complessivo degli accosti da 43 a 44 consentendo in questo modo a Moby - Toremar di restare sotto la soglia del 66% delle corse totali sulla tratta fissato dall' **Autorità** garante della concorrenza e del mercato. Soglia che nel 2016 l' Agcm non considerò superata optando per comminare una sanzione lieve a Moby e Toremar senza tuttavia mandare all' aria il sistema della concessione degli accosti. La decisione assunta dai giudici amministrativi sullo slot aggiuntivo potrebbe avere un peso nell' ottica della nuova programmazione che si giocherà su un tavolo occupato da interlocutori diversi, visto che al posto dell' **Autorità portuale** di Piombino e dell' Elba si siederà la nuova **Autorità portuale** di sistema. Quel che è certo, sentenza alla mano, è che l' impalcatura principale dei ricorsi avanzati da Blu Navy in questi anni non abbia tenuto di fronte al giudizio del Tar che, vuoi per la sopravvenuta carenza di interesse di alcune oarti del ricorso, vuoi nel merito, ha respinto le istanze della compagnia di navigazione, confermando la validità dell' operato dell' **Autorità portuale** di Piombino e dell' Elba. L' Appe non ha mai risposto positivamente alle istanze di Blu Navy che in questi anni ha chiesto a più riprese slot aggiuntivi in estate, con un contestuale scambio di orari con Moby e Toremar. Tra le motivazioni le valutazioni relative alla sicurezza del porto. «Motivazioni di rigetto - si legge nella sentenza - basati su solide considerazioni tecniche e di sicurezza, non validamente contestate dalla ricorrente». --



Porto, vertice tra la Morani e la De Micheli

PIOMBINO La ministra delle infrastrutture e dei trasporti Paola De Micheli e la sottosegretaria al Ministero dello sviluppo economico Alessia Morani al lavoro per Piombino. 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 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 - ha commentato il sottosegretario 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». Il 26 febbraio si terrà un tavolo tecnico al ministero.

24
PIOMBINO

Acciaierie, Fiom vince di un soffio
Piombino Logistics sceglie la Uilm

La vittoria è stata decisa da un voto di fiducia. La Fiom ha vinto di un soffio la Uilm. La vittoria è stata decisa da un voto di fiducia. La Fiom ha vinto di un soffio la Uilm.

Porto, vertice tra la Morani e la De Micheli

La ministra delle infrastrutture e dei trasporti Paola De Micheli e la sottosegretaria al Ministero dello sviluppo economico Alessia Morani al lavoro per Piombino. La ministra De Micheli si è fatta carico delle criticità relative ad alcuni aspetti portuali e trasportistici dell' area di Piombino.

Darsena Nord
Bando di gara da 20 milioni

Una nuova gara per la darsena Nord di Piombino. Il bando di gara è stato pubblicato sul sito del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Nuova up!
upgrade mobility

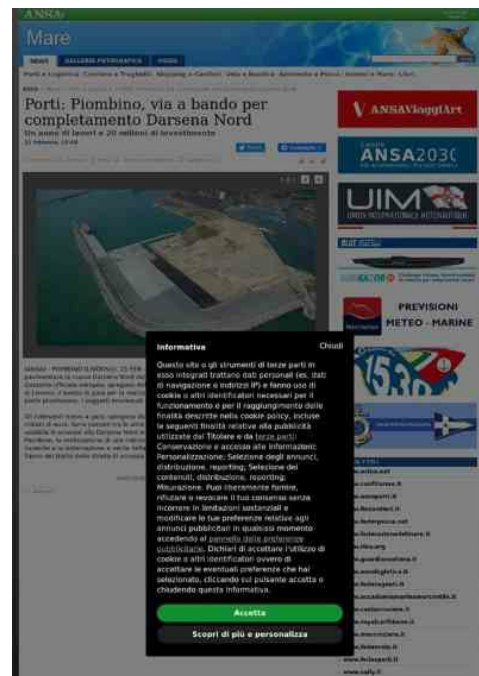
Tua da 129 euro al mese, TAN 3,99% - TAEG 6,00%
Scopri anche 100% elettrica

Scotti
CONCESSIONARIA E SERVICE VOLKSWAGEN PER LIVORNO E PROVINCIA
Via del Principato, 97 (zona Portofino) - Livorno - Tel. 0586 426157 - Fax 0586 430162
www.scottivolkswagen.it

Porti: Piombino, via a bando per completamento Darsena Nord

Un anno di lavori e 20 milioni di investimento

(ANSA) - PIOMBINO (LIVORNO), 21 FEB - Un anno di lavori e 20 milioni di investimento per pavimentare la nuova Darsena Nord del porto di Piombino (Livorno). È stato pubblicato sulla Gazzetta ufficiale europea, spiegano dall' Autorità di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Settentrionale** di Livorno, il bando di gara per la realizzazione della nuova area alla radice della Darsena Nord del porto piombinese. I soggetti interessati hanno tempo fino al 6 aprile per presentare l' offerta. Gli interventi messi a gara, spiegano dall' Authority, hanno un costo complessivo di quasi venti milioni di euro. Sono previsti tra le altre cose la pavimentazione dell' area, il completamento della viabilità di accesso alla Darsena Nord in prosecuzione della nuova strada di ingresso al porto di Piombino, la realizzazione di una cabina elettrica pubblica e di impianti di illuminazione e anti incendio e la sistemazione a verde della striscia di terreno che costeggia l' area di intervento a fianco del tratto della strada di accesso.(ANSA).



Informare

Piombino, Isola d' Elba

Pubblicato il bando per la realizzazione di una nuova area alla Darsena Nord del porto di Piombino

Lavori per quasi venti milioni di euro L' **Autorità** di **Sistema Portuale** del **Mar Tirreno Settentrionale** ha reso noto che sulla "Gazzetta ufficiale" dell' Unione Europea è stato pubblicato il bando di gara per la realizzazione della nuova area alla radice della Darsena Nord del porto di Piombino. Gli interventi messi a gara hanno un costo complessivo di quasi venti milioni di euro e i soggetti interessati avranno tempo fino al prossimo 6 aprile per presentare l' offerta. Sono previsti tra le altre cose la pavimentazione dell' area, il completamento della viabilità di accesso alla Darsena Nord in prosecuzione della nuova strada di ingresso al porto di Piombino, la realizzazione di una cabina elettrica pubblica e di impianti di illuminazione e antincendio e la sistemazione a verde della striscia di terreno che costeggia l' area di intervento a fianco del tratto della strada di accesso. La durata degli interventi è stimata in 365 giorni naturali e consecutivi.



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

21 febbraio 2020

Pubblicato il bando per la realizzazione di una nuova area alla Darsena Nord del porto di Piombino

Lavori per quasi venti milioni di euro

L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha reso noto che sulla "Gazzetta ufficiale" dell'Unione Europea è stato pubblicato il bando di gara per la realizzazione della nuova area alla radice della Darsena Nord del porto di Piombino. Gli interventi messi a gara hanno un costo complessivo di quasi venti milioni di euro e i soggetti interessati avranno tempo fino al prossimo 6 aprile per presentare l'offerta.

Sono previsti tra le altre cose la pavimentazione dell'area, il completamento della viabilità di accesso alla Darsena Nord in prosecuzione della nuova strada di ingresso al porto di Piombino, la realizzazione di una cabina elettrica pubblica e di impianti di illuminazione e antincendio e la sistemazione a verde della striscia di terreno che costeggia l'area di intervento a fianco del tratto della strada di accesso. La durata degli interventi è stimata in 365 giorni naturali e consecutivi.

PSA GENOVA PRA **LS**

Leggi le notizie in formato Acrobat Reader. Iscriviti al servizio gratuito.

Cerca il tuo albergo

Destinazione	Data di arrivo	Data di partenza	Cerca
	21 Feb 2020	22 Feb 2020	

Seleziona la lingua: [Inglese](#) [Italiano](#) [Francese](#)

[Indice](#) • [Prima pagina](#) • [Indice notizie](#)

informARE - Piazza Matteotti 1/3 - 10123 Genova - ITALIA
tel. 010.2462142 fax 010.2514798 info@informare.it

Informatore Navale

Piombino, Isola d' Elba

Porto di Piombino: pubblicato il bando di gara per la realizzazione della nuova area darsena

È stato pubblicato sulla Gazzetta ufficiale europea il bando di gara per la realizzazione della nuova area alla radice della Darsena Nord del **Porto di Piombino**. Sono previsti la pavimentazione dell' area, il completamento della viabilità di accesso alla Darsena Nord in prosecuzione della nuova strada di ingresso al **porto di Piombino**, la realizzazione di una cabina elettrica pubblica e di impianti di illuminazione e anti incendio e la sistemazione a verde della striscia di terreno che costeggia l' area di intervento a fianco del tratto della strada di accesso. I soggetti interessati hanno tempo fino al 6 aprile per presentare l' offerta, gli interventi messi a gara hanno un costo complessivo di quasi venti milioni di euro, la durata stimata in 365 giorni.



Informazioni Marittime

Piombino, Isola d' Elba

Piombino, pubblicata gara per espansione Darsena Nord

I lavori dureranno un anno e aggiungeranno nuova superficie alla radice. Costo: circa 20 milioni di euro

È stato pubblicato sulla Gazzetta ufficiale europea il bando di gara per la realizzazione della nuova area alla radice della Darsena Nord del **porto** di **Piombino**. C'è tempo fino al 6 aprile per presentare le offerte. Gli interventi messi a gara hanno un costo complessivo di quasi venti milioni di euro. Sono previsti, tra le altre cose, la pavimentazione dell' area, il completamento della viabilità di accesso alla Darsena Nord in prosecuzione della nuova strada di ingresso al **porto** di **Piombino**, la realizzazione di una cabina elettrica pubblica e di impianti di illuminazione e anti incendio e la sistemazione a verde della striscia di terreno che costeggia l' area di intervento a fianco del tratto della strada di accesso. La durata degli interventi è stimata in un anno: 365 giorni naturali e consecutivi.



Pubblicato bando per darsena Nord a Piombino

Nella nuova area prevista pavimentazione e viabilità di accesso

LIVORNO Pubblicato sulla Gazzetta ufficiale europea il bando di gara per la realizzazione della nuova area alla radice della darsena Nord del porto di Piombino. I soggetti interessati hanno tempo fino al 6 Aprile per presentare l'offerta. Gli interventi messi a gara hanno un costo complessivo di quasi venti milioni di euro. Sono previsti tra le altre cose la pavimentazione dell'area, il completamento della viabilità di accesso alla darsena Nord in prosecuzione della nuova strada di ingresso al porto di Piombino, la realizzazione di una cabina elettrica pubblica e di impianti di illuminazione e anti incendio e la sistemazione a verde della striscia di terreno che costeggia l'area di intervento a fianco del tratto della strada di accesso. La durata degli interventi è stimata in 365 giorni naturali e consecutivi.



The screenshot shows the website of 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with the logo 'm SC' and the text 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACIONI SRL'. Below this, the website's name 'Messaggero Marittimo.it' is displayed along with social media icons and a search bar. The main headline reads 'Pubblicato bando per darsena Nord a Piombino'. A sub-headline states 'Nella nuova area prevista pavimentazione e viabilità di accesso'. Below the text, there is a photograph of a large, rectangular concrete structure, likely the new area for the darsena Nord. The article text begins with 'LIVORNO - Pubblicato sulla Gazzetta ufficiale europea il bando di gara per la realizzazione della nuova area alla radice della darsena Nord del porto di Piombino. I soggetti interessati hanno tempo fino al 6 aprile per presentare l'offerta. Gli interventi messi a gara hanno un costo complessivo di quasi venti milioni di euro. Sono previsti tra le altre cose la pavimentazione dell'area, il completamento della viabilità di accesso alla darsena Nord in prosecuzione della nuova strada di ingresso al porto di Piombino, la realizzazione di una cabina elettrica pubblica e di impianti di illuminazione e anti incendio e la sistemazione a verde della striscia di terreno che costeggia l'area di intervento a fianco del tratto della strada di accesso. La durata degli interventi è stimata in 365 giorni naturali e consecutivi.' At the bottom of the article, there is a section for 'ARGOMENTI CORRELATI' which includes 'Decreto Genova e progetto E-Bridge'.

Darsena Nord di Piombino, pubblicato il bando di gara

Livorno È stato pubblicato sulla Gazzetta ufficiale europea il bando di gara per la realizzazione della nuova area alla radice della Darsena Nord del porto di Piombino. Lo comunica l'Autorità di sistema portuale. I soggetti interessati hanno tempo fino al 6 aprile per presentare l'offerta. Gli interventi messi a gara hanno un costo complessivo di quasi venti milioni di euro. Sono previsti tra le altre cose la pavimentazione dell'area, il completamento della viabilità di accesso alla Darsena Nord in prosecuzione della nuova strada di ingresso al porto di Piombino, la realizzazione di una cabina elettrica pubblica e di impianti di illuminazione e anti incendio e la sistemazione a verde della striscia di terreno che costeggia l'area di intervento a fianco del tratto della strada di accesso. La durata degli interventi è stimata in 365 giorni naturali e consecutivi

Informative

Il nostro sito e gli strumenti di lavoro sono a disposizione dei nostri clienti, dei nostri soci e dei nostri collaboratori. Per informazioni e per il vostro contributo, contattateci al numero verde 800 10 10 10 o al numero 0571 90 90 90.

Bandi di gara e personalizzati

Darsena Nord di Piombino, pubblicato il bando di gara

21 FEBBRAIO 2020 - Redazione



Articoli correlati

- Civitavecchia, alla tensione tra sindaco e portuali**
- La Circe nella storia dei delitti: sul mercato altri dieci porti**
- Alto mare e Civitavecchia: tra lavoratori del...**
- Abruzzo - Il governo gioca continue a vendere pezzi di Paese per l...**

La durata degli interventi è stimata in 365 giorni naturali e consecutivi

728x90

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Il Pia spazzerà via i cialtroni da smog»

Così il sindaco nella presentazione alla città del Piano contro l'inquinamento. Analisi anche sulle malattie

di Pierfrancesco Curzi Inquinamento, il 2020 anno cruciale per capire come sta Ancona. Il Pia - Piano contro l'inquinamento atmosferico - si candida ad essere un sistema unico in Italia per l'analisi a 360° perché oltre ai rilevamenti e ai monitoraggi ambientali delle polveri e dei fumi andrà ad analizzare l'aspetto sanitario, ossia le ricadute sulla salute degli anconetani. Ieri la presentazione alla città e alle istituzioni con la presenza, per la prima volta, dei pezzi da 90 del progetto coordinato dal professor Bonifazi. Alla fine del 2020 saranno a disposizione i primi dati epidemiologici grazie alla collaborazione dei pronto soccorso e dei reparti più direttamente correlati alle patologie in analisi: pneumologia, cardiologia, allergologia e neurologia in primis. «Il Pia spazzerà via i cialtroni che parlano di ambiente e di inquinamento senza saperne nulla, sproloquiando a vanvera - ha commentato la sindaca Valeria Mancinelli, con il Comune che coprirà il 25% dei 240mila euro di finanziamenti pubblici ricevuti dal Pia, l'altro 25% appannaggio dell' **Autorità portuale** e il

50% messo dalla Regione - Saremo impegnati in prima linea per occuparci di comunicazione, ma anche sul fronte del verde per realizzare il censimento delle piante da tenere e quelle allergizzanti, al contrario, da sostituire per il benessere dell'ambiente cittadino». Dai dati emersi stando ai primi monitoraggi compiuti dalla società Arianet, partner del Pia, al porto, arriva la conferma che il Blue Agreement, scattato alla fine del 2018, per l'abbassamento del contenuto di zolfo nei combustibili dei traghetti in arrivo e partenza ad Ancona, e gli adeguamenti comunitari dal gennaio 2020 hanno dato grossi benefici: «Approfondiremo i monitoraggi - ha spiegato Giuseppe Busasca di Arianet - andando a fondo di tutte le fonti inquinanti nell'area **portuale**, analizzando le polveri, ma anche il livello di ozono durante la stagione estiva. Sia chiaro, il problema dell'inquinamento nello scalo non riguarda soltanto le emissioni delle navi, ma anche il traffico. Tra un anno avremo terminato l'inventario e potremo essere più precisi». L'Arpam, come anticipato ieri dal Carlino, ha confermato come la situazione non sia allarmante in città, ma con zone di concentrazione maggiore di fonti inquinanti al porto e lungo le grandi arterie viarie, l'asse nord-sud in particolare: «I rilievi dei 22 minicampionatori - ha detto Giorgio Catenacci dell'Arpa Marche - andranno avanti per tutto l'anno e alla fine avremo un quadro fedele sul lungo periodo, sia sulle polveri sottili, Pm10 e Pm2,5, ma anche sui metalli». A tenere le fila del discorso è stato proprio il coordinatore, l'ex primario di allergologia di Torrette, Floriano Bonifazi: «Vogliamo, io e gli esperti che collaboreranno al lavoro del Pia, rendere la città migliore, facendo capire dove c'è da intervenire e come per migliorare l'ambiente. La parte del verde è fondamentale, ma sarà decisivo avere i risultati sanitari delle patologie. Il 15 gennaio scorso i satelliti hanno rilevato come Ancona fosse una delle città più inquinate d'Europa. La nostra è una sfida globale». Al progetto collaborerà fattivamente Francesco Forastiere, scienziato di grande fama e membro del Cnr di Palermo e del King's College di Londra. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

REGIONE E PORTO

«Abbiamo finanziato questo progetto: serve trasparenza»

«La Cina ha avuto uno sviluppo tumultuoso e poi ne ha pagato le conseguenze, specie sotto il profilo ambientale. Adesso ha capito che stava correndo troppo in fretta ed è tornata sui suoi passi. Ecco, da noi dobbiamo evitare quegli errori e tutelare al massimo la salute pubblica attraverso la salvaguardia dell' ambiente. Per questo motivo, come Regione, ho deciso di far parte e finanziare questo progetto». Luca Ceriscioli, governatore delle Marche, plaude alla partenza, finalmente, del Pia, seppur con un anno e mezzo quasi di ritardo rispetto alla tabella di marcia. L' altro ente che metterà i soldi, oltre al Comune, è l' **Autorità portuale**: «Siamo i primi a voler sapere in che condizioni ambientali opera il nostro scalo».



Centrale a gas, il no è unanime

Primo incontro al Ministero sul dopo carbone, Tedesco: «Abbiamo portato certezze» Compatta la delegazione locale: Comune, Adsp, sindacati e associazioni di categoria

ECONOMIA Il territorio ha avuto modo di avanzare le proprie richieste per il dopo carbone. E lo ha fatto ieri nel primo incontro al ministero dello Sviluppo economico sul futuro della centrale di Tvn. Presenti Comune, **Adsp**, sindacati, Regione e associazioni datoriali, il coro sulla crisi di Civitavecchia è stato unanime. «Abbiamo portato delle certezze spiega il sindaco Ernesto Tedesco come il no unanime del Consiglio alla realizzazione degli impianti a gas richiesti da Enel. E richieste chiare: mantenimento dei livelli occupazionali, tutela dell' imprenditoria locale, attraverso l' esercizio di puntuali manutenzioni che abbiamo chiesto e sulle quali ci è stato risposto che a marzo si prevedono sette settimane di operazioni». Il sindaco davanti ai rappresentanti di Mise, Mit e Ambiente ha rilanciato anche la formula del contratto d' area «verificando di attivare una procedura per la definizione di area di crisi, anche in deroga» e chiesto di riconvertire il territorio alla produzione di energie rinnovabili. «Civitavecchia non può essere abbandonata a se stessa e ho riscontrato una identità di veduta con praticamente tutti i presenti». «Abbiamo spiegato ha aggiunto il suo vice Massimiliano Grasso - che, al di là dei parametri di legge, la definizione di area di crisi complessa si attaglia alla perfezione a Civitavecchia e il suo porto. Pensiamo ad un mix di interventi: l' accordo di programma con la Regione, il contratto d' area con il Ministero e l' attualizzazione dell' intesa quadro firmata alla presidenza del Consiglio dei Ministri nel 2013. Fa piacere che con sindacati, parti datoriali ed altri enti del territorio oggi abbiamo parlato la stessa lingua e ci aspettiamo di essere ascoltati». Dal canto suo Enel ha illustrato il progetto di riconversione di Tvn in linea col Piano nazionale energetico che prevede l' installazione di rinnovabili, sistemi di accumulo e anche di gas per garantire il sistema elettrico e si è detta disponibile a mettere a disposizione aree e infrastrutture per altre attività. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Nave piccola per i trasporti, camionisti in crisi

PORTO La compagnia usa una nave piccola per risparmiare; i semirimorchi non entrano e di conseguenza le aziende di Civitavecchia perdono commesse e competitività. È quanto succede da circa un mese a questa parte al porto di Civitavecchia con i collegamenti per Cagliari e adesso le imprese stanno andando in affanno. Questo l'antefatto: Moby Data che nelle vesti di Cin Tirrenia copre la continuità territoriale - sta utilizzando per la tratta verso il capoluogo sardo una nave di dimensioni ridotte rispetto a quella che si vede nella bella stagione. Dunque spazi ridotti, riempiti per lo più dalle grandi compagnie che con i loro Tir si prendono quasi tutto lo spazio. Però ai semirimorchi delle aziende più piccole il posteggio che rimane non garantisce la possibilità di caricarli nei tempi stabiliti. Le conseguenze? Disastrose, come racconta il presidente del Consorzio autotrasportatori Civitavecchia, Patrizio Loffarelli (che fa capo ad Assotir), che si è fatto portavoce delle istanze delle aziende. «Ad essere coinvolti nella questione sono una decina di soggetti civitavecchiesi spiega Loffarelli che sono andati in crisi. I tempi di consegna si allungano e i disagi si moltiplicano. È successo che per garantire le consegne hanno preferito rimetterci di tasca propria andando a imbarcarsi a Livorno oppure optando per Olbia ma dovendo percorrere su strada i 275 chilometri di distanza per arrivare al capoluogo. Per non perdere i clienti, hanno preferito rinunciare a qualche margine di guadagno ma è chiaro che non possono andare avanti così». Non solo: c'è pure chi sta andando incontro alle penali per mancate consegne, pur non dipendendo dalla una cattiva volontà o da una responsabilità diretta: «Sì, sta accadendo anche questo - continua Loffarelli -. Ecco perché urge un intervento, perché si rischia di rendere meno competitivo tutto il porto non solo un settore di esso se si è costretti a rivolgersi altrove». Qualcosa però sembrerebbe muoversi: «Dell'accaduto ho informato la segretaria dell' **Autorità di sistema portuale** Roberta Macii che ha provato a intervenire. Ora - conclude il responsabile del Consorzio autotrasportatori - aspettiamo eventuali sviluppi ma la preoccupazione resta tanta». Alessio Vallergera © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia
Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Ex Privilege Yard, subito un rinvio al processo dibattimentale per bancarotta fraudolenta

Prima udienza e subito un rinvio, a settembre prossimo, per il processo dibattimentale sulla questione giudiziaria legata alla ex Privilege Yard. Tutti a giudizio gli imputati entrati a vario titolo nell'inchiesta della magistratura che ha ipotizzato una serie di reati legati al fallimento del cantiere per la costruzione di megayacht nella zona nord del porto, a partire chiaramente dalla bancarotta fraudolenta. I pubblici ministeri Mirko Piloni ed Allegra Migliorini si sono presentati in aula con un fitto fascicolo contenente documenti e carte arrivate a seguito di rogatoria internazionale in Svizzera; i magistrati, infatti, avevano avviato un accertamento contabile sulla società, verificando la presenza di conti proprio in Svizzera. Hanno così chiesto al collegio di acquisire agli atti la copiosa documentazione; le difese si sono opposte, chiedendo invece di poter avere a disposizione le carte, tradotte in italiano, per poterle approfondire. Il collegio ha quindi rinviato l'udienza al 24 settembre prossimo, sospendendo anche i diritti legati alla prima udienza.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Luciani (Cpc) a Tedesco: «L'opera fondamentale per noi è la Civitavecchia-Orte»

«Attacco gratuito ed ingiustificato». È il commento del presidente della Compagnia portuale di Civitavecchia Enrico Luciani alle dichiarazioni del sindaco Ernesto Tedesco in merito alla bocciatura del completamento dell'Autostrada Tirrenica. In un passaggio della nota stampa diffusa il primo cittadino si diceva stupito del fatto che gli attori «economici del territorio, e in particolare portuali, restino in silenzio davanti ad un'evidente scelta di colpire Civitavecchia per favorire Livorno». Non è d'accordo Luciani che ricorda le lotte fatte dalla Cpc e tuona: «Il mancato completamento dell'Autostrada in questione, all'evidenza, rappresenta un danno capace di incidere quasi esclusivamente su Livorno. Questo perché - spiega Luciani - lo scalo toscano si troverebbe svantaggiato infrastrutturalmente nei confronti del secondo mercato italiano, ovvero quello rappresentato da Roma capitale. Di contro, per noi, l'opera infrastrutturale che serve urgentemente e maggiormente allo sviluppo del porto, della città e di tutto il territorio, è sicuramente il completamento della trasversale Orte Civitavecchia». Da qui l'invito ad unirsi alla lotta per la conclusione della strada.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Corridoio tirrenico, Forza Italia: "Preziosa la battaglia di Battilocchio"

CIVITAVECCHIA - "Il deputato del territorio Alessandro Battilocchio è stato protagonista, insieme all'altra parlamentare di Forza Italia Elisabetta Ripani, della battaglia per difendere i progetti per le infrastrutture". E' quanto dichiara il coordinamento cittadino di Forza Italia ribadendo che nel dibattito alla Camera sul cosiddetto Milleproroghe, è stato posto l'accento sul completamento del collegamento stradale verso Orte, questione determinante non solo per **Civitavecchia** ed il **porto**, ma per tutto il Centro Italia. "L'ordine del giorno ha trovato l'unanimità dei presenti, - rimarcano i forzisti - esprimiamo rammarico rispetto alla decisione di alcune forze di maggioranza guidate da Pd e Movimento 5 stelle, nonostante Italia Viva abbia votato con Forza Italia e il centrodestra, di bocciare l'analogo ordine del giorno presentato per il completamento del corridoio tirrenico, tra Capalbio e Grosseto Sud". Gli azzurri esprimono un plauso all'azione del sindaco Tedesco per aver denunciato questa scelta, indicandola come un favore fatto a porti concorrenti di **Civitavecchia**, con chiari intenti elettorali legati alle regionali in Toscana. I forzisti, nel ringraziare Battilocchio per aver nuovamente ben rappresentato il partito e il territorio, evidenziano infine che una crescita infrastrutturale del **porto** di **Civitavecchia** gioverebbe non solo alla città ma all'economia nazionale. Condividi.



Comitato per il ripristino della Civitavecchia-Capranica-Orte

GAM EDITORI

21 febbraio 2020 - Il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo ha ricevuto 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. Nella foto, da sinistra: il Sindaco di Gallese, Danilo Piersanti; il Presidente dell' AdSP, Francesco Maria di Majo e il Presidente del Comitato per il ripristino della ferrovia, Raimondo Chiricozzi.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Di Majo: "Servono nuove infrastrutture"

Il presidente dell' **Authority** interviene in vista dell' incontro al Mise Pubblicato il 21 Febbraio 2020 CIVITAVECCHIA - 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. Condividi.



Porto di Civitavecchia e 'ferrovia dei due mari'

Accolta delegazione del Comitato che promuove ripristino della linea ferroviaria

Massimo Belli

CIVITAVECCHIA Il Comitato per il ripristino della ferrovia dei due mari è stato ricevuto a Civitavecchia dal presidente dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, Francesco Maria di Majo. Nella sede dell'AdSp, di Majo ha accolto 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. Nella foto, da sinistra: il sindaco di Gallese, Danilo Piersanti; il presidente dell'AdSp, Francesco Maria di Majo e il presidente del Comitato per il ripristino della ferrovia, Raimondo Chiricozzi. Durante l'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.



Piano per la ZIs dei Porti di Roma*Identificare aree con destinazione industriale e connessione al porto*

Redazione

CIVITAVECCHIA Proseguono i lavori del Gruppo incaricato di predisporre il Piano di Sviluppo Strategico per l'istituzione della ZIs, Zona Logistica Semplificata nel network dei Porti di Roma e del Lazio che dovrà essere adottato dalla Regione Lazio e poi da quest'ultima presentato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri. Come informa l'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, sono stati esaminati gli aspetti più significativi che dovranno essere inseriti nel predetto Piano per la ZIs, con particolare riferimento all'identificazione delle aree con destinazione industriale e connessione al porto, tema che sarà trattato secondo una metodologia obiettiva; alle agevolazioni burocratiche, tenuto conto anche delle posizioni dei Comuni e alle infrastrutture preferenziali e collegamenti con i porti. Il Gruppo di Lavoro per la ZIs dei Porti di Roma e del Lazio, inoltre, sta esaminando, con il supporto degli esperti della Regione Lazio, possibili strumenti di programmazione finanziaria a livello regionale da mettere in campo per agevolare gli investimenti nelle aree di cui alla ZIs al fine di svolgere attività connesse all'economia del mare e, quindi, ai porti del network regionale. In tal modo si andrebbe ad attenuare l'attuale gap (finanziario) tra le ZIs e le Zes che, come noto, godono del credito d'imposta. I lavori del Gruppo termineranno, auspicabilmente, entro il mese di giugno con la presentazione del Piano alla Regione Lazio. Ricordiamo, infine, che lo scorso anno l'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale aveva avviato una consultazione pubblica per l'istituzione della Zona logistica semplificata, per ricevere, entro il 10 Settembre 2019, osservazioni e commenti da parte di cittadini, operatori economici, associazioni di categoria, ordini professionali ed esperti del settore, così da consentire la partecipazione attiva al processo decisionale e sollecitare un confronto aperto e costruttivo con tutti i soggetti interessati ad approfondire le proposte legislative ed amministrative.



Civitavecchia, alta tensione tra sindaco e portuali

Civitavecchia Alta tensione a Civitavecchia tra lavoratori del porto e sindaco. In una lunga nota, il presidente della Compagnia portuale Enrico Luciani scrive: Rimaniamo sinceramente basiti dall'attacco gratuito ed ingiustificato che il sindaco pro-tempore di Civitavecchia, Ernesto Tedesco, ha rivolto nei confronti dei lavoratori portuali. Ci piacerebbe sapere quale 'mente eccelsa' abbia indotto il primo cittadino a scrivere una serie di amenità che, di certo, non portano lustro né alla sua persona né, tantomeno, all'Istituzione che egli rappresenta. Chi ha (mal) consigliato il sindaco, inducendolo a pubblicare tali, inopinate affermazioni, dovrebbe sapere che i portuali, oltre ad essere sempre in prima linea nella difesa del Porto e della Città, rappresentano un'avanguardia della classe lavoratrice, capace di produrre e proporre progetti di sviluppo che vanno a beneficio di tutta la comunità. Ma andiamo per gradi. Dopo la bocciatura del completamento dell'Autostrada Civitavecchia-Livorno, Tedesco arriva ad accusare 'i portuali' di essere rimasti in silenzio davanti ad una scelta che, a sua detta, colpirebbe Civitavecchia in favore di Livorno.

Francamente non comprendiamo la logica di questo puerile e sterile commento. Noi portuali da sempre affermiamo che l'Aurelia dovrebbe essere messa in sicurezza, soprattutto nel tratto presente nei pressi di Capalbio. Ci permettiamo, quindi, senza falsa modestia, di fare una breve lezione di logistica e portualità all'eventuale suggeritore (o forse alla suggeritrice) del Sindaco. Il mancato completamento dell'Autostrada in questione, all'evidenza, rappresenta un danno capace di incidere quasi esclusivamente su Livorno. Questo perché lo scalo toscano si troverebbe svantaggiato infrastrutturalmente nei confronti del secondo 'mercato' italiano, ovvero quello rappresentato da Roma Capitale. Di contro, per noi, l'opera infrastrutturale che serve urgentemente e maggiormente allo sviluppo del Porto, della Città e di tutto il territorio, è sicuramente il completamento della Trasversale Orte Civitavecchia. Ricordiamo infatti che la SS 675 o Trasversale Nord, si inserisce nel più ampio itinerario Civitavecchia-Orte-Terni, il cui completamento fra Orte e Civitavecchia consentirà di collegare, con strada a 4 corsie, il Porto civitavecchiese con la A1, l'itinerario internazionale E45-E55 e il polo industriale di Terni. Si tratta di un'infrastruttura inserita nella Comprehensive Network della rete europea TEN-T e del Corridoio europeo 5sud fino a Kiev. Rientra inoltre nel 1° Programma delle infrastrutture strategiche sistemi stradali e autostradali del corridoio plurimodale Tirrenico Nord Europa Trasversale nord Orte-Civitavecchia. Per questa fondamentale opera infrastrutturale il Governo e soprattutto la Regione Lazio hanno già da tempo stanziato i fondi necessari. Inoltre, alcuni giorni fa, l'Assessore della Regione Lazio, Mauro Alessandri, ha pubblicamente dichiarato che la progettazione dell'ultimo tratto va avanti, nonostante il ricorso alla Corte Europea, perché quella strada deve essere finita, così da poter Civitavecchia ed il suo Porto al resto dell'Italia e dell'Europa. V'è poi da aggiungere continua Luciani che, oltre a richiedere con forza ed in ogni sede il completamento di questa vitale infrastruttura viaria, noi portuali siamo stati sempre gli unici a promuovere la realizzazione della 'parallela ferrata'. Anche ieri, ad esempio, una delegazione della Compagnia Portuale ha accompagnato gli amici e rappresentanti del 'Comitato per il ripristino della Ferrovia Orte-Capranica-Civitavecchia' in audizione presso il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale. Tornando al comunicato stampa, l'accusa che il Sindaco rivolge ai lavoratori portuali, i quali, secondo il primo cittadino, non avrebbero il coraggio di 'alzare la voce', ha del ridicolo. La nostra storia di lotte per il bene comune, per il lavoro, per la dignità e la libertà di tutti i lavoratori, va avanti da ben 123 anni e parla per noi. Non permettiamo a nessuno, men che meno al



Sindaco, di insinuare il contrario. Sotto altro aspetto,



riteniamo che il Sindaco di questa nostra, sfortunata Città dovrebbe occuparsi di questioni ben più delicate e, forse, più consone alle sue capacità amministrative. Ci permettiamo di consigliargli, ad esempio, di dovere volgere lo sguardo verso gli speculatori che nel nostro territorio sfruttano i lavoratori (magari grazie cooperative fittizie), tagliando salari, contributi e formazione, il tutto esclusivamente a beneficio del proprio profitto. Verrebbe da pensare che chi ha consigliato al Sindaco di realizzare questo inopportuno comunicato stampa, lo abbia fatto perché nei lavoratori portuali vede l'ultimo baluardo capace di contrastare i progetti speculativi di alcuni personaggi, dannosi per il Porto e per la Città tutta. Quei progetti, cioè, che portano vantaggi economici a pochissimi, e recano danni enormi a tutti noi. Al riguardo, invitiamo il Sindaco a riflettere ed eventualmente a confrontarsi con colui (o colei) che gli ha suggerito di prendersela con i portuali. Vogliamo concludere, invece, rivolgendo un appello di responsabilità alle Istituzioni locali e, in primis, proprio al sindaco di Civitavecchia, chiedendogli di unirsi nella nostra battaglia per il completamento della Trasversale. Noi portuali lottiamo per il bene comune, contro chi vuole speculare ed arricchirsi, creando ulteriori danni ad una città già in ginocchio. Ci aspettiamo quindi di vedere il sindaco Ernesto Tedesco combattere questa fondamentale battaglia al nostro fianco, nell'interesse di tutta la città. La nostra casa è sempre aperta alle donne e agli uomini che hanno a cuore Civitavecchia, e questo il Sindaco Ernesto Tedesco dovrebbe saperlo per esperienza diretta'.

Il Roma
Napoli

META DI SORRENTO Rinnovato per 4 anni il comodato d'uso della sede di via del Lauro

Accordo tra Comune e Ufficio marittimo

META DI SORRENTO. È stato rinnovato per 4 anni l' accordo di comodato d' uso per i locali che ospitano la sede del locale Ufficio Marittimo, ricadente nella giurisdizione del Compartimento marittimo di Castellammare di Stabia. A seguito della deliberazione di Giunta comunale numero 14 dello scorso 13 febbraio, è stato infatti rinnovato ieri e per un periodo di 4 anni, lo specifico accordo tra il Comune di Meta di Sorrento e la Capitaneria di **porto** di Castellammare di Stabia, per rinnovare il comodato d' uso dei locali che ospitano la sede dell' Ufficio locale marittimo di Meta di Sorrento. La struttura che è situata al piano terra dell' edificio comunale di via del Lauro 67, come si ricorderà era stata riaperta al pubblico dopo ben 18 anni, il 6 marzo 2019, al termine di una solenne cerimonia di inaugurazione. Il protocollo per la nuova sintesi è stato firmato dai rappresentanti dei due Enti, il sindaco del Comune di Meta di Sorrento, Giuseppe Tito, rappresentato dall' assessore ai lavori pubblici, Pasquale Cacace, ed il capo del Compartimento marittimo di Castellammare di Stabia, il capitano di fregata Ivan Savarese. La presenza di personale appartenente al corpo delle Capitanerie di **Porto** nella cittadina metese, che è sempre priva di un presidio di altre forze dell' ordine, ha rappresentato nell' anno appena trascorso un vero e proprio baluardo di legalità pronto a operare in sinergia con gli agenti della polizia locale. Nella scorsa estate, i militari agli ordini del primo luogotenente, Marco Caputo, sono stati protagonisti di diversi interventi finalizzati alla salvaguardia dell' incolumità dei bagnanti e anche a tutela dell' intera costa di competenza.

ROMA

AREA SUD

MARZO 2020

CASTELLAMMARE DI STABIA Da ieri l'industriale stabilisce il nel reparto sanitario della prigione di Torino

Scarcerato l'imprenditore Adolfo Greco

L'AVVOCATO ADOLFO GRECO, 54 ANNI, È STATO SCARCARATO NELLA PRIGIONE DI TORINO DOPO LA CONDANNA A 15 ANNI DI CARCERE PER UN ATTO DI VIOLENZA. L'IMPRENDITORE, CHE HA FONDATO LA SOCIETÀ DI INGENGERIA E ARCHITETTURA GRECO ASSOCIATI, È STATO CONDANNATO DALLA CORTE DI CASSAZIONE PER AVER COLPITO A PUGNO UN LAVORATORE SUBORDINATO. IL CASO HA SCATENATO UN'ONDATA DI REAGIONI IN TUTTA LA REGIONE CAMPANIA, DOVE GRECO È CONSIDERATO UNO DEI PIÙ IMPORTANTI FIGURI DEL MONDO DELL'EDILIZIA.

POMPEI
Esercizio spirituale per tutti al Santuario

IL SANTUARIO DI POMPEI HA ORGANIZZATO UN ESERCIZIO SPIRITUALE PER TUTTI I VISITATORI. L'INIZIATIVA, CHE HA VISTO LA PARTECIPAZIONE DI MOLTI FIDELI, È STATA SVOLTA NELLA CHIESA DI SAN GIUSEPPE. GLI ESERCIZI SONO STATI SVOLTI IN PRESENZA DI UN PASTORE E DI UNO DEI MONACI DEL SANTUARIO.

META DI SORRENTO Rinnovato per 4 anni il comodato d'uso della sede di via del Lauro

Accordo tra Comune e Ufficio marittimo

IL SINDACO GIUSEPPE TITO E IL CAPO DEL COMPARTIMENTO MARITTIMO DI CASTELLAMMARE DI STABIA, IL CAPITANO DI FREGATA IVAN SAVARESE, HANNO FIRMATO UN ACCORDO DI RINNOVO PER 4 ANNI DEL COMODATO D'USO DELLA SEDE DELL'UFFICIO MARITTIMO DI META DI SORRENTO. L'UFFICIO È SITUATO AL PIANO TERRA DELL'EDIFICIO COMUNALE DI VIA DEL LAURO 67.

SORRENTO Per 18 anni la manifestazione operaia da Genova, Portogallo, Giappone e Cina

Il premio Sirena d'Oro guarda all'estero

IL PREMIO SIRENA D'ORO, CHE RACCOMANDA LE MANIFESTAZIONI OPERAIE, HA SCELTO PER IL 2020 IL TEMA DELLA MANIFESTAZIONE OPERAIA INTERNAZIONALE. IL PREMIO È STATO FONDATO NEL 2002 E HA FINO A OGGI RACCOMANDATO LE MANIFESTAZIONI OPERAIE DI DIVERSI PAESI.

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

Pagina 102

Naples Shipping Week 2020: terza riunione del gruppo di lavoro

Il Presidente International Propeller Clubs Umberto Masucci ha riunito in sinergia una sala piena di eccellenza in un unico gruppo di lavoro per la conferenza di benvenuto

La terza riunione del Gruppo di Lavoro, dello sviluppo del palinsesto e degli eventi della quarta edizione della Naples Shipping Week 2020, la riunione svoltasi lunedì 13 gennaio alle ore 14:30 presso il Polo dello Shipping, nel cuore della città portuale di Napoli. L'elegante sala del Polo dello Shipping, con la presenza determinante e lungimirante del dottore Nicola Coccia, esperto nel settore armatoriale. La Shipping Week, si articola nella settimana del 28 settembre al 3 ottobre, l'evento della Shipping Week 2020 vuole avere un approccio ancora più Internazionale dei precedenti eventi, con un focus molto forte. Il Presidente International Propeller Clubs Umberto Masucci, personalità di elevata eccellenza, ha riunito in sinergia una sala piena di Eccellenza in un unico gruppo di lavoro per la conferenza di benvenuto, rivolta a tutte le eccellenze dei vari settori. Spiega il Presidente Masucci: "Il segreto dei nostri successi è la grande squadra", siamo orgogliosi di aver messo in campo una bella squadra che si è insediata insieme, "il mare riesce a unire il Cluster pubblico e privato". Questa rete che si è creata e' veramente positiva, riesce a realizzare ed a capire che insieme si lavora al meglio. Le prossime attività del Propeller Clubs, faremo insieme al Rotary Club il 7 febbraio un incontro con l'Ambasciatore Britannico in Italia, ci sarà un nostro Consigliere Mimmo De Crescenzo che sarà il nostro relatore insieme ad altri due, organizzeremo al Porto di Napoli al parlamentino, con la presenza del nostro Presidente Pietro Spirito, una riunione interessante, perché per Napoli e per la Campania il mercato della Gran Bretagna è molto importante, quindi incontrare l'Ambasciatore Britannico può essere interessante, avendo confronti e idee nuove per le nostre aziende e i nostri cittadini. Nel secondo appuntamento, abbiamo concordato con il Comitato di Presidenza Nazionale Propeller e con Daniele Rossi Presidente di **Assoporti**, di avere la giornata romana che in genere facciamo a febbraio, ricordando l'evento realizzato 2 anni fa' al Corpo delle Capitanerie di Porto a Roma, alla Squadra Navale della Marina Militare a Santa Rosa vicino Roma, quest'anno abbiamo deciso di farla a Roma sempre, un incontro con **Assoporti**, in **Assoporti**, un punto di un Propeller nazionale, un incontro con il Ministero dell'Ambiente. Tra il 17 e il 21 febbraio concorderemo le date con il Presidente Rossi e il Segretario dell'ambiente, avremo 3-4 date Romane. La missione più importante del Propeller, la faremo il 27 e 28 aprile a Parigi, con il Dottore Alessandro Panaro SRM, Consigliere anche del Propeller che ci curerà la parte scientifica, faremo 1-2 giorni molto serrata, in cui la prima giornata a Parigi ci confronteremo con il Cluster marittimo più forte in Francia, composto da 400 soci, associazioni, aziende, e poi faremo un incontro con il Sottosegretario al mare presso il Primo Ministro. La Francia ha questo esempio, che molte volte in Italia parliamo ma c'è un nuovo Governo, competenze tecniche divise tra vari sistemi, ma competenza politica unica. Quindi incontreremo anche il Consigliere di Stato, la sera cene con il Propeller di Parigi e con tutto il Cluster marittimo, e visite di cortesia portando le nostre Best Practices, i nostri Corpi nei porti, con un sostegno da parte di tutti quanti. Insieme, e sempre presenti con il Presidente di Clickutility Team, il Dottor. Carlo Silva, che afferma: Quest'anno dobbiamo lavorare ancora di più per coinvolgere tutte le scuole e le Università, sul tema del Green, "fare squadra e produrre qualcosa insieme", innovazione tecnologiche, best practices organizzative. Presente ed è intervenuto il Direttore Oreste Orvitti del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa, dice: "Il Museo



Nazionale Ferroviario di Pietrarsa e' la nave della cultura", e' un Museo di Ferrovie dello Stato, il rapporto tra la ferrovia, che ha vissuto all' interno dei porti, questo legame tra il mare e la ferrovia e questo



Salerno Today

Napoli

nostro vivere continuamente sul mare, in questo splendido Museo. Era la sede dei Borbone, la piu' grande industria dell' epoca, quindi 4 potenze Europee, anche il piccolo Regno delle due Sicilie e' arrivato, una grande industria. E quindi inizia con innovazione tecnologica delle grandi aziende. Stiamo realizzando in modo dettagliato i nostri spazi, i nostri giardini dotati di piante dai 5 Continenti, poi c' è il Museo di Pietrarsa che dopo 4 anni di interventi sulla Fondazione che la gestisce, ha raggiunto quota di 200.000 visitatori a far conoscere il treno, la famosa locomotiva, "un Museo d' impresa, una grande Eccellenza del nostro Mezzogiorno d' Italia", riusciamo a contenere 4.000 persone contemporaneamente, ci sara' una Crociera di persone che arrivera' da tutto il mondo, dal mare al Museo. Al terzo appuntamento, sono stati presenti tutti gli illustri professionisti del settore del Cluster marittimo Napoletano e nazionale, le personalita' istituzionali, l' intervento del Presidente Pietro Spirito dell' Autorita' di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, il dottore Carlo Lombardi Segretario generale di Federazione del Mare, la Regione Campania, il Comune della citta' di Napoli sempre presente, non è mancata la lettera della Dottoressa Angela Procaccini facendo presente il suo importante impegno sul territorio nel coinvolgimenti di tantissimi giovani studenti dei piu' importanti ed eccellenti Istituti scolastici della citta' di Napoli, evidenziando l' approccio dei giovani con il mare, presente ed e' intervenuta l' Assessore Menna, dirigenti della Regione Campania, Capitaneria di Porto di Napoli, Marina Militare, il Senatore Salvatore Lauro, la Presidente della Shipping Week, il Propeller Napoli in visita a Genova realizzano una serata speciale che e' quella del giovedi', con 400 persone invitate, in sinergia con chef napoletani , e' di grande successo. Presenti, Rosy Musillo che organizza un po' tutti gli eventi che riguardano la Shipping Week, Ilaria Gualandri, Marco Comelli per la comunicazione, l' Universita' degli Studi di Napoli Parthenope di Napoli, il Rettore Alberto Carotenuto, le professoresse Di Vaio Assunta, Slerno Francesca, in sinergia con tutte le eccellenze della nostra Campania.

GIUSEPPE MORO

Puglia, così puoi arrivare in porto

Nel quinquennio 2014-2018 la movimentazione dei container è cresciuta in tutte le aree, in particolar modo il Mediterraneo ha registrato la performance migliore (fonte SRM) con un 22% in più rispetto ai cinque anni precedenti (più 500% dal 1995). Come detto da fonti autorevoli, centri di ricerca e Autorità Portuali di Sistema, tutto questo è dovuto ad un profondo cambiamento delle gerarchie del gigantismo navale. Quattro sono gli eventi degni di nota: Evergreen conferma l'ordine a Samsung Heavy Industries per sei portacontainer da 24mila TEU; MSC ordina altre 5 mega portacontainer da 23mila TEU; Cosco progetta maxi navi da 25mila TEU; MSC Gulsun ha registrato l'ennesimo suo record su scala mondiale con 24mila TEU. In tutto questo il Sud Italia con i suoi porti e quartieri retroportuali che ruolo hanno? Basterebbe che ognuno di noi ritornasse nella propria classe in prima elementare ad osservare la cartina geografica posta su una delle quattro pareti dell'aula. Il Sud nel cuore del Mediterraneo. In particolare la Puglia ha una posizione strategica e favorevole per l'economia del mare. Con questo approccio quest'oggi parlerò delle Zone Economiche Speciali (ZES) pugliesi e

delle importanti novità emerse nel Piano per il Sud del Min. Provenzano al Congresso della cooperazione produzione e servizi delle cooperative aderenti al sistema della Legacoop Puglia. È del tutto evidente che la cooperazione in Italia riveste un ruolo decisivo, in particolar modo quelle imprese cooperative che si occupano di logistica. Infatti, l'85% delle imprese manifatturiere affida in outsourcing la logistica. In questo la resa ex-works gioca un ruolo primario sia nell'export e sia nel caso delle importazioni. Lo sviluppo della logistica in area retro portuale è un'opportunità per valorizzare l'alto potenziale collegato al valore aggiunto delle merci e sviluppare attività di servizi collegate. Il recente Piano per il Sud ed in particolar modo la linea programmatica "Rafforzamento delle Zone Economiche Speciali" fa ben sperare quando espressamente prevede l'istituzione della Zona Franca Doganale Interclusa - so spensione IVA e zero dazi import/export delle merci extra-UE - per ogni ZES e il finanziamento e la realizzazione delle infrastrutture "ultimo miglio" nelle aree retroportuali delle ZES. A questo ovviamente dovranno corrispondere misure di incentivo fiscale (credito d'imposta rafforzato, 100 milioni FSC) e semplificazioni di tipo sia amministrativo e sia fiscale, due esempi: il primo, kit localizzativo degli Enti Locali e il secondo, legge regionale per l'eliminazione dell'IRAP. Per fare tutto questo è evidente però che bisogna avere sempre come riferimento "la comunità delle persone" che è l'impresa. Questa definizione fa la differenza tra ZES e ZES nel mondo. È provato che delle attuali 5.400 free trade zone (su di una base di 150 Paesi nel mondo) vi sono 100 milioni di lavoratori diretti e di esse il 35% (1.890) sono sufficientemente o completamente utilizzate. Cosa vuol dire utilizzate? Che da green field (prato verde) sono diventate realtà industriali produttive e nella stragrande maggioranza dei casi vi sono incentivi relativi alla Persona (lavoratore ed imprenditore). Prendete il caso delle 30 (trenta!) free zone degli Emirati Arabi Uniti (prima fra tutte la Jebel Ali Free Zone di Dubai): da un lato, nessuna tassa sul reddito personale e dall'altro lato procedure d'assunzione del personale semplici ed efficienti con, ovviamente, una disponibilità di manodopera (nella maggior parte dei casi: expatries) competitiva, qualificata ed esperta. A questo deve tendere la Puglia, diventare attraente per tutte le Persone: per chi c'è già e per chi verrà, come avvenne qualche lustro fa con i fratelli armatori Petruzzelli di Trieste.



Opere portuali: l' Authority fa ricorso al governo Con il sostegno del Comune

Al tavolo di ieri confermata l' unità d' intenti tra istituzioni, sindacati e associazioni datoriali

FRANCESCO RIBEZZO PICCININ

Francesco RIBEZZO PICCININ Un ricorso gerarchico contro lo stop, da parte del Provveditorato interregionale alle opere pubbliche, alla realizzazione delle infrastrutture strategiche per il porto di Brindisi. A firmarlo sono stati tutti i partecipanti al vertice tenutosi ieri pomeriggio negli uffici brindisini dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale. Comune compreso. Un incontro che è diretta prosecuzione del confronto già aperto sia in sede locale che sui tavoli ministeriali, per affrontare la crisi che affligge il porto e prevenire le sue immediate ricadute sull' economia del territorio. L' incontro, organizzato dal presidente dell' Authority Ugo Patroni Griffi, ha fatto registrare una massiccia partecipazione. Oltre al sindaco Riccardo Rossi, infatti, c' erano il vice comandante della Capitaneria di porto Francesco Stagira, la senatrice del Movimento 5 Stelle Anna Macina; il consigliere regionale pentastellato Gianluca Bozzetti, il rappresentante del dipartimento Sviluppo economico della Regione Michele Di Leone, il presidente del consorzio Asi Domenico Bianco, il dirigente dello stesso consorzio Giorgio Rubino, il presidente di Confindustria Patrick Marcucci col vice Angelo Guarini, il presidente della Camera di commercio Alfredo Malcarne, il presidente dell' Ance Pierluigi Francioso, il presidente della Cna Franco Gentile, la vice presidente di Puglia Sviluppo Antonella Vincenti, il comandante dei piloti del porto Leo Morolla, il segretario della Cgil Antonio Macchia, il segretario della Uil Antonio Licchello ed il segretario della Cisl Antonio Castellucci, diversi altri rappresentanti sindacali e associazioni di operatori come Ops e Raccomar, Stp e tanti altri ancora. Dopo un lungo e complesso dibattito, nel quale non sono mancati neanche i momenti di tensione, i presenti hanno trovato un punto di vista condiviso. Si è convenuto - riferisce l' Authority in una nota resa pubblica dopo il vertice - che il principale obiettivo, comune e immediato, risulta essere lo sblocco di tutte le opere minori, già pronte per essere realizzate. Tra queste ci sono interventi come il pontile a briccole, ritenuto fondamentale per la sicurezza dell' ormeggio dei traghetti con condizioni meteo non favorevoli, che ben prima dei dragaggi riuscirebbe, nelle intenzioni dell' **Autorità di sistema**, ad attirare nuovo traffico marittimo verso il porto di Brindisi. «L' amministrazione comunale - risponde Patroni Griffi dopo le polemiche delle scorse ore - dice che altri enti, strumentalmente, si fanno schermo con le dichiarazioni del Comune. Loro, invece, sono favorevoli a tutte le opere e non le vogliono rallentare in nessun modo. Ecco perché ho chiesto alla senatrice Anna Macina di farsi carico di rappresentare la totale unità del territorio sul ricorso presentato al governo, e che tutti hanno fatto proprio, per chiarire il contesto normativo e dipanare ogni nebbia almeno sulle opere minori. Per quelle maggiori, il sindaco ha detto che condivide accosti e dragaggi ed ha parlato della possibilità di stoccare i fanghi di dragaggio nell' area di Micorosa, cosa che potrebbe accelerare le opere. Ora sentiamo cosa dicono i tecnici ma l' importante è la volontà politica di tutti i presenti». L' amministrazione, conferma il sindaco, «riconosce l' importanza della realizzazione di queste opere e dell' inserimento di Brindisi nella rete Ten-T come porto core. Si faranno, quindi, tutti i passi necessari perché il governo prenda queste decisioni e vengano accelerati, tramite l' intesa Stato-Regioni ed il Provveditorato alle opere pubbliche, tutte le valutazioni in merito ai procedimenti aperti». Tra le priorità inoltre, si legge ancora nella nota dell' Authority, c' è sicuramente la stagione crocieristica 2020 che





Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

misure di security, indispensabili per i porti (installazione di apparati radiogeni per lo screening di passeggeri e bagagli), che richiedono un ricovero da autorizzarsi. Nel breve periodo, inoltre, si è deciso di accelerare il processo di realizzazione delle opere strategiche già previste dal Piano Regolatore **Portuale**, prime tra tutte, dragaggi e accosti. Al fine di superare l'attuale impasse, inoltre, il tavolo ha scelto di formulare una richiesta direttamente al governo centrale perché possa valutare la possibilità di conferire al presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** o al sindaco gli stessi poteri speciali riconosciuti al sindaco di Genova (per la ricostruzione in tempi celeri del ponte Morandi) e al presidente del porto di Taranto (per la questione Ilva). Al governo si chiederà anche, fanno sapere dall' Authority, di consentire l'avvio immediato delle Zes, attraverso le nomine mancanti e la realizzazione della Zona doganale interclusa; l'adozione per il porto di Brindisi delle stesse misure previste per il porto di Trieste (per incentivare il traffico dei rotabili); l'approvazione immediata del Documento di pianificazione strategica, ritenuto un passo fondamentale per la successiva redazione del nuovo Piano regolatore **portuale** di Brindisi; il riconoscimento dello scalo messapico come porto core, all'interno dell'estensione di una delle attuali reti Ten-T. Per scongiurare un collasso occupazionale ed economico, infine, saranno avviati nel più breve tempo possibile incontri di programmazione con Enel, per l'adozione di misure compensative al processo di decarbonizzazione. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Un bene questa comunione d' intenti La protesta, per il momento, è sospesa»

Anche il presidente dell' associazione Ops, Operatori portuali salentini, Teo Titi si dichiara ottimista dopo il vertice di ieri nella sede brindisina dell' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale. Tanto che la protesta degli operatori, prevista per il prossimo 2 marzo, è stata sospesa, in attesa degli esiti concreti del vertice ed in particolare del ricorso gerarchico presentato al ministero dall' Authority e controfirmato da istituzioni locali, sindacati e associazioni datoriali. **La riunione in Autorità portuale ha avuto un esito positivo, dal punto di vista degli operatori?** «Direi di sì. Abbiamo appreso con piacere che, realmente, c' è una unione di intenti che non è solo nelle parole ma anche nei fatti». **Da cosa lo deduce?** «Dal fatto che tutti insieme abbiamo sottoscritto il ricorso gerarchico preparato dall' **Autorità di sistema**, amministrazione comunale compresa. E questo, probabilmente, dimostra che, come speriamo, ci sia effettivamente stato un cambio di rotta. Anche se noi siamo non stanchi ma impossibilitati ad aspettare. Non possiamo attendere ancora: le infrastrutture devono essere realizzate». **In caso contrario?** «Siamo pronti ad attuare forme di protesta, nel caso in cui le cose non si sbloccino subito. Del resto, avevamo già programmato una protesta per il 2 marzo, alla quale avevamo invitato tutti a partecipare. Ora aspettiamo fiduciosi che qualcosa possa davvero cambiare ma siamo, ovviamente, sempre in allerta. Non ci possiamo permettere di aspettare più neanche un giorno». **La protesta prevista, dunque, non si terrà più?** «Per il momento, l' abbiamo sospesa, augurandoci che qualcosa possa cambiare. Ma siamo sempre pronti a tornare sui nostri passi». **Quali sono, per gli operatori, le infrastrutture da realizzare immediatamente?** «Nel breve termine sicuramente il pontile a briccole. Non vorrei dire le nuove banchine di Sant' Apollinare, perché devono scontare tutto l' iter autorizzativo e la fase delle caratterizzazioni. Ma diciamo che per le opere che non si possono cantierizzare subito bisogna cominciare ad attivare tutte le procedure affinché le infrastrutture siano realizzate. Se ci sono bastoni tra le ruote, tutto viene rallentato. Allora bisogna avere l' onestà intellettuale di dire, se davvero c' è la volontà, che queste procedure devono essere snelle e veloci. Altrimenti si rischia di sentire che c' è la volontà ma poi nelle carte e nei fatti si dimostra che non c' è». **Se dovesse basarsi su quello che ha visto e sentito durante l' incontro?** «Oggi voglio credere che la volontà ci sia. E questo è il motivo per il quale rimaniamo in standby.



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Aspettiamo e vediamo, sperando che qualcosa si muova». F.R.P. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brindisi, rifiuti tossici sul traghetto: sei in manette

Grosse quantità di amianto e alcune decine di barili con sostanze nocive sono state trovate dalla polizia albanese a bordo del traghetto di linea Brindisi-Valona, «St Damian». Almeno 6 persone, tutte albanesi, sono state arrestate, tra cui anche il capitano della nave, finita sotto sequestro. In manette anche gli amministratori di due società albanesi. «Delfini 1» risulta essere l'azienda che ha ordinato il carico, dichiarando fossero prodotti chimici per pulizia. Mentre «Kornuzi», la cui attività è quella della raccolta dei rifiuti, avrebbe sfruttato l'accesso al **porto** per ritirare il carico, in quanto faceva anche lo smaltimento dei rifiuti nell'area portuale. Secondo le prime indiscrezioni, le due società avrebbero effettuato in precedenza almeno 15 importazioni dall'Italia. Ancora da chiarire invece il contenuto dei barili. L'inchiesta sul caso è stata affidata alla procura speciale per la lotta alla criminalità organizzata, Spak. Da chiarire il fronte dei controlli nel **porto** di Brindisi.



IL CASO DURA ACCUSA ALLE AUTORITÀ DI SICUREZZA DEL PORTO

Rifiuti speciali su nave partita da Brindisi Giornalista denuncia

«Controlli inesistenti»

Carico di rifiuti pericolosi scoperto all' interno di un traghetto partito da **Brindisi** e giunto a Valona: sei le persone arrestate (tutte del posto) dalla Polizia albanese. È accaduto ieri. I rifiuti (tra cui amianto) erano contenuti in sacchi neri e in bidoni (alcuni riportanti il marchio Eni), rinvenuti nella stiva della nave. La vicenda ha destato clamore e un giornalista pugliese, Carlo Bollino, ha denunciato il fatto su Facebook, parlando di scandalo per i mancati controlli al **porto** di **Brindisi**.



IL CASO MISTERO TUTTO DA CHIARIRE

Un giornalista denuncia «Rifiuti pericolosi sulla nave partita dal porto di Brindisi»

Carico di rifiuti pericolosi scoperto all'interno di un traghetto (il "Darmian") partito dal porto di Brindisi e giunto a Valona: sei le persone arrestate (tutte del posto) da parte della Polizia albanese. È accaduto ieri mattina. I rifiuti (tra cui l'amianto e altre sostanze nocive) erano contenuti in alcuni sacchi neri e in bidoni (alcuni riportanti il marchio Eni), rinvenuti nella stiva della nave, e viaggiavano (si pensa non per la prima volta) come se fossero prodotti chimici per la pulizia. Sull'episodio, si sono registrate reazioni immediate, tra cui quella del giornalista pugliese Carlo Bollino (da tempo residente nel Paese delle Aquile) che, testimone del presunto scempio (ci sono indagini in corso e, al riguardo, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale Ugo Patroni Griffi, chiamato in causa proprio da Bollino, ha replicato asserendo che potrebbe trattarsi di normali rifiuti di bordo), ha affidato al suo profilo Facebook il suo durissimo atto d'accusa. «Uno scandalo nel porto di Brindisi - ha scritto il giornalista sul social -. Uno scandalo che mi indigna come cittadino italiano e che mi offende come cittadino albanese. Il traghetto di linea S.T. Damian, diretto a Valona, ha potuto lasciare il porto di Brindisi senza alcun intralcio, con la stiva trasformata in discarica di rifiuti tossici!! In barba alla sicurezza dei passeggeri e di tutti i cittadini del paese di destinazione, dove quei rifiuti sarebbero stati interrati clandestinamente. Lo scandalo è stato scoperto all'arrivo a Valona dalla polizia albanese. Ma i controlli in Italia esistono ancora? Le autorità di sicurezza del porto di Brindisi sono forse indifferenti? Oppure tutte licenziate per carenza di fondi? Queste immagini - ha aggiunto Bollino nel suo atto di denuncia - sono una vergogna nazionale, perché dimostrano come i rifiuti tossici (inclusi misteriosi bidoni etichettati Eni e sacchi di amianto) possano varcare le nostre frontiere alla luce del sole e senza alcun controllo e che la sola attenzione sia ormai concentrata sui cittadini stranieri, come se fossero loro il veleno e non l'amianto». «Poiché questi traffici di solito sono in mano alla camorra - ha concluso il giornalista pugliese su Facebook - aspettiamo di sapere se le mafie abbiano esteso i loro tentacoli... fin dentro il porto di Brindisi». Saranno ora le indagini a chiarire la vicenda e ad appurare se episodi simili siano avvenuti anche in precedenza.



Carico di rifiuti sul traghetto Scattano 6 arresti in Albania

Il blitz su una nave battente bandiera panamense rappresentata a Brindisi dalla società Seamed L'operazione battezzata Amiant, per il sospetto che tra gli inerti vi fosse anche materiale in eternit

ROBERTA GRASSI

Roberta GRASSI L' accusa è di non aver gestito correttamente un carico di rifiuti speciali. Il sospetto della polizia albanese è che dall' Italia venisse introdotto materiale pericoloso per la salute, tra cui amianto, da smaltire nel Paese delle Aquile. È così che un traghetto di linea che collega **Brindisi** a Valona, una nave battente bandiera panamense, è stato bloccato nel **porto** albanese. Sei persone, tutte originarie dell' Albania, sono state arrestate: tra queste il comandante e il vicecomandante della nave. Con loro anche l' autista del furgone che avrebbe caricato parte del materiale dal traghetto, e l' amministratore della ditta Delphin 1 che si occupa dello smaltimento dei rifiuti della gran parte delle navi che fanno scalo a Valona, quindi anche della St. Damian, che era giunta come ogni giorno nel **porto** così vicino alla costa brindisina. L' operazione è stata condotta dalla direzione di polizia locale di Valona, dalla polizia di frontiera in collaborazione con la procura e con il ministero dell' Ambiente. A quanto si legge nella nota ufficiale diffusa ieri dagli investigatori si sarebbe tentato di impedire l' introduzione di rifiuti pericolosi, dannosi per l' ambiente e per la salute umana. La Seamed, la società brindisina di Massimo Prudentino che è l' agente marittimo raccomandataro del traghetto, ha subito precisato che si tratterebbe di materiale di bordo, per nulla pericoloso. Nelle immagini diffuse dalle autorità estere, si notano scarti di vario tipo, tra cui alcuni fusti di olio, non più di una decina. L' operazione è stata chiamata Amiant, proprio sulla base dell' ipotesi che tra gli inerti vi fosse il pericoloso materiale bandito ormai da tempo per i danni che arreca alla salute umana. L' ispezione è stata effettuata dagli investigatori nella parte inferiore del garage. La polizia ha fatto sapere di aver avviato le analisi dei materiali e nel frattempo di aver proceduto al sequestro della nave e del cumulo rinvenuto. I reati ipotizzati sono contrabbando di merci vietate, nonché illeciti nella gestione e nel trasporto dei rifiuti. Secondo ciò che è riportato su alcuni media albanesi a insospettire gli inquirenti sarebbe stato il ritrovamento di sostanze sospette in alcuni terreni che si trovano nei pressi di Valona. Da lì sarebbero partite le indagini che avrebbero anche documentato l' esistenza di altri trasporti, in epoche recenti e antecedenti al blitz. Gli ulteriori approfondimenti, per quel che si sa, sono in attualmente in corso. Lunedì le persone fermate saranno ascoltate dai magistrati locali. Accertamenti sono stati avviati anche in Italia, dalla Capitaneria di **porto** di **Brindisi**, al comando del capitano di vascello Giovanni Canu che si è attivata non appena è giunta comunicazione dell' attività eseguita e del sospetto iniziale secondo cui i residui tossici sarebbero stati introdotti nella nave in Italia sfuggendo ai controlli. Nulla di tutto ciò, a parere delle autorità italiane, che hanno potuto acquisire la documentazione fornita dai responsabili del traghetto. Non sono infatti state operate segnalazioni in procura: sulla base delle bolle che certificano l' acquisto di oli pneumatici per il funzionamento della nave, del regolare contratto tra l' armatore e la Delphin 1 per lo smaltimento dei rifiuti, e della classificazione dettagliata del materiale, gli uomini della guardia costiera non hanno ravvisato irregolarità di sorta.



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Ulteriori sviluppi si avranno senza alcun dubbio nelle prossime ore, quando anche la posizione della società che si occupa di smaltimento dei rifiuti sarà meglio definita. Per il momento la nave St. Damian rimane nel porto di Valona, a disposizione dell' autorità giudiziaria straniera. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

L' imbarcazione resta ferma a Valona Ma la tratta per la Puglia è coperta

Fino alla tarda serata di ieri la nave St. Damian era ferma nel **porto** di Valona. Un puntino verde sulla mappa, localizzato dai sistemi gps che danno informazioni sul traffico marittimo con estrema precisione. In Italia, se non attraverso il comunicato stampa della polizia albanese, non era dato sapere se il sequestro dell' intero traghetto fosse ancora in atto oppure no e se fosse stato revocato in tempi stretti per consentire all' imbarcazione di riprendere la navigazione. Il venerdì la nave, solitamente, arriva da Valona alle 20, riparte alle 23.30. È rimasta ferma lì, in Albania. Non sono stati interrotti i collegamenti, che sono garantiti da altri traghetti. Ma ci sono stati dei problemi. A quanto si sa, l' equipaggio si trova a bordo e non è sceso. In attesa di ulteriori informazioni dall' autorità giudiziaria albanese. La St. Damian è stata realizzata nel 1972 e rimessa a nuovo di recente in un cantiere navale croato. È lunga 101 metri, e può accogliere 1.320 passeggeri e 265 mezzi a motore. Ci sono 108 posti letto a disposizione nelle cabine. Ed è stata dichiarata Asbestos free, ossia priva di materiali pericolosi. Nessun materiale nuovo, dunque, può essere fornito con amianto. In Croazia si è provveduto, tra l' altro, alla pulizia di alcuni locali che erano utilizzati per lo stoccaggio di materiali, da qui l' accumulo straordinario di rifiuti, tra cui molti materassi e spugne estratte dalle poltrone. Da buttare via, per rimodernamento. R.Gra. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



«Smaltimento regolare e completa tracciabilità»

Massimo Prudentino, agente marittimo della St. Damian, fornisce i chiarimenti «Il materiale era ingente per via del restyling della nave, asbestos free, eseguito in Croazia»

«Per i rifiuti di cui si stava procedendo al regolare smaltimento, non solo vi è la completa tracciabilità, come produzione di bordo, ma le necessarie certificazioni rilasciate dai maggiori enti mondiali nell'accredito». In serata, ieri, è giunta la lunga nota di precisazione rispetto ai fatti, firmata Massimo Prudentino della società Seamed Trading Shipping di Brindisi, agente marittimo della nave St. Damian, il traghetto di linea che effettua il collegamento tra Brindisi e Valona che è stato bloccato giovedì nel corso di una operazione della polizia albanese che ha portato all'esecuzione di sei arresti per traffico di rifiuti. Nella nota la società ha specificato che all'interno della nave c'erano rifiuti alimentari, spugne di poltrone, materassi, secchi di pittura vuoti, pannelli di cabina, lana di roccia usata come isolante tutta certificata e priva di qualsiasi materiale pericoloso. La nave, è precisato, è Asbestos free. Priva di amianto in ogni dove. Quanto ai fusti di oli trovati sul posto si tratta, afferma la Seamed, di fusti nuovi, perfettamente sigillati, di olio idraulico acquistati il 4 febbraio scorso e per i quali sono state effettuate le necessarie operazioni doganali. Erano posizionati nel garage della nave al fine di creare una barriera al cumulo dei rifiuti che viene ulteriormente precisato è non dannoso. Sul servizio di consegna dei rifiuti è chiarito che la St. Damian ricorre, sulla base di un contratto che perdura da diversi anni, alla società Delphin 1, che risulta autorizzata dal ministero dell'ambiente albanese e che effettua il servizio per tutte le navi che fanno scalo nel **porto** di Valona. «In data 19 febbraio 2020 si legge la St. Damian, ha richiesto come da prassi consolidata nel corso degli ultimi dieci anni e nel pieno rispetto del regolamento nazionale in tema di smaltimento, il servizio di consegna rifiuti alla locale ditta albanese». Il materiale era ingente per via di un restyling della nave, avvenuto precedentemente in Croazia, a seguito del quale non era stato possibile smaltire in loco tutti i residui. «Consegnati i rifiuti è spiegato la ditta in questione rilascia una bolla di consegna nella quale vengono trascritti le quantità di ciascun rifiuto destinato allo smaltimento, la nave compila un registro, regolarmente vidimato dalla capitaneria di **porto** albanese, tale registro è obbligatorio e dimostra la correttezza delle operazioni di scarico. Durante questo passaggio, il camion dei rifiuti in uscita è sempre soggetto a ispezione della locale polizia». La St. Damian, come si diceva, da poco rientrata da un cantiere in Croazia, aveva accumulato una quantità di rifiuti superiore alla media giornaliera, in quanto si è provveduto alla pulizia di locali preliminarmente destinati allo stoccaggio di materiali. Quindi il contatto con la Delphin 1. Le ragioni: «È da sempre stata preferita una ditta albanese, non tanto per una questione economica, ma per gli orari di arrivo in Italia delle navi provenienti dall'Albania e pertanto per non gravare sugli orari di riposo dello stesso equipaggio». Infine l'ulteriore sottolineatura: «Anche in passato, ogni qualvolta vi sono dei contrasti tra operatori licenziatari di concessione al ritiro dei rifiuti nel **porto** di Valona, le varie navi subiscono denunce di ogni tipo mirante esclusivamente a garantirsi il servizio annuale». Quindi l'invito agli inquirenti albanesi a una certa celerità negli accertamenti. Prudentino è stato anche ascoltato dalla



Il Sole della Nave
Domenica cronaca
«Smaltimento regolare e completa tracciabilità»
Massimo Prudentino, agente marittimo della St. Damian, fornisce i chiarimenti «Il materiale era ingente per via del restyling della nave, asbestos free, eseguito in Croazia»

Nuova Polo SPORT
Tua da 129 euro al mese.
TAN 2,99% - TAEG 5,45%
Demarauto Gruppo De Mariani
Finanzia la tua Volkswagen a Brindisi - Via Pertinace 10 - Tel. 0831 548218

Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Capitaneria di **Porto**, a cui ha fornito i medesimi dati contenuti nella nota diffusa alla stampa italiana. R.Gra. ©
RIPRODUZIONE RISERVATA.

Brindisi Report

Brindisi

"Sono rifiuti di bordo tracciabili, da conferire regolarmente"

L'agenzia del traghetto St.Damian conferma le perplessità delle autorità marittima e portuale di Brindisi

BRINDISI - Con una lunga nota diramata questa sera, l'agenzia marittima del traghetto St.Damian che serve la rotta **Brindisi**-Valona , coinvolto oggi in una attività di polizia giudiziaria e ambientale dell' autorità albanese, conferma ciò che aveva indotto alla massima cautela l' autorità marittima e portuale sulla sponda brindisina, perplessità debitamente riportate da BrindisiReport . Vale a dire, il materiale sospetto, dichiara l' agente raccomandatario Massimo Prudentino per conto della Seamed Trading Shipping Srl , è costituito da oli idraulici nuovi da impiegare per i sistemi di bordo, materiali residuo (lana di roccia) da lavorazioni recenti di cantiere regolarmente imballato in sacchi di plastica, materassi, pennelli in legno, tutto tracciabile, riportato sui documenti di accompagnamento e destinato a regolare conferimento a società specializzata. Di seguito, la nota integrale dell' agenzia. La nota dell' agenzia marittima Seamed "In qualità di agenti marittimi raccomandatari, nonché titolari della documentazione di gestione tecnica della nave in oggetto, riportiamo un sunto delle note ricevute dal comando nave della M/n St.Damian

riguardo alle innumerevoli falsità scritte contro la nave da noi rappresentata. In data 19 febbraio 2020, la M/n St.Damian richiedeva, come da prassi consolidata nel corso degli ultimi dieci anni, è nel pieno rispetto del regolamento nazionale italiano in tema di smaltimento, il servizio di consegna rifiuti alla locale ditta albanese, autorizzata dal ministero dell' ambiente albanese e pertanto provvista di autorizzazione a prelevare e smaltire dalle navi operanti nel **porto** di Valona. Si precisa che la ditta "Delphin 1", risulta essere provvista di regolare contratto con la nave St. Damian già da diversi anni. Tale ditta, effettua il servizio smaltimento rifiuti per tutte le navi che fanno scalo nel **porto** di Valona, non soltanto alla M/n St.Damian. Consegnati i rifiuti, la ditta in questione rilascia una bolla di consegna nella quale vengono trascritti le quantità di ciascun rifiuto destinato allo smaltimento; la nave compila quindi un registro denominato Garbage log book, regolarmente vidimato dalle Capitaneria di **porto** albanese ogni 15 gg; tale registro è obbligatorio e dimostra la correttezza delle operazioni di scarico. Durante questo passaggio, il camion dei rifiuti in uscita è sempre soggetto ad ispezione dalla locale polizia/dogana albanese. La St.Damian, da poco rientrata da un cantiere in Croazia (Adriadocks di Split) ha accumulato una quantità di rifiuti superiore alla media giornaliera in quanto si è provveduto alla pulizia di locali preliminarmente destinati allo stoccaggio di materiali; purtroppo non è stato possibile consegnare tale materiale al cantiere navale in oggetto a causa di difficoltà oggettive dello stesso cantiere (mancanza di spazi e tempo). Rifiuti che la nave si è impegnata a smaltire in maniera del tutto regolare contattando la ditta di rifiuti autorizzata, non appena è stato possibile. E da sempre stata preferita una ditta albanese, non tanto per una questione economica, ma per gli orari di arrivo in Italia delle navi provenienti dall' Albania (e pertanto, per non gravare sugli orari di riposo dello stesso equipaggio). L' ipotesi investigativa della polizia locale di Valona è che la nave fosse impegnata in un traffico di rifiuti pericolosi tra l' Italia e l' Albania; ed addirittura, secondo alcuni giornalisti più fantasiosi, con la complicità delle istituzioni locali Brindisine. Tale dichiarazione, totalmente priva di fondamento, arreca danno non solo all' operatore, ma anche e soprattutto ad istituzioni che da sempre si sono spese per la tutela dell' immagine del **porto** di **Brindisi**. Per i rifiuti per la quale si stava procedendo al regolare smaltimento, non solo vi è la completa tracciabilità (produzione del bordo) ma per la maggior parte delle stesse, vi sono le necessarie certificazioni rilasciate dai maggiori enti mondiali nell'



Brindisi Report

Brindisi

accredito, Llyods e Dnv Gl. Nella lista del materiale da consegnare vi è: rifiuti alimentari/ spugne poliuretaniche proveniente dalla sostituzione delle nuove poltrone/ materassi sostituiti con nuovi/ secchi di pittura vuoti usati in cantiere/ pannelli cabine sostituite con nuovi/ lana di roccia usata per isolare termicamente la nave (tutta certificata e priva di qualsiasi materiale pericoloso) etc. etc. Si fa presente che la nave è asbestos free, e nessun materiale nuovo può essere fornito con amianto, pertanto il fatto che si dichiari, senza aver ancora effettuato ancora alcuna analisi, è di per sé allarmante. I fusti a bordo, per la quale qualche giornalista si è eccessivamente allarmato (richiamando addirittura la terra dei fuochi ed ipotesi di ecomafia), sono fusti nuovi, perfettamente sigillati di olio idraulico acquistati in data 4 febbraio 2020 dall' Eni e per la quale sono state effettuate le necessarie operazioni doganali, è posizionati in garage al fine di creare una barriera al cumulo dei rifiuti, che ricordiamo è tutto secco e rientra nelle normale gestione del comando nave, pertanto carico di rifiuti non dannoso. Dalle foto che le varie testate giornalistiche riportano, potrete facilmente notare che i fusti sono sigillati; che vi sono dei materassi, canaline in plastica, pallet in legno, mentre sono bustate in sacchi neri (come da regolamento) la lana di roccia. Si precisa altresì, che anche in passato, ogni qualvolta, vi sono dei contrasti tra operatori licenziatari di concessione al ritiro dei rifiuti nel **porto** di Valona, le varie navi subiscono denunce di ogni tipo mirante esclusivamente a garantirsi il servizio annuale. Si invitano gli organi di stampa ad essere cauti "usando almeno il condizionale" e riportare le notizie dopo aver sentito le varie parti. Si invitano gli inquirenti albanesi ad essere celeri nell' effettuare gli accertamenti dovuti (ancora non effettuati all' atto di questa nota) ma già divulgati agli organi di stampa come una maxi operazione criminale. Laddove gli organi di stampa fossero interessati, possiamo fornire evidenza di quanto dichiarato dal comando nave". Gallery.

Brindisi Report

Brindisi

Brindisi: intesa su opere portuali, procedure e richieste al governo

Riunione in città del tavolo di crisi, convocata dalla Adsp. Richieste ai ministeri per porto core e poteri speciali

MAR.ORL

BRINDISI - Si è trasferito a Brindisi, nella sede dell' **Autorità di sistema portuale** nella ex stazione marittima, il tavolo di crisi per il porto di Brindisi, questa volta senza mediazione del Ministero dello Sviluppo economico, ma secondo un programma concordato tra tutti gli attori. La riunione di è conclusa nel tardo pomeriggio, con una serie di obiettivi condivisi: dallo sblocco delle opere minori, agli adempimenti di security, per la stagione crocieristica, all'accelerazione della realizzazione delle opere strategiche, al riconoscimento di Brindisi come porto core al pari di quello di Bari, all'approvazione urgente da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del Documento di pianificazione strategica propedeutico al nuovo Piano regolatore del porto, sino al conferimento da parte del governo di poteri speciali al presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** o al sindaco della città di poteri speciali. "Tra le priorità c'è sicuramente la stagione crocieristica 2020 che rischia di essere cancellata, nonostante i 57 scali già calendarizzati, per via delle nuove misure di security, indispensabili per i porti (installazione di apparati radiogeni per lo screening di passeggeri e bagagli), che richiedono un ricovero da autorizzarsi.

Nel breve periodo, inoltre, si è deciso di accelerare il processo di realizzazione delle opere strategiche già previste dal Piano Regolatore **Portuale**, prime tra tutte, dragaggi e accosti", si legge nella nota congiunta diramata a fine incontro. "Al fine di superare l'attuale empassé, inoltre, il tavolo, ha scelto di formulare una richiesta, direttamente al Governo centrale perché possa valutare la possibilità di conferire al presidente dell'Adsp o al sindaco gli stessi poteri speciali riconosciuti al sindaco di Genova (per la ricostruzione in tempi celeri del ponte Morandi) e al presidente del porto di Taranto (per la questione Arcelor Mittal)", prosegue il comunicato sulla riunione del tavolo di crisi. "Al governo si chiederà, inoltre, di consentire l'avvio immediato delle Zes (Zone economiche speciali), attraverso le nomine mancanti e la realizzazione della Zona Doganale Interclusa; l'adozione per il porto di Brindisi delle stesse misure previste per il porto di Trieste (per incentivare il traffico dei rotabili, che nel porto giuliano godono di significative esenzioni, ndr); l'approvazione immediata del Documento di pianificazione strategica, passo fondamentale per la successiva redazione del nuovo Piano Regolatore **Portuale** di Brindisi", dice ancora la nota. In aggiunta, "il riconoscimento dello scalo messapico come porto core, all'interno dell'estensione di una delle attuali Reti Ten-T dell'Unione Europea. Infine, per scongiurare un collasso occupazionale ed economico, saranno avviati nel più breve tempo possibile, incontri di programmazione con Enel, per l'adozione di misure compensative al processo di decarbonizzazione", che implica la scomparsa del fatturato più importante per lo scalo marittimo di Brindisi e il suo indotto. All'incontro, presieduto dal presidente dell'ente, Ugo Patroni Griffi, erano presenti il sindaco di Brindisi, Riccardo Rossi; il vice comandante della Capitaneria di Porto, Francesco Stagira; l'onorevole Anna Macina (M5S); il consigliere regionale Gianluca Bozzetti (M5S); Michele Di Leone, del Dipartimento Sviluppo Economico Regione Puglia; il presidente dell'Asi di Brindisi, Domenico Bianco, con il dirigente Giorgio Rubino; Il presidente di Confindustria Brindisi, Patrick Marcucci, e il direttore Angelo Guarini; Alfredo Malcarne, presidente della Camera di Commercio. E ancora, Pierluigi Francioso, presidente dell'Ance, e Franco Gentile, presidente della Cna; Antonella



Vincenti , di Puglia Sviluppo; Per i servizi tecnico nautici del porto, l' impresa Fratelli Barretta (rimorchiatori), il comandante del Corpo Piloti, Leo Morolla ; per le organizzazioni sindacali, Antonio Macchia , Cgil, Antonio Licchello Uil, Antonio Castellucci Cisl, Gianfranco Argese e Santino



Brindisi Report

Brindisi

Guadalupi Filt Cgil Brindisi, Danilo Binetti , Filt Cgil Puglia, Antonio Baldassarre Ust Cisl Ta/Br; Antonio Catanzaro , Avvisatore Marittimo; Adriano Guadalupi Federspedi; Teo Titi , Associazione Ops; Giacomo Minervini e Marcello Gorgoni , Raccomar; Salvatore Pinto e Derio Donnicola Ancip; e Teodoro Muscogiuri , Stp Brindisi.

Il Nautilus

Brindisi

PROSECUZIONE DEL CONFRONTO SULLA CRISI DEL PORTO E DEL RETRO-PORTO DI BRINDISI

CONSOLIDATA L'UNITÀ DI INTENTI E INDIVIDUATA UNA STRADA COMUNE E CONDIVISA PER AFFRONTARE LE QUESTIONI PIÙ STRINGENTI

Si è appena conclusa, negli uffici dell' AdSP MAM di Brindisi, una partecipata e condivisa riunione, diretta prosecuzione del confronto già aperto sia in sede locale che sui tavoli ministeriali, per affrontare la crisi che affligge il **porto** di Brindisi e le sue immediate ricadute sull' economia del territorio. All' incontro, presieduto dal presidente dell' Ente, Ugo Patroni Griffi, erano presenti: il sindaco di Brindisi, Riccardo Rossi; il vice comandante della Capitaneria di **porto**, Francesco Stagira; l' onorevole Anna Macina; il consigliere regionale, Gianluca Bozzetti; Michele Di Leone, Dipartimento Sviluppo Economico Regione Puglia; i presidenti Domenico Bianco e il dirigente Giorgio Rubino, Consorzio Asi, Patrick Marcucci e il vice Angelo Guarini, Confindustria, Alfredo Malcarne, Camera di Commercio, Pierluigi Francioso, ANCE, Franco Gentile CNA; Antonella Vincenti, Puglia Sviluppo; i servizi tecnico nautici del **porto**, la ditta Fratelli Barretta (rimorchiatori), il comandante del Corpo Piloti del **porto**, Leo Morolla; le Organizzazioni Sindacali, Antonio Macchia, CGIL, Antonio Licchello UIL, Antonio Castellucci CISL, Gianfranco Argese e Santino Guadalupi FILT CGIL Brindisi, Danilo Binetti, FILT CGIL Puglia, Antonio Baldassarre UST CISL TA/BR; Antonio Catanzaro, Avvisatore Marittimo; Adriano Guadalupi Federspedi; Teo Titi, Associazione O.P.S; Giacomo Minervini e Marcello Gorgoni, RACCOMAR; Salvatore Pinto e Derio Donnicola ANCIP; e Teodoro Muscogiuri, STP Brindisi. A seguito dell' articolato e complesso dibattito, si è convenuto che il principale obiettivo, comune e immediato, risulta essere lo sblocco di tutte le opere minori, già pronte per essere realizzate. Tra le priorità, inoltre, c' è sicuramente la stagione crocieristica 2020 che rischia di essere cancellata, nonostante i 57 scali già calendarizzati, per via delle nuove misure di security, indispensabili per i porti (installazione di apparati radiogeni per lo screening di passeggeri e bagagli), che richiedono un ricovero da autorizzarsi. Nel breve periodo, inoltre, si è deciso di accelerare il processo di realizzazione delle opere strategiche già previste dal Piano Regolatore Portuale, prime tra tutte, dragaggi e accosti. Al fine di superare l' attuale empassa, inoltre, il tavolo, ha scelto di formulare una richiesta, direttamente al Governo centrale perché possa valutare la possibilità di conferire al Presidente dell' AdSP o al Sindaco gli stessi poteri speciali riconosciuti al Sindaco di Genova (per la ricostruzione in tempi celeri del ponte Morandi) e al Presidente del **porto** di Taranto (per la questione ILVA). Al Governo si chiederà, inoltre, di consentire l' avvio immediato delle ZES, attraverso le nomine mancanti e la realizzazione della Zona Doganale Interclusa; l' adozione per il **porto** di Brindisi delle stesse misure previste per il **porto** di Trieste (per incentivare il traffico dei rotabili); l' approvazione immediata del Documento Pianificazione Strategica, passo fondamentale per la successiva redazione del nuovo Piano Regolatore Portuale di Brindisi; il riconoscimento dello scalo messapico come **porto** CORE, all' interno dell' estensione di una delle attuali Reti Ten T. Infine, per scongiurare un collasso occupazionale ed economico, saranno, avviati nel più breve tempo possibile, incontri di programmazione con Enel, per l' adozione di misure compensative al processo di decarbonizzazione.



Brindisi core nella rete Ten-T? «Ci faremo trovare pronti dall' Ue»

Le rassicurazioni dell' europarlamentare Pd Picierno che segue la vicenda insieme a Rossi L' eurodeputata in città ad aprile prossimo per fare il punto con istituzioni e operatori

Non tutto è fermo sul fronte della revisione della rete Ten-T dell' Unione Europea, all' interno della quale **Brindisi** punta al riconoscimento dello status di **porto** strategico. A rassicurare ci pensa l' europarlamentare democratica Pina Picierno, che ha spiegato di monitorare costantemente la situazione. «Assieme al sindaco di **Brindisi** Riccardo Rossi, al Pd di **Brindisi** e alle autorità preposte, seguiamo - spiega infatti l' onorevole Picierno - l' evolversi della situazione legata ai corridoi core e alla Rete transeuropea di trasporto (Ten-T) che la commissione europea ha annunciato di voler aggiornare». Proprio nell' ambito della revisione in atto, che si concluderà nel 2023, **Brindisi** punta a passare da comprehensive a core, qualifica che tra le altre cose dà diritto anche a ricevere una maggiore quantità di finanziamenti europei. Il deputato e coordinatore regionale di Forza Italia Mauro D' Attis, che fin da quando era componente del Comitato delle regioni del Parlamento Ue si è sempre occupato della questione da vicino, ha denunciato tuttavia nelle scorse ore l' immobilità delle istituzioni. In particolare di Bari. «Checché ne dicano le chiacchiere della Regione, non mi risulta - ha attaccato l' onorevole D' Attis - 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 riferimento è all' interrogazione dell' europarlamentare M5S Mario Furone, confermata anche dall' eurodeputata brindisina Chiara Gemma, che chiede chiarimenti sullo stato dell' arte dell' inserimento di Foggia e **Brindisi** nel corridoio Baltico-Adriatico, la rete ad alta velocità che connette il mare Adriatico con quello Baltico. Negli atti inerenti i corridoi europei, infatti, «non si leggono aggiornamenti sulla presenza di Foggia e **Brindisi** nel corridoio Baltico». Nell' interrogazione si chiede anche se, in caso di difficoltà progettuali ed economiche, non sia ipotizzabile includere le due città nel corridoio Scandinavo-Mediterraneo nel quale rientra anche la tratta Bari-Napoli e procedere con uno studio di fattibilità in vista del riesame della rete centrale. «Attendiamo con ansia - chiarisce intanto l' eurodeputata del Partito Democratico Picierno - il cronoprogramma di questo adeguamento della Rete che può rappresentare un' opportunità per l' infrastrutturazione legata alla vita del **porto** di **Brindisi** e al suo retroporto proiettandolo in una dimensione europea». Per la Picierno, infatti, «una pianificazione accorta, seria e rapida potrà permettere nuovi sbocchi occupazionali. Lavori importanti che possono potenziare il traffico passeggeri, e quindi le crociere, ma soprattutto il traffico merci rendendo lo scalo brindisino un **porto** ancora più competitivo e sostenibile». Proprio per questo motivo, annuncia l' europarlamentare, «sarò in città a fine aprile per fare un punto con le istituzioni interessate e gli operatori sulle azioni da intraprendere per farci trovare pronti a questa sfida importante che mi sta a cuore come lo sviluppo di tutto il Mezzogiorno».



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

F.R.P. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Nautilus

Brindisi

Porto Brindisi: Picierno (Pd) seguiamo evolversi situazione

'Assieme al sindaco di **Brindisi** Riccardo Rossi, al Pd di **Brindisi** e alle autorità preposte, seguiamo l' evolversi della situazione legata ai corridoi "core" e alla Rete Transeuropea di trasporto (TEN-T) che la commissione europea ha annunciato di voler aggiornare. Attendiamo con ansia il cronoprogramma di questo adeguamento della Rete che può rappresentare un' opportunità per l' infrastrutturazione legata alla vita del **porto** di **Brindisi** e al suo retroporto proiettandolo in una dimensione europea.' Così Pina Picierno europarlamentare del Pd. 'Una pianificazione accorta, seria e rapida potrà permettere nuovi sbocchi occupazionali. Lavori importanti che possono potenziare il traffico passeggeri, e quindi le crociere, ma soprattutto il traffico merci rendendo lo scalo brindisino un **porto** ancora più competitivo e sostenibile. Proprio per questo motivo sarò in città a fine aprile per fare un punto con le Istituzioni interessate e gli operatori sulle azioni da intraprendere per farci trovare pronti a questa sfida importante che mi sta a cuore come lo sviluppo di tutto il mezzogiorno.' conclude Picierno.



Nuovo confronto sulla Zes jonica Borraccino: «definire le agevolazioni»

Tornerà a riunirsi lunedì alle 10 nella sede dell' **Autorità Portuale** di Taranto, il Comitato di indirizzo della Zona Economica Speciale Interregionale Jonica. Si tratta del secondo incontro di questo organismo, composto, oltre che dal Presidente Sergio Preite, da Antonio Mattia, rappresentante della Presidenza del Consiglio dei Ministri, Roberto Scaravaglione, rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, dall' assessore regionale allo sviluppo economico Mino Borraccino, in rappresentanza della Regione Puglia, mentre la Regione Basilicata sarà rappresentata da Francesco Cupparo, nella sua qualità di assessore lucano alle Attività Produttive. «Il Comitato di indirizzo - ha spiegato in una nota Borraccino - ha tra i suoi compiti fondamentali quello di gestire, coordinare e definire le strategie della Zes, oltre che di promuoverla sistematicamente, in Italia e all' estero, in modo da attrarre investitori nazionali e internazionali. In ragione della sua importantissima funzione sono certo che questo organismo saprà, a partire dalla riunione di lunedì prossimo, completare la fase di strutturazione di tutti gli organi e uffici previsti nel piano strategico per poi entrare concretamente nella programmazione delle sue attività in modo da fornire una spinta forte alla Zes Jonica affinché rappresenti davvero (come tutti ci aspettiamo) un volano di sviluppo e di crescita per il nostro territorio, anche intercettando le azioni di supporto alle Zone Economiche Speciali messe in campo dall' Unione Europea». Proprio per consentire che la Zes jonica diventi un attrattore di investimenti da parte di imprese italiane ed estere che possano portare nuova buona occupazione sul territorio, appare indispensabile che il Comitato di Indirizzo definisca nel dettaglio delle agevolazioni. «Ritengo - ha aggiunto Borraccino - fondamentale definire e magari aggiornare il pacchetto di agevolazioni e semplificazioni di carattere fiscale e amministrativo da sottoporre ai sindaci dei Comuni interessati dalla Zes, in modo da condividere, in un rapporto improntato alla massima collaborazione interistituzionale, le misure da adottare per incentivare la crescita e lo sviluppo economico». Tutto questo in attesa che si definisca il percorso finalizzato all' istituzione della Zona Franca Doganale per Taranto. «Questa misura - ha continuato l' assessore - richiesta dalla Regione Puglia e, in particolare, dal sottoscritto come assessore allo sviluppo economico in una nota trasmessa nel novembre scorso al premier Giuseppe Conte, è stata recepita anche dal Governo nazionale, come confermato qualche settimana fa dal sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Mario Turco, e attende ora di essere concretamente attivata. La Zona Franca Doganale di prossima attivazione e la Zes jonica che sta già iniziando a far vedere i suoi primi frutti - ha concluso Borraccino - con i benefici fiscali che comportano, rappresenteranno certamente due importantissimi strumenti per rilanciare l' economia di questo territorio consentendogli di superare il ricatto cui da troppo tempo è sottoposto tra tutela della salute e lavoro. L' obiettivo, infatti, è sempre quello di sostenere, per Taranto, un modello alternativo di sviluppo rispetto a quello conosciuto fino ad oggi e legato quasi esclusivamente al grande polo siderurgico, investendo in termini economici e di progettualità per la riconversione dell' area di crisi industriale. Sono assolutamente convinto, infatti, che grazie alla Zes e alla Zona Franca Doganale di prossima attivazione, potrà finalmente concretizzarsi la prospettive di una nuova stagione per Taranto, caratterizzata da sviluppo economico, crescita occupazionale e sostenibilità ambientale. La strada è tracciata. Ora dobbiamo perseguirla con convinzione». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Zes Jonica: Borraccino, lunedì 24 febbraio torna a riunirsi il Comitato di Indirizzo

(FERPRESS) - Taranto, 21 FEB - "Tornerà a riunirsi lunedì prossimo, 24 febbraio, alle ore 10 presso la sede dell' **Autorità Portuale** di Taranto, il Comitato di Indirizzo della Zona Economica Speciale Interregionale Jonica". Lo dice Mino Borraccino assessore allo Sviluppo Economico. Si tratta del secondo incontro di questo organismo, composto, oltre che dal Presidente, Avv. Sergio Preite, dal Rappresentante della Presidenza del Consiglio dei Ministri, dott. Antonio Mattia, dal Rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ing. Roberto Scaravaglione, dal Rappresentante della Regione Puglia, nella persona del sottoscritto Mino Borraccino, Assessore allo Sviluppo Economico, e dal Rappresentante della Regione Basilicata, dott. Francesco Cupparo, nella sua qualità di Assessore alle Attività Produttive. [dc]"Il Comitato di Indirizzo, ricorda Borraccino - ha tra i suoi compiti fondamentali quello di gestire, coordinare e definire le strategie della ZES, oltre che di promuoverla sistematicamente, in Italia e all' estero, in modo da attrarre investitori nazionali e internazionali. In ragione della sua importantissima funzione sono certo che questo organismo saprà, a partire dalla riunione di lunedì prossimo, completare la fase di strutturazione di tutti gli organi e uffici previsti nel Piano Strategico per poi entrare concretamente nella programmazione delle sue attività in modo da fornire una spinta forte alla ZES Jonica affinché rappresenti davvero (come tutti ci aspettiamo) un volano di sviluppo e di crescita per il nostro territorio, anche intercettando le azioni di supporto alle Zone Economiche Speciali messe in campo dall' Unione Europea. Proprio per questo, per consentire che la ZES Jonica diventi un attrattore di investimenti da parte di imprese italiane ed estere che possano portare nuova buona occupazione sul territorio, ritengo indispensabile che il Comitato di Indirizzo definisca nel dettaglio e magari aggiorni il pacchetto di agevolazioni e semplificazioni di carattere fiscale e amministrativo da sottoporre ai Sindaci dei Comuni interessati dalla ZES, in modo da condividere, in un rapporto improntato alla massima collaborazione interistituzionale, le misure da adottare per incentivare la crescita e lo sviluppo economico. Tutto questo, ovviamente, in attesa che si definisca il percorso finalizzato all' istituzione della Zona Franca Doganale per Taranto. Questa misura, infatti, richiesta dalla Regione Puglia e, in particolare, dal sottoscritto come Assessore allo Sviluppo Economico in una nota trasmessa nel novembre scorso al premier Giuseppe Conte, è stata recepita anche dal Governo nazionale, come confermato qualche settimana fa dal Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio, Sen. Mario Turco, e attende ora di essere concretamente attivata. La Zona Franca Doganale di prossima attivazione e la ZES Jonica che sta già iniziando a far vedere i suoi primi frutti, infatti, con i benefici fiscali che comportano, rappresenteranno certamente due importantissimi strumenti per rilanciare l' economia di questo territorio consentendogli di superare il ricatto cui da troppo tempo è sottoposto tra "tutela della salute" e "lavoro". L' obiettivo, infatti, è sempre quello di sostenere, per Taranto, un modello alternativo di sviluppo rispetto a quello conosciuto fino ad oggi e legato quasi esclusivamente al grande polo siderurgico, investendo in termini economici e di progettualità per la riconversione dell' area di crisi industriale. Sono assolutamente convinto, infatti, che grazie alla ZES e alla Zona Franca Doganale di prossima attivazione, potrà finalmente concretizzarsi la prospettiva di una nuova stagione per Taranto, caratterizzata da sviluppo economico, crescita occupazionale e sostenibilità ambientale. La strada è tracciata. Ora dobbiamo perseguirla con convinzione fino in fondo".



Protocollo Dogane-Guardia di Finanza per la repressione dei commerci illeciti

GIOIA TAURO Il direttore dell' Agenzia Dogane e Monopoli, Marcello Minenna, e il comandante generale della Guardia di Finanza, Giuseppe Zafarana, hanno firmato un protocollo operativo finalizzato al potenziamento delle attività di repressione e di contrasto degli illeciti nel commercio internazionale attraverso lo sviluppo di analisi di rischio congiunte. L' accordo coinvolgerà, in una prima fase sperimentale, i porti di La Spezia, Ravenna, Napoli, Livorno, Civitavecchia e **Gioia Tauro**. La sinergia tra le due Amministrazioni ha il duplice obiettivo di rendere più efficienti e veloci i flussi commerciali e, al contempo, di aumentare l' efficacia dell' azione di contrasto dei traffici illeciti transnazionali nella prospettiva di assicurare maggiore tutela ai cittadini e alle imprese e di rafforzare la competitività del Paese. Intanto, con le determine del 17 e 18 febbraio, a firma del direttore interregionale dell' Agenzia delle Dogane e Monopoli per la Campania e la Calabria, Lorenzo Clemente, è stata finalmente varata la prestigiosa seconda sede della Direzione interregionale nella Città metropolitana di Reggio Calabria. La nuova struttura prevede sei Sezioni uffici, di cui quattro (ufficio staff, ufficio legale, ufficio dogane e accise, ufficio risorse) saranno operative dopo la selezione delle posizioni organizzative mentre le altre due (ufficio antifrode e procedure giochi e tabacchi) successivamente al previsto rafforzamento dell' organico attualmente esistente. Pertanto si può dire veramente risolta una situazione piuttosto deprecabile che, per le vicende susseguite nel corso degli ultimi anni, hanno penalizzato la Calabria non consentendo di avere, giustamente, il ruolo che, storicamente e commercialmente, le spetta, nel settore doganale e dei monopoli, anche alla luce del fatto che sul suo territorio insistono strategiche e importanti aree di scambi commerciali di livello internazionale. Solo per fare un esempio, gli introiti accertati nel settore delle accise delle dogane di Reggio Calabria nel 2018 sono stati pari a circa 650 milioni di euro, mentre il **porto** di **Gioia Tauro** di recente ha chiuso un bilancio consuntivo con un avanzo di circa 77 milioni di euro nonché il riconoscimento della Zes che rappresenta una leva strategica di sviluppo economico del Paese. Importante anche l' impegno di alcuni rappresentanti del sindacato come Franco Toscano della Confasal Unsa-Salfi e Vincenzo Sera della Cisl Fp. d.l. Analisi di rischio congiunteLo scalo calabrese inserito nella fase sperimentale.



VIRUS Pugliese-Ciaccio Hub centrale, controlli a porti e aeroporti

Il piano operativo della Calabria per affrontare eventuali casi

COSENZA - Dal presunto caso di Coronavirus a Reggio Calabria la Calabria è pronta a gestire una eventuale emergenza. Già il 25 gennaio scorso c'è stato un incontro con il ministero della Salute. «Il principio che seguiamo - ha detto il dg del dipartimento salute della Calabria allo stato attuale è uno solo: massima allerta, minimo allarmismo. Evitare, dunque, di procurare allarme stando comunque molto attenti. Il ministero ha istituito il numero verde "1500" al quale qualsiasi cittadino, in Italia, può telefonare. Al numero risponderanno gli specializzandi di malattie infettive dunque medici qualificati, sebbene questo sia comunque solo un primo filtro. Se poi i medici ritengono che possa trattarsi di un caso sospetto, indirizzeranno la telefonata ad un numero unico per ogni regione. In Calabria i casi verranno gestiti dall' unità operativa malattie infettive del Pugliese-Ciaccio di Catanzaro, baricentrico rispetto ai due di Cosenza e Reggio Calabria. A loro volta gli operatori sanitari del "Pugliese" fanno un' ulteriore selezione: se ritengono che ci sia il sospetto indirizzano chi ha chiamato al reparto malattie infettive di Catanzaro se è dell' area centro, o di Reggio se è della provincia reggina o a Cosenza se è della provincia reggina».

Tutte le aziende sanitarie e ospedaliere sono attivate, mentre i tre principali ospedali della regione hanno già pronti i kit per la diagnosi del virus. Controlli a tappeto invece tra porti e aeroporti. Allo scalo internazionale di Lamezia Terme sono attivi, a partire dal 5 febbraio, i controlli della temperatura corporea per tutti i passeggeri di voli internazionali in arrivo. Il coordinamento dei controlli è affidato all' Usmaf (Ufficio sanitario marittimo aereo e di frontiera). In Calabria gli operatori dell' Usmaf sono affiancati dai volontari di protezione civile della Croce Rossa. La procedura concordata tra Ministero della salute e Protezione civile prevede la misurazione della temperatura tramite termometro ad infrarossi. In caso di temperatura registrata superiore a 37,5 gradi il passeggero è sottoposto ad una visita ed un quesito anamnestico: provenienza, sintomatologia, ecc. Se il passeggero rientra nei casi sospetti previsti dalle linee guida del Ministero della salute sarà affidato al Sistema sanitario regionale e trasportato nell' ospedale di riferimento, ovvero a quello dotato del reparto di malattie infettive più vicino. Controlli anche per i voli provenienti da Roma. Sono 50 i voli che settimanalmente sono oggetto di monitoraggio, 8 internazionali e 42 nazionali e, al 12 febbraio us, sono stati 2814 i passeggeri sottoposti al controllo della temperatura corporea, tra i quali non è stato riscontrato alcun caso. Al porto di Gioia Tauro invece scattano i controlli per le navi provenienti dalla Cina. Quarantena obbligatoria di 14 giorni prima dell' at tracco e controllo da parte di una equipe medica sull' equipaggio delle navi.



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

«Agito con trasparenza sulla procedura concorsuale»

IN merito all' articolo pubblicato da Il Quotidiano del Sud in data 21 febbraio dal titolo "Il ministro: «Sceglieremo il meglio»", a pagina nove, il commissario straordinario dell' Au torità **Portuale** di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, evidenzia la correttezza dell' operato svolto dall' Ente da lui guidato e, nello specifico, «per sottolineare la trasparenza della procedura concorsuale adottata per individuare, attraverso un concorso pubblico per titoli e prove selettive, il nuovo dirigente del settore Tecnico, postazione resasi vacante dopo che l' ing. Saverio Spatafora è andato in pensione». A tale proposito, Agostinelli ribadisce come «in ogni fase dell' attività concorsuale, mente in corso, siano stati rispettati i parametri imposti in materia dalla legge per l' aggiudica zione dei ruoli dirigenziali nella Pubblica Ammini strazione. Nello specifico, si tratta di un concorso il cui bando è stato pubblicato in data 2 agosto 2019, nel rispetto, delle procedure di "pubblicità" indicate dalla norma, che impone la pubblicazione del relativo avviso sugli organi di stampa regionali e nazionali e sul sito dell' Ente, al fine di garantire la dovuta informazione e permetterne la relativa conoscenza dell' attività concorsuale erga omnes e dare, quindi, la possibilità di poter partecipare ai professionisti interessati. Dopo la fase di raccolta dei curricula, si è insediata la commissione esaminatrice che ha vagliato le candidature, con i rispettivi titoli, pervenuti alla Segreteria dell' **Autorità Portuale** di Gioia Tauro. Tra le suddette candidature, come previsto altresì dalla vigente legge, è pervenuta anche quella di un funzionario interno dell' Ente che, insieme a tutti gli altri concorrenti, sta regolarmente espletando le diverse fasi concorsuali attualmente in corso. Nel frattempo, al fine di non compromettere ed alterare l' opera tività del Settore, ritenuto particolarmente strategico per la funzionalità delle infrastrutture portuali che ricadono nella circoscrizione dell' Ente, è stato pro tempore affidato allo stesso funzionario interno la dirigenza del Settore Tecnico, in quanto è l' unico tra i funzionari interni che ne ha i titoli e la relativa esperienza e, di conseguenza, si tratta di un atto necessitato. Si rende, altresì, noto che tutte le fasi concorsuali, gli atti e le graduatorie parziali vengono, puntualmente, pubblicati sul sito dell' Ente nel rispetto delle norme in materia di Amministrazione Trasparente degli Enti pubblici, e sono quindi disponibili alla relativa visione e consultazione. Tutto quanto sopra detto solo al fine di evidenziare la correttezza e trasparenza dell' operato di un Ente che, in ogni procedura amministrativa adottata, è scrupolosamente attento al rispetto di tutti i criteri legislativi vigenti in materia e, nello specifico, anche alle indicazioni dell' Av vocatura dello Stato e del Ministero vigilante, dalla cui Direzione Generale non risulta pervenuta alcuna richiesta di approfondimento in merito». L' **Autorità Portuale** di Gioia Tauro Nel pezzo pubblicato ieri si poneva un problema di opportunità sulla scelta del responsabile facente funzioni visto che lo stesso sta partecipando ad un bando di selezione per titoli ed esami del responsabile dell' area tecnica. Nomina quella del Commissario che, ribadiamo, potrebbe sfociare in eventuali ricorsi di altri concorrenti e per questa ragione far arenare o rallentare l' esito della selezione del vertice di un ufficio strategico per la funzionalità dell' ente. Vicenda questa che è all' esame del Mit. Michele Albanese.



DOGANE

Direzione interregionale dell' Agenzia la nuova sede

CON le determine del 17 e 18 febbraio, a firma del direttore interregionale dell' Agenzia delle Dogane e Monopoli per la Campania e la Calabria Lorenzo Clemente, è stata finalmente varata la seconda sede della Direzione interregionale nella Città Metropolitana di Reggio Calabria. Le determine hanno chiuso una sofferta vicenda che suggella il riconoscimento della Città Metropolitana quale seconda sede della Direzione interregionale per la Campania e Calabria. I provvedimenti fanno seguito alla determinazione prot. n. 46256 del 18 aprile 2019, emanata dal comitato di gestione dell' Agenzia, con la quale sono stabilite le nuove articolazioni degli uffici delle direzioni regionali, interregionali, interprovinciali e degli uffici delle dogane e dei monopoli sul territorio nazionale. La nuova articolazione sostituisce quella già esistente del Distretto di Reggio che, come quella di nuova istituzione, aveva competenza su tutto il territorio calabrese e che, peraltro, aveva a suo tempo ricevuto l' encomio della Direzione generale per avere svolto con competenza e professionalità le attività assegnate. La nuova struttura prevede sei sezioni uffici, di cui quattro (ufficio staff, ufficio legale, ufficio dogane e accise, ufficio risorse) saranno operative dopo la selezione delle posizioni organizzative e le altre due (ufficio antifrode e procedure giochi e tabacchi) successivamente al previsto rafforzamento dell' organico attualmente esistente. Basti pensare che gli introiti accertati nel settore delle accise delle dogane di Reggio Calabria, nell' anno 2018, sono stati pari a circa 650 milioni di euro, mentre il porto di Gioia Tauro, volano fondamentale di sviluppo, di recente, ha chiuso un bilancio consuntivo con un avanzo economico di circa 77 milioni di euro nonché il riconoscimento della Zes che rappresenta una leva strategica di sviluppo economico del Paese Italia. «Risolta una situazione piuttosto deprecabile che, per le vicende susseguite nel corso degli ultimi anni, hanno penalizzato la Calabria non consentendo di avere, giustamente, il ruolo che, storicamente e commercialmente, le spetta, nel settore doganale e dei monopoli, anche alla luce del fatto che sul suo territorio insistono strategiche e importanti aree di scambi commerciali di livello internazionale» il commento soddisfatto di Vincenzo Sera (Cisl Fp) e Franco Toscano (Confsal unsa Salfi) protagonisti dell' interlocuzione con i vertici dell' Agenzia per una soluzione ottimale della vicenda.



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Il gruppo Grendi inaugura una rotta per la Toscana

Nei prossimi giorni sarà presentato il collegamento per Marina di Carrara La tratta settimanale riservata alle merci, coinvolgerà anche il porto di Cagliari

GAVINO MASIA

PORTO TORRES Nei prossimi giorni il Gruppo Grendi presenterà il nuovo collegamento navale riservato al settore merci tra lo scalo marittimo turritano e il porto di Marina di Carrara. La nave ro-ro che sarà utilizzata è la Severine - attualmente in navigazione al largo delle coste spagnole - che 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 la più antica casa di spedizioni italiana, fondata nel 1928 a Genova da Marco Antonio Grendi e figlio. La nave, partita dal porto spagnolo di Santander, aumenterà di ulteriori 2000 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 un nuovo porto nel nord dell'isola, quello di Porto Torres appunto. La nuova rotazione della linea prevede dunque scali a Cagliari, a Porto Torres e a Marina di Carrara. La scelta del gruppo privilegia la caratteristica della sostenibilità ambientale - mirata ad eliminare il traffico gommato sulle strade dell'isola - con due collegamenti che partono dal sud e dal nord in direzione dello scalo toscano. «Si tratta sostanzialmente di una

linea merci varia - dice il comandante della Capitaneria di porto, Gianluca Olivetti - che prevede come punto di partenza una tratta settimanale e con l'obiettivo di aggiungere col tempo un'altra corsa: la nuova tratta tra Porto Torres e Marina di Carrara permetterà di catturare maggiore contratti e potenziare i collegamenti». «Il Gruppo - continua il capitano di fregata - ha intenzione di chiedere anche uno spazio a terra, che si sta individuando assieme all'**Autorità di sistema portuale** e alla Capitaneria, dove poter stoccare le merci una volta sbarcate dalla nave». Nel 2017 a investire su un nuovo servizio merci è stata la compagnia Grimaldi, sulla tratta Porto Torres-Savona, per permettere agli imprenditori isolani di collegarsi con le regioni del nord Italia e soprattutto con il porto più vicino che apre le porte al mercato francese. Una linea concepita inoltre per poi proseguire per Valencia e dare così per la prima volta la possibilità di trasportare merci dal nord Sardegna verso il porto spagnolo, che rappresenta la naturale porta di accesso per il Portogallo. Se la Sardegna è considerata la piattaforma logistica di tutto il Mediterraneo, Porto Torres ha una posizione baricentrica ed è la porta principale del nord Sardegna. Il fatto che a breve ci sia un nuovo collegamento merci con il centro Italia, aumenta la competitività dello scalo nell'ambito della realtà portuali del Paese. «Prende finalmente corpo la tanto agognata linea marittima tra la Toscana e il nostro porto - commenta il capo del gruppo ormeggiatori, Giuseppe Eletti -, e bisogna fare un plauso al Gruppo Grendi che ha visto in questo scalo marittimo uno scenario nuovo per crescere e rafforzare la sua posizione di operatore logistico in Sardegna. La speranza è che la compagnia possa ora rafforzarsi anche con il trasporto passeggeri».



Olbia Notizie

Olbia Golfo Aranci

Corse supplementari per la Corsica di Sardinia Ferries da Golfo Aranci e Porto Torres

OLBIA . La Compagnia delle Navi Gialle ha accolto la richiesta della Regione Sardegna, dando la propria immediata disponibilità per far fronte all' attuale blocco dei collegamenti con la Corsica. La Corsica Sardinia Ferries metterà a disposizione una nave da **Golfo Aranci** a **Porto** Vecchio, operando corse supplementari, che permetteranno ai passeggeri e agli autotrasportatori di riprendere le loro attività tra le due isole. Per la prossima settimana sono programmati viaggi sulla linea **Porto** Torres-Ajaccio il lunedì e nuove corse sulla linea **Golfo Aranci-Porto** Vecchio il mercoledì e il giovedì. Per prenotazioni e informazioni: www.corsica-ferries.it. © Riproduzione non consentita senza l' autorizzazione della redazione.



Cantiere al porto, gli operai si spostano

Palau, resta l'alt del ministero e della Soprintendenza per salvare il trenino verde

PALAU I mezzi meccanici e gli operai del cantiere nel cantiere per la riqualificazione della viabilità del **porto** commerciale si sono stati trasferiti nel tratto finale dell' area interessata dai lavori. Cioè nel punto in cui è prevista la realizzazione di una rotatoria, vicino ai campi da tennis, nella via parallela ai binari del trenino verde che costeggiano la pineta della spiaggia di Palau Vecchio. La direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio a fine gennaio aveva imposto al Comune di preservare un luogo di particolare pregio culturale, paesaggistico e turistico, intimando agli enti preposti di attivare ogni iniziativa utile a tutelare l' intera tratta ferroviaria, comprensiva di immobili, opere d' arte e pertinenze. Dopo il primo stop di inizio lavori il cantiere ha aperto comunque i battenti il 17 febbraio, il giorno successivo alla recinzione dell' area del capolinea sono state demolite alcune parti dei marciapiedi utilizzati anche per scendere e salire dal trenino. La Soprintendenza, intimando la sospensione dei lavori, ha aperto un procedimento amministrativo contro il Comune, che a sua volta aveva presentato una variante per la realizzazione di infrastrutture nelle aree della

ferrovia e nella strada d' accesso al **porto**. Il procedimento della Soprintendenza è una tutela indiretta, con prescrizioni immediate e in via cautelare, che prevedono la temporanea non modificabilità delle aree. Disattesi gli ordini il ministero ha allertato il nucleo carabinieri Tutela del patrimonio culturale nazionale e di Sassari. Allertata la Procura, anche dietro le sollecitazioni di associazioni ambientaliste e culturali, come il gruppo di intervento giuridico. Il ministero chiede che venga salvato il capolinea gallurese dello storico trenino verde. Luigi Francesco Cantamessa, consigliere del ministro Dario Franceschini per il Turismo ferroviario ha sottolineato che il tronco Palau Marina è tra i beni storici da preservare fino all' ultimo centimetro di binari perché tutelato da una legge nazionale del 2017. Un appello giunto anche dall' Associazione nazionale operatori ferroviari e intermodali (Assofer). (w.b.)



«Lo Stretto è strategico nel Piano Sud 2030»

L'annuncio: Provenzano verrà nelle prossime settimane a Messina a illustrarne i contenuti «C'è un equivoco: questo non è solo un programma di opere pubbliche ma molto di più»

Lucio D' Amico «Sul Piano Sud 2030 ho già sentito cose che non stanno né in cielo né in terra. Temo ci sia un grande equivoco di fondo». Il prof. Antonio Saitta poco più di due mesi fa è stato nominato consigliere per gli affari giuridici e istituzionali del ministro per il Sud e della Coesione territoriale Giuseppe Provenzano. E tra i primi dossier ai quali ha lavorato c'è proprio quel Piano che è stato presentato nei giorni scorsi dal premier Conte in un luogo scelto certamente non a caso: Gioia Tauro. Il grande Piano da 123 miliardi di euro, spiega Saitta, «non è un semplice contenitore di opere pubbliche da realizzare nei prossimi dieci anni, ma il primo vero tentativo strutturale, dopo quello della Cassa del Mezzogiorno creata dal Governo De Gasperi, di affrontare la questione meridionale in termini moderni e innovativi, vincolando una parte rilevante della spesa dello Stato per programmi di ampio respiro volti a rafforzare lo sviluppo, la crescita, la lotta alla fuga dei giovani, al disagio sociale e alle mafie, comprendendo anche un grande piano infrastrutturale». In questo scenario, «l' Area dello stretto - sostiene il consulente del ministro - non è vero che sia esclusa da questo processo ma anzi è parte integrante e dipenderà poi dalla forza e dalla capacità progettuale della politica, di enti e istituzioni, riempire di contenuti il grande contenitore». Si possono citare gli investimenti delle Ferrovie, Alta Velocità e Alta Capacità, si può anche tornare parlare di Ponte sullo Stretto, ma non è un' opera pubblica, pur grande che sia, a poter cambiare d' incanto il corso degli eventi. E nel Piano - insiste Saitta - lo si evince chiaramente: «C' è bisogno di recuperare credibilità e fiducia nelle politiche di sviluppo e coesione. La credibilità che deriva dalla capacità di realizzare gli interventi programmati e di produrre cambiamenti tangibili e miglioramenti nella vita dei cittadini. La fiducia nella costruzione di un Sud che, nel prossimo decennio diventi la grande opportunità per un Paese che vuole ritrovare ruolo e collocazione internazionale». E l' ex candidato sindaco del Centrosinistra sgombra il campo anche da un altro equivoco: «Non significa che il contenitore sia vuoto, cioè privo di contenuti. Nel Piano c' è scritto: un' azione pubblica di investimento da sviluppare nell' arco di un decennio può garantire un tempo congruo alla buona programmazione e una portata finanziaria ampia per gli interventi, per recuperare il lungo processo di disinvestimento al Sud. Per prendere corpo, il Piano ha bisogno di un' immediata mobilitazione di risorse, finanziarie, amministrative e umane, senza gravare di maggiori oneri la finanza pubblica. Ed è quello che è stato previsto». La portata "rivoluzionaria", sempre secondo Saitta, dell' iniziativa del Governo, dunque, è aver vincolato, al fine di incrementare gli investimenti pubblici nel Mezzogiorno, il riequilibrio delle risorse ordinarie, con l' effettiva applicazione della clausola del 34 per cento, e da qui è stato calcolato che nel prossimo decennio le somme investite nelle regioni del Sud saranno pari a 123 miliardi di euro. «Quando sono state definite le cinque "missioni" - aggiunge il consulente del ministro -, si è pensato a ciascuna regione, provincia o città del nostro Meridione, nessuna esclusa. Figuratevi se un Piano che ha obiettivi così ambiziosi si riduca, poi, a favorire Taranto piuttosto che Messina. Le cinque "missioni" sono quelle indicate da Conte e da Provenzano: 1) Un Sud rivolto ai giovani: investire su tutta la filiera dell' istruzione, a partire dalla lotta alla povertà educativa minorile, per rafforzare



Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

il capitale umano, ridurre le disuguaglianze e riattivare la mobilità sociale. E quando si dice "scuole aperte tutto il giorno" è chiaro che ogni città, ogni territorio, dovrà fare la sua parte, così come per il potenziamento dell' edilizia scolastica e i programmi di attrazione dei ricercatori dal Nord alle nostre Università. 2) Un Sud connesso e inclusivo, con l' ammodernamento delle infrastrutture, materiali e sociali. E qui ci sarà da attuare il Piano del ministero dei Trasporti con oltre 33 miliardi pronti da spendere. 3) Un Sud per la svolta ecologica, investendo sul serio sulla "green economy". 4) Un Sud frontiera dell' innovazione, con il rafforzamento delle reti tra ricerca e impresa, nell' ambito di una nuova strategia di politica industriale. 5) Un Sud aperto al mondo nel Mediterraneo, valorizzandone le vocazioni e qui l' Area dello Stretto, ancora una volta, grazie anche all' attuazione delle Zone economiche speciali, potrà svolgere un ruolo da assoluta protagonista. Così come quando si parla del potenziamento dei porti. Ha ragione il presidente Mega a dire che si è scontato, in partenza, il problema dell' assenza dell' **Autorità di sistema** ai tavoli di confronto preparatori del 2017-2018, ma ora l' Authority dello Stretto c' è e potrà assumere una rilevanza strategica». È come una partita che sta per iniziare di nuovo e chi scende in campo dovrà giocarsela fino in fondo. In ogni caso - conclude Saitta - «verrà a Messina nelle prossime settimane il ministro Provenzano e illustrerà il Piano».

L'Autorità dello Stretto riqualifica impianti Fiera

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



Col nuovo porto di Palermo il mercato sbarca in Sicilia

Il presidente dell'autorità portuale Pasqualino Monti ha tolto l'infrastruttura dalle secche rilanciando il business delle crociere e la cantieristica navale

NINO SUNSERI Un terminal qui, tanto verde lì, giù i silos dal molo, via le costruzioni che impediscono alla città di guardare il mare. **Palermo** ha deciso di investire 387 milioni per rilanciare l'intero sistema **porto** puntando su tre direttrici: infrastrutture, crescita delle crociere, rinascita dell'economia legata al mare dopo trent'anni di buio (o quasi). È questo il compito affidato a Pasqualino Monti, nato a Ischia 45 anni fa, un master in banking and finance. Dal 2017 guida l'AdSP, l'Authority che governa i porti della Sicilia Occidentale: oltre **Palermo** anche Termini Imerese, Trapani, **Porto** Empedocle, la Vigata di Andrea Camilleri. Il compito di Monti, prima ancora che industriale è culturale. Riconciliare la Sicilia con il mare superando la paura perché sulle spiagge sono sempre sbarcati pericoli, mai ricchezza. La Sicilia ha subito più di venti invasioni e tutti gli eserciti ovviamente sono arrivati dal mare. A **Palermo** il Palazzo Reale è incastrato nelle fortificazioni cittadine. Guarda la montagna nel punto più lontano dal mare perché la guerra è sempre stata portata dalle navi. Mai dai carri. Nei "Malavoglia" una improvvisa bufera rovescia la barca di Padron Ntoni con il carico di lupini che doveva cambiare la vita della sua famiglia. Ecco perché i siciliani sono un popolo di contadini, non certo pescatori. Tanto meno marinai. Un letargo che non sarà facile risvegliare. E forse non è un caso che a provarci non sia un siciliano. Pasqualino Monti dal 2017 ha aperto 45 cantieri. RIQUALIFICAZIONE «La riqualificazione nel **porto** di **Palermo** -spiega il manager - vuol dire nuove infrastrutture, razionalizzare quelle esistenti, sfruttare gli spazi per dare un ordine, demolire il superfluo, fare dragaggi per accogliere i colossi del mare». Nel nuovo corso rientra il restyling in corso della Stazione Marittima. Ma la sfida più importante è la ricucitura della costa. Una ventina di chilometri aperti sul mare all'ombra di Monte Pellegrino la cui bellezza è arrivata fino in Cina. Durante la visita ufficiale dell'anno scorso Peng Liyuan, moglie del presidente Xi Jinping ha chiesto al cerimoniale di inserire nel programma anche **Palermo**. Unica distrazione in un protocollo rigidissimo. La linea di costa, intessuta nella storia della città, mostra luoghi di immenso valore paesaggistico, quasi sempre nascosto, con grandi potenzialità di sviluppo tra il tessuto storico della città. C'è il waterfront, da sperimentare con la costruzione di nuovi spazi pubblici, di socialità e di inclusione, di continuità e di riequilibrio tra funzioni urbane e poli infrastrutturali. Il modello è Barcellona: l'unione fra il fronte del **porto** e le Ramblas, l'anima delle città. **Palermo**, Termini, Trapani, **Porto** Empedocle rappresentano il profondo sud, che deve ricominciare a competere: lo vuole la storia, lo pretende il futuro. Per questo Monti ha agitato lo stagno politico-sociale, utilizzando tutte le opportunità. Vuole ripetere in Sicilia i successi che aveva ottenuto a Civitavecchia facendolo diventare uno dei primi scali crocieristici del Mediterraneo con 2,6 milioni di passeggeri. Basta qualche numero a spiegare il suo operato: aveva ereditato un fatturato di 300 milioni e l'ha portato a 1.298 miliardi; i 5000 portuali sono diventati 6800. Ora vuole fare il bis a **Palermo**. Il primo passo è stato compiuto a dicembre con la firma dell'accordo con due fra i più importanti colossi crocieristici del mondo: Costa ed Msc.



Libero

Palermo, Termini Imerese

Insieme gestiranno il terminal per le crociere. Hanno investito 30 milioni per i trent'anni. Anni di concessione. Per la terza grande compagnia, la Royal Caribbean Cruises bisognerà aspettare un paio d'anni: il tempo di completare il dragaggio del porto. In ogni caso con soli due operatori il numero di crocieristi a Palermo è destinato a passare dagli attuali 600 mila a 1,5 milioni. I miglioramenti fatti finora nei quattro porti hanno già fatto impennare le entrate da 25 milioni del 2017 a oltre 153 milioni. Notevole il riflesso occupazionale, evidenziato da una crescita record delle giornate lavorate che ha tagliato drasticamente il ricorso alla cassa integrazione. Incrementi anche a Trapani, Termini Imerese e Porto Empedocle e poi progetti di ampio respiro che vanno avanti riportando la Sicilia al suo ruolo storico al centro dei traffici del Mediterraneo: terminal merci e crociere, porticcioli sottratti al degrado che si aprono alla città a Palermo, nuovo terminal a Trapani, lavori di dragaggio a Termini e Porto Empedocle. E finanziamenti, che finalmente puntano sulla Sicilia. A cominciare dal rilancio del Cantiere Navale, la più grande manifattura della città. Tornerà a costruire navi e non solo a ripararle seppure con tecnologie di avanguardia che consentono di allungarle. POTENZIALITÀ Ma l'isola è terra da maneggiare con cautela. Ha potenzialità inesprese, ma che non si vuol bene. Per chi tenta di modernizzarla c'è sempre la palude burocratica pronta a inghiottire qualsiasi innovazione. Un pericolo costante che Monti ha raccontato nel suo libro («In mare controvento») scritto dopo aver lasciato, non senza amarezza Civitavecchia. Tra quelle pagine, sillabario di passioni e pensieri, Monti frusta la burocrazia: «Il nostro è un paese difficile nel quale la capacità interdittiva, è concessa a troppi soggetti. La burocrazia è un cancro che curiamo con un'aspirina». In Sicilia la sfida è ancora più coraggiosa. Come dimenticare la risposta del Gattopardo al funzionario che, per conto del neonato Regno d'Italia, gli offre la nomina in Senato. Nel rifiuto del Principe c'è tutta l'anima di un popolo «In Sicilia -dice don Fabrizio- non importa far male o far bene: il peccato che noi Siciliani non perdoniamo mai è semplicemente quello di "fare"». riproduzione riservata.

The Medi Telegraph

Palermo, Termini Imerese

"Subito una legge per le grandi opere"

Roma - "Lo aveva ipotizzato l' allora sottosegretario leghista ai Trasporti, Edoardo Rixi; il ministro grillino Toninelli l' aveva sponsorizzata; ci hanno lavorato il Presidente del Consiglio, Giuseppe Conte e il presidente della Regione Liguria Toti; ora l' imprimatur è arrivato da Italia Viva e direttamente da Matteo Renzi. Con le principali categorie imprenditoriali che si sono unite in coro alla voce del Presidente del **porto** di **Palermo**, Pasqualino Monti e quindi a favore del commissariamento di tutte le grandi infrastrutture sulla falsariga del modello del Ponte Morandi, oggi non resta che porsi un interrogativo: perché, di fronte a questo consenso ormai trasversale, non si vara subito un provvedimento di legge che consenta di realizzare in tempi strettissimi le nuove opere, in deroga al Codice degli appalti e al riparo dalla vocazione allo strangolamento evidenziata dall' apparato burocratico italiano?". A sollevare questo interrogativo imprimendo una nuova accelerazione al dibattito sulle grandi opere è Gian Enzo Duci, il presidente di Federagenti che si è spinto addirittura oltre ipotizzando l' adozione ordinaria delle norme del decreto Genova per sbloccare l' asse portante del sistema economico del Paese. "Di fronte a una manifestazione così palese di adesione e consenso anche da parte di una politica mai così contrapposta, è indispensabile che qualcuno in Parlamento o a livello governativo si faccia carico di presentare una proposta di legge che risponda a quella che è ormai una emergenza nazionale. Se ciò non accadrà - conclude Duci - a questo punto, risulterà davvero incomprensibile e forse anche insopportabile. E non solo per gli addetti ai lavori, ma anche per l' opinione pubblica".



Avvisatore Marittimo

Focus

Nautica, aumento retroattivo dei canoni prorogato di tre mesi

Roma. 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 segue in ultima pagina



Prolungata la sospensione dei canoni retroattivi

GAM EDITORI

21 febbraio 2020 - 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. 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, permane la situazione di incertezza per le 23 marine e approdi turistici in contenzioso ormai da 13 anni. 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.

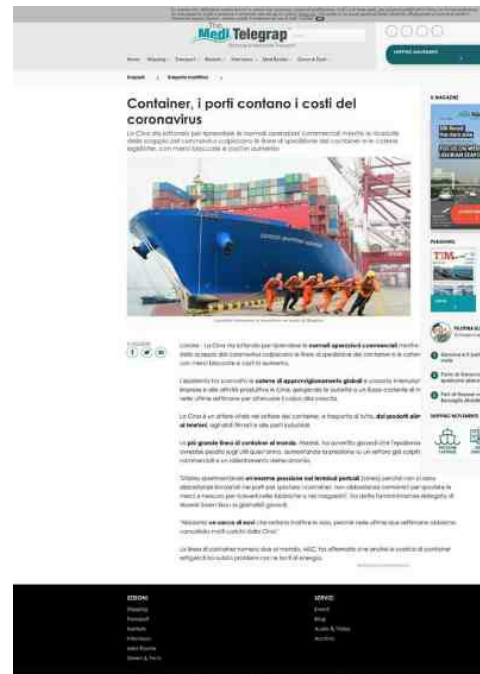


The Medi Telegraph

Focus

Container, i porti contano i costi del coronavirus

La Cina sta lottando per riprendere le normali operazioni commerciali mentre le ricadute dello scoppio del coronavirus colpiscono le linee di spedizione dei container e le catene logistiche, con merci bloccate e costi in aumento. L'epidemia ha sconvolto le catene di approvvigionamento globali e causato interruzioni diffuse alle imprese e alle attività produttive in Cina, spingendo le autorità a un flusso costante di misure politiche nelle ultime settimane per attenuare il colpo alla crescita. La Cina è un attore vitale nel settore dei container, e trasporta di tutto, dai prodotti alimentari freschi ai telefoni, agli abiti firmati e alle parti industriali. La più grande linea di container al mondo, Maersk, ha avvertito giovedì che l'epidemia di coronavirus avrebbe pesato sugli utili quest'anno, aumentando la pressione su un settore già colpito dalle guerre commerciali e un rallentamento dell'economia. "Stiamo sperimentando un'enorme pressione nei terminal portuali (cinesi) perché non ci sono abbastanza lavoratori nei porti per spostare i container, non abbastanza camionisti per spostare le merci e nessuno per riceverli nelle fabbriche o nei magazzini", ha detto l'amministratore delegato di Maersk Søren Skou ai giornalisti giovedì. "Abbiamo un sacco di navi che restano inattive in Asia, perché nelle ultime due settimane abbiamo cancellato molti carichi dalla Cina." La linea di container numero due al mondo, MSC, ha affermato che anche lo scarico di container refrigerati ha subito problemi con le fonti di energia.



Amburgo cresce, ma gli effetti del Coronavirus spaventano i terminalisti

Amburgo Il porto di Amburgo ha archiviato il 2019 con una lieve crescita (+1,1%) rispetto al 2018, anno in cui lo scalo tedesco aveva messo a segno una performance negativa. In totale, le merci movimentate ad Amburgo sono state pari a 136,6 milioni di tonnellate e i contenitori hanno raggiunto quota 9,3 milioni di teu (+6,1%). Il traffico container vale da solo oltre il 70% della movimentazione di merce. I diretti concorrenti di Amburgo hanno chiuso il 2019 con una crescita dello 0,1% (Rotterdam) e dell'1,3% (Anversa). A preoccupare il porto tedesco è, oggi, l'alta percentuale di scambi commerciali con la Cina: nel 2019 il traffico da e per il gigante asiatico ha rappresentato il 28% della movimentazione di container, per un totale di 2,6 milioni di teu (+1,7%). 'Al momento non possiamo quantificare gli effetti del Coronavirus sul nostro giro d'affari', commenta l'Autorità portuale. Mentre il cda del terminalista HHM specifica che effetti negativi ci saranno anche sui collegamenti ferroviari diretti in Cina , che nel caso di Amburgo sono oltre 200 a settimana. HHM prevede per l'anno in corso un 'traffico stabile nel settore container e leggermente in aumento nel segmento merci'. Il 2019 è stato, per Amburgo, un anno record per il traffico ferroviario, cresciuto del 10,7% a quota 2,7 milioni di teu. Il porto ha ospitato nei dodici mesi 62.000 convogli ferroviari per un totale di 1,7 milioni di vagoni merci . Novità anche sul fronte dei dragaggi del fiume Elba, avviati lo scorso mese di gennaio. Lavori che consentiranno di aumentare di 18.000 tonnellate il traffico terminalistico. A maggio entrerà in porto la prima portacontainer da 24.000 teu.



Coronavirus: operators advised on liabilities

Disruption to freight transport services and global supply chains resulting from the coronavirus will continue to evolve and companies should be alert to how they can legally protect themselves and minimise their liabilities, an insurance company has warned. In a new briefing, TT Club has stressed that proactive good, accurate communication is key to handling the challenges of moving goods and reducing risks. The briefing details these risks and provides guidance on documentation handling. Up-to-date status reports on their cargo's progress, or lack of it, are vital to shippers, emphasises TT Club's risk management director, Peregrine Storrs-Fox. Forwarders and logistics operators will certainly prove their mettle if they can consistently make customers aware of the ongoing attempts to problem-solve. Careful recording of communication trails detailing such actions will also help in any disputes in the future. Exercise caution In attempting to deliver such solutions, workarounds' may need to be used. It might be necessary to take extra precautions in employing bills of lading, standard trading conditions (STC), letters of indemnity (LOIs) and other means in order to protect the stakeholders from unforeseen costs and liabilities. If force majeure notices are required to be sent, it must be ensured that these are fully understood by the recipient. When delays or deviations are caused by matters genuinely outside the operator's control, then these circumstances must be well documented. Chen Zhida, Associate Director of Helmsman LLC, said that shipowners and charterers should be aware of how the the BIMCO Infectious or Contagious Disease clause and the Force Majeure clause may impact them. By Rebecca Jeffrey



Subsea monitoring supports CCS project

A global subsea equipment solutions specialist has completed subsea installation monitoring work to support the Northern Lights Carbon Capture Storage project (CCS) in the North Sea. This project marks the first occasion Ashtead Technology has been involved in a CCS programme, providing its integrated Deflection Monitoring System (DMS) and associated equipment. The DMS is a suite of structural monitoring systems to assist offshore construction operations, combining powerful software with modular technology. Using the DMS, Ashtead Technology personnel and equipment successfully monitored the installation of an Integrated Satellite Structure (ISS). Allan Pirie, chief executive of Ashtead Technology, said: Our DMS has a strong track record in greenfield projects for oil and gas operators. It reliably and accurately provides real-time guidance during subsea structure placement work, anticipating any issues as the installation work progresses. Ashtead Technology's dual independent DMS systems monitored and analysed parameters such as structure deflection, heading, pitch, roll and suction can differential pressures in real-time. This method of real-time monitoring is vital during the placement of suction can-based subsea structures as it ensures any potential issues can be acted upon immediately, reducing the risk of structural damage. Developed by Equinor in partnership with Shell and Total, the Northern Lights project is the first of its kind in the region. The project aims to securely collect and transmit CO2 from onshore sources and store this under the seabed, to help reduce emissions and limit global warming.



Renewable hydrogen project advances

GB£7.5m funding has been awarded for the second phase of a new renewable hydrogen project as part of the UK Department for Business, Energy and Industrial Strategy (BEIS) Hydrogen Supply Competition. The Gigastack project, led by ITM Power, Ørsted, Phillips 66 Limited and Element Energy, will show how renewable hydrogen derived from offshore wind can support the UK's 2050 net-zero greenhouse gas emission target. ITM Power initially developed designs for a low-cost modular 5MW electrolyser stack'. Phase two aims to demonstrate low-cost, zero-carbon hydrogen in the UK to industrial scale. Creating renewable hydrogen with offshore wind really has the potential to decarbonise industrial processes, and what is needed now is to scale up the electrolyser technology and bring the cost down, said Anders Christian Nordstrøm, vice president for hydrogen at Ørsted. FEED study For the second phase of the project, the consortium will conduct a Front-End Engineering Design (FEED') study on a 100MW electrolyser system using staged installations with a nominal capacity of 20MW. The FEED study will detail the actual design of a hydrogen production system connected to a wind farm and industrial off-taker using ITM Power's new generation of electrolyser stack technology, renewable energy directly from Ørsted's Hornsea Two offshore wind farm, and with the resulting renewable hydrogen supplied to an industrial off-taker; Phillips 66 Limited's Humber Refinery. As part of the second phase, ITM Power will also install and trial both its next-generation electrolyser stack and the semi-automated manufacturing machines required for large-scale and high-volume manufacture of these new large low-cost stacks. By Rebecca Jeffrey



Deroga all'inefficienza

Marco Casale

«I porti italiani hanno in pancia 1,5 miliardi di euro che non riescono a spendere». Per Gian Enzo Duci è questo il vero tema urgente da affrontare in vista di una possibile riforma organica della portualità italiana. «Occorre non soltanto fare il tagliando alla legge Delrio, che oggi ha più di tre anni sulle spalle. È opportuno mettere mano anche agli aspetti burocratici amministrativi che si sono andati stratificando nel tempo», tagliare insomma «quei lacci e laccioli che oggi impediscono ai presidenti delle Autorità di Sistema Portuale di realizzare le opere». Il presidente di Federagenti non si limita però ad effettuare l'anamnesi del paziente malato (l'Italia dei porti) ma formula anche una diagnosi: «Ho già avuto modo di dire in una recente intervista rilasciata al

Secolo XIX che il Modello Genova sta dimostrando di funzionare bene: è probabile che si riesca a completare il Ponte Morandi nei tempi previsti. Sarebbe una delle poche volte nella storia italiana che accade una cosa simile. Perché allora non estendere questo modello anche alle altre infrastrutture?». Sul tema si era espresso giorni fa il presidente dell'AdSP di

Palermo, Pasqualino Monti, definendo la ricostruzione del viadotto sul

Polcevera come best practice per la realizzazione in Italia degli interventi di infrastrutturazione: «Condivido appieno le sue osservazioni - dice Duci - con una sola differenza: io sarei favorevole all'ipotesi di trasformare il DL n.109/2018 in una misura ordinaria valida per tutto il sistema portuale italiano, e non solo per singoli casi o per elenchi predefiniti di opere». Duci afferma di essere d'accordo con quanto ha dichiarato recentemente l'avvocato Maurizio Maresca in un approfondimento curato da Il Foglio: «Il DL Genova non sospende principi o norme nazionali ma consente a una struttura commissariale di operare in deroga a norme nazionali che a suo tempo erano state pensate per finalità meritorie». Quelle norme hanno finito però con il paralizzare le attività esercitate dagli amministratori pubblici: «Da una parte non hanno evitato casi di corruzione o pseudo tali, dall'altra non hanno però nemmeno consentito a chi di dovere di fare le opere. Il Paese è oggi in una situazione di emergenza: gli amministratori delle realtà portuali non dovrebbero essere valutati sulla base della loro capacità di rispettare gli iter procedurali ma su quella di realizzare le infrastrutture che servono per sviluppare traffici e competitività, altrimenti non servono a niente». Era un po' questa la convinzione che aveva l'ex ministro alle infrastrutture, Edoardo Rixi, a cui molti riconoscono un ruolo determinante nella predisposizione del DL Genova: «Il suo obiettivo era chiaro: verificare se con opportuni strumenti di deroga fosse possibile rispettare i tempi per la realizzazione di un'opera e poi, in caso di riscontro positivo, portare avanti un percorso di 'normalizzazione' delle emergenze, passando dalla trasformazione degli strumenti derogatori in strumenti ordinari. Credo che l'attuale Ministro delle Infrastrutture dovrebbe raccogliere quanto di buono fatto dai suoi predecessori e operare sulla base del principio della continuità amministrativa». Normalizzare le necessità e urgenze non significa ovviamente far venire meno le attività di controllo della magistratura ordinaria, di quella contabile o della guardia di finanza: «Credo però che i controlli dovrebbero avere come finalità quella di consentire di realizzare le opere in maniera corretta, non di impedirne la realizzazione. Oggi sta invece accadendo questo, si sono praticamente rovesciati i rapporti di causa ed effetto. È qui che dobbiamo intervenire. E subito».

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo

Me in @ Q



Autorità di sistema portuale: enti pubblici e non imprese. È tempo di agire in profondità / L'analisi

ShipMag pubblica oggi l'analisi del prof. avv. Francesco Munari a proposito del dibattito aperto sulla natura giuridica delle **Adsp**. Tema di strettissima attualità, in considerazione soprattutto della procedura di infrazione avviata dalla Commissione Ue nei confronti dell'Italia. Prof. Francesco Munari È ormai diventato un fronte compatto quello che chiede al Governo di respingere l'impostazione della Commissione europea a proposito della natura giuridica delle **ADSP** come 'imprese' ai fini della sottoposizione delle stesse all'imposizione fiscale. Tutti quanti sappiamo che, ove l'Italia non si opponesse alla decisione della Commissione di avviare la procedura di infrazione per aiuti esistenti, la qualificazione delle **ADSP** come imprese aprirebbe una breccia nei nostri porti, e nella disciplina ad essi relativa, paragonabile alla nota palla di neve che diventa valanga. Di tutto abbiamo bisogno nei nostri porti meno che di una nuova stagione di incertezze normative, o peggio di machiavelliche inerzie sperando di usare gli interlocutori di Bruxelles come 'pedine' per imporre disegni di politica portuale irricevibili se prospettati frontalmente. Tanto più quando altrove la logistica e i porti corrono, e sono ben lieti se gli scali italiani si inceppano. Men che meno si ha bisogno di pensare a nuovi cantieri di riforma della l. n. 84/1994: salvo lo svecchiamento di qualche norma divenuta palesemente obsoleta, inapplicabile, e inapplicata, nonché un forte impulso alla semplificazione (beninteso, non solo per le gare di appalto gestite dalle **ADSP**), la nostra disciplina va bene così: si tratta solo di applicarla senza gold plating e dannose superfetazioni. E anzi, a mio avviso neppure vi è bisogno di modifiche dell'attuale testo legislativo, ben potendosi operare con gli strumenti dell'interpretazione adeguatrice delle norme, con l'abolizione di faticose procedure interne, e l'adozione delle migliori pratiche orientate al risultato dell'azione amministrativa. I segnali quindi per una maggiore compattezza di tutto il cluster italiano fanno ben sperare. E il Governo mi pare abbia a questo punto anche un chiaro mandato politico (e apartitico) per non abbozzare, e anzi per far comprendere alla Commissione non solo la validità dell'impostazione delle nostre regole e della nostra governance sui porti, ma anche e soprattutto la loro piena conformità con le norme UE. È tempo di farlo, e di farlo approfonditamente e con convinzione. Del resto, sul piano tecnico-giuridico, i contributi conoscitivi raccolti in questi mesi, e riflessi anche in molte delle prese di posizione fatte arrivare al Governo, paiono più che completi e sufficienti al fine di impostare una seria e credibile posizione che l'Italia può rappresentare a Bruxelles.



La Grecia nella stretta dei debiti: sul mercato altri dieci porti

Atene Il governo greco continua a vendere pezzi di Paese per fare fronte alle richieste dei creditori. Dopo avere privatizzato, nel dicembre del 2015, quindici aeroporti nazionali, Atene sta pensando di fare altrettanto con i suoi porti. Almeno, con una decina di essi. Si tratta di dieci porti regionali, gli stessi già finiti in una lista - poi accantonata - di infrastrutture da mettere sul mercato qualche anno fa. Una lista tornata d'attualità dopo le ultime elezioni politiche, che hanno consegnato il Paese ai conservatori di Kyriakos Mitsotakis, apertamente favorevole alle privatizzazioni contrariamente alle idee del suo predecessore Alexis Tsipras. Tra i porti destinati di essere ceduti al miglior offerente spiccano quelli turistici di Mykonos, Corfù ed Heraklion, ma anche il porto commerciale di Alessandropoli nel Nord Est del Paese. Un porto, quest'ultimo, collegato via ferro all'Europa centrale e dell'Est al cui interno è presente un importante terminal di rigassificazione. I porti commerciali di Elefsina (30 km a Ovest di Atene) e Lavrio (a Est della capitale) sono anch'essi destinati alla cessione: entrambe le infrastrutture sono fortemente redditizie, e sono collegate ai porti di Ancona, Bari, Brindisi, Venezia e Trieste. Nel 2016 Atene aveva già ceduto il 67% delle quote del porto del Pireo, il più grande e ricco del Paese, ai cinesi di Cosco. Negli obiettivi di Pechino, il Pireo dovrebbe diventare il più importante d'Europa con un traffico di 10 milioni di teu/anno: non a caso la Cina ha stanziato 600 milioni di euro a beneficio dello sviluppo dei traffici, annunciando anche 1.200 assunzioni. Anche il porto di Tessalonica è stato in larga parte (67%) ceduto a un consorzio di privati per 1,1 miliardi di euro. Con lo stesso spirito, nel 2015 quindici aeroporti statali erano stati venduti a un consorzio formato dai tedeschi di Allemand Fraport dal gruppo greco Copelouzos.



La Grecia nella stretta dei debiti: sul mercato altri dieci porti

21 FEBBRAIO 2020 - Italia



Atene - Il governo greco continua a vendere pezzi di Paese per fare fronte alle richieste dei creditori. Dopo avere privatizzato, nel dicembre del 2015, quindici aeroporti nazionali, Atene sta pensando di fare altrettanto con i suoi porti. Almeno, con una decina di essi.

Si tratta di dieci porti regionali, gli stessi già finiti in una lista - poi accantonata - di infrastrutture da mettere sul mercato qualche anno fa. Una lista tornata d'attualità dopo le ultime elezioni politiche, che hanno consegnato il Paese ai conservatori di Kyriakos Mitsotakis, apertamente favorevole alle privatizzazioni contrariamente alle idee del suo predecessore Alexis Tsipras.

Tra i porti destinati di essere ceduti al miglior offerente spiccano quelli turistici di Mykonos, Corfù ed Heraklion, ma anche il porto commerciale di Alessandropoli nel Nord Est del Paese. Un porto, quest'ultimo, collegato via ferro all'Europa centrale e dell'Est al cui interno è presente un importante terminal di rigassificazione.

Articoli correlati

Traghetti, Corfù
Ferries aumenta le corse per superare il blocco Sardegna: Corsica Genova - Capria Sardinia Ferries ha accolto la richiesta della...

Amburgo cresce, ma gli elitti del Coronavirus
Amburgo - Il porto di Amburgo ha archiviato il 2019 con una...