



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 15 novembre 2019**



Prime Pagine

15/11/2019	Corriere della Sera	9
Prima pagina del 15/11/2019		
15/11/2019	Il Fatto Quotidiano	10
Prima pagina del 15/11/2019		
15/11/2019	Il Foglio	11
Prima pagina del 15/11/2019		
15/11/2019	Il Giornale	12
Prima pagina del 15/11/2019		
15/11/2019	Il Giorno	13
Prima pagina del 15/11/2019		
15/11/2019	Il Manifesto	14
Prima pagina del 15/11/2019		
15/11/2019	Il Mattino	15
Prima pagina del 15/11/2019		
15/11/2019	Il Messaggero	16
Prima pagina del 15/11/2019		
15/11/2019	Il Resto del Carlino	17
Prima pagina del 15/11/2019		
15/11/2019	Il Sole 24 Ore	18
Prima pagina del 15/11/2019		
15/11/2019	Il Tempo	19
Prima pagina del 15/11/2019		
15/11/2019	Italia Oggi	20
Prima pagina del 15/11/2019		
15/11/2019	La Nazione	21
Prima pagina del 15/11/2019		
15/11/2019	La Repubblica	22
Prima pagina del 15/11/2019		
15/11/2019	La Stampa	23
Prima pagina del 15/11/2019		
15/11/2019	MF	24
Prima pagina del 15/11/2019		

Primo Piano

14/11/2019	Ansa	25
Porti: 'Italian port days' inserita in agenda 2030 Aivp		
15/11/2019	euomerchi.it	26
'Italian Port Days' tra i buoni esempi dell'Agenda 2030 AIVP		
14/11/2019	FerPress	27
Italian Port Days inserita tra i buoni esempi di Agenda 2030 AIVP per promozione cultura e identità portuale		
14/11/2019	Informare	28
Italian Port Days è stata inserita tra i buoni esempi dell' Agenda 2030 AIVP		

14/11/2019	Informazioni Marittime		29
Italian Port Day tra i buoni esempi dell' associazione internazionale porti-città			
14/11/2019	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	30
Italian Port Days nell'agenda 2030 di Aivp			
14/11/2019	Sea Reporter		31
Italian Port Days inserita nell' Agenda 2030 AIVP. Considerata un buon esempio di promozione della cultura portuale a livello internazionale			
15/11/2019	Gazzetta del Sud	Pagina 20	32
Un' Authority che può trainare l' intera Area dello Stretto			
14/11/2019	Informare		34
L' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto aderirà ad Assoporti			
14/11/2019	Il Dispaccio		35
Si riunisce Comitato Autorità di Sistema Portuale dello Stretto			
14/11/2019	Stretto Web		36
Autorità Portuale dello Stretto: il presidente Mega riunisce il Comitato Portuale			
14/11/2019	aivpagenda2030.com		37
PORT CULTURE & IDENTITY			

Trieste

15/11/2019	Il Piccolo	Pagina 29	38
La Barcolana va alla conquista dell' Oriente nel raduno annuale degli yacht club cinesi			
15/11/2019	Il Piccolo	Pagina 29	39
Il porto spiegato da D' Agostino ai giuliani in Belgio			

Venezia

15/11/2019	Avvenire	Pagina 5	<i>FRANCESCO DAL MAS</i>	40
La Legge speciale? Dimenticata				
15/11/2019	Corriere del Veneto	Pagina 7	<i>A. Zo.</i>	41
Spitz, il commissario sblocca cantieri «Finirà le dighe mobili»				
15/11/2019	Corriere della Sera	Pagina 9		42
Perizie, varianti, tangenti Un' opera costata il triplo dell' autostrada del Sole				
15/11/2019	Il Fatto Quotidiano	Pagina 4	<i>Fq</i>	44
La supercommissaria (ex moglie di Follini) che naviga nel potere				
15/11/2019	Il Gazzettino	Pagina 2	<i>MICHELE FULLIN</i>	45
Conte: 5mila euro subito ai privati 20mila agli esercenti				
15/11/2019	Il Gazzettino	Pagina 6	<i>PAOLO FRANCESCONI</i>	47
Un'austriaca per mettere in riga il Mose				
15/11/2019	Il Giornale	Pagina 2	<i>Cinzia Meoni</i>	49
Da Bankitalia alla maxi diga: a Venezia arriva la lady di ferro				
15/11/2019	Il Messaggero	Pagina 2		50
Venezia, c' è la commissaria Rimborsi fino a 20 mila euro				
15/11/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 4		52
Mose, la storia infinita Ruggine e cemento crepato alla barriera di Treporti				
15/11/2019	La Repubblica	Pagina 10	<i>DI FABIO TONACCI</i>	53
Una supercommissaria per far partire il Mose				
15/11/2019	La Verità	Pagina 6		54
Il supercommissario per il gigante che dorme				
15/11/2019	Libero	Pagina 2		56
Rimedio farsa per Venezia: un altro super commissario				

14/11/2019	Ansa		58
Venezia, Elisabetta Spitz commissaria per il Mose			
14/11/2019	Il Nautilus		59
Venezia: Costa, occorrono scelte coraggiose contro cambiamenti climatici			
15/11/2019	Corriere del Veneto	Pagina 17	60
De Micheli: «In aprile via 200 navi da San Marco» Msc e Costa a Trieste per la marea del weekend			
15/11/2019	Il Gazzettino	Pagina 36	61
Marittima, banchine vuote Le crociere vanno a Trieste			
14/11/2019	Messaggero Marittimo		62
De Micheli: 'Mose, grandi navi, dragaggi oltre l'emergenza'			<i>Giulia Sarti</i>
15/11/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 41	63
Gpl, il 25 il sindaco a Roma «Con me venga tutta la città»			
15/11/2019	Il Gazzettino	Pagina 47	64
Gpl, il sindaco dal ministro «Cittadini al mio fianco»			
15/11/2019	Il Gazzettino	Pagina 46	65
Primo rimorchiatore a gas dopo l' okay a Venice Gnl			<i>ELISIO TREVISAN</i>

Savona, Vado

15/11/2019	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 49	66
Palacrociere rinnovato per ospitare il debutto della nuova ammiraglia da 6 mila passeggeri			<i>ELENA ROMANATO</i>
15/11/2019	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 49	68
Ecco Smeralda e Toscana i due gioielli per Savona			
15/11/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 2	69
Inaugurata a Savona la nuova banchina			
15/11/2019	Il Giornale del Piemonte e della Liguria	Pagina 15	70
Savona ha la banchina per le super navi			
14/11/2019	Ansa		72
Porti: Savona allarga la banchina che ospiterà Costa Smeralda			
14/11/2019	Ansa		73
Savona allarga banchina per crociere			
14/11/2019	Ansa		74
Crociere: Costa, Smeralda sarà svolta nel settore			
15/11/2019	Corriere Marittimo		75
Savona, taglio del nastro per Terminal Costa e banchina delle Vele			
14/11/2019	Il Nautilus		76
Inaugurata a Savona banchina Calata delle Vele			
14/11/2019	Il Vostro Giornale		78
Savona, taglio del nastro per la "rinnovata" banchina Calata delle Vele e per il terminal 1 del Palacrociere fotogallery			
14/11/2019	Informare		80
Inaugurata la rinnovata banchina crocieristica Calata delle Vele del porto di Savona			
14/11/2019	Informazioni Marittime		81
Savona, inaugurata Calata delle Vele e terminal 1 Palacrociere			
14/11/2019	Messaggero Marittimo		82
Savona: rinnovata la banchina calata delle Vele e terminal 1			<i>Giulia Sarti</i>
14/11/2019	Savona News		83
Savona, inaugurata la nuova banchina portuale in vista dell' arrivo della Costa Smeralda, Toti: "Italia-Finlandia 1-0"			
14/11/2019	Sea Reporter		85
Inaugurata la "rinnovata" banchina Calata delle Vele destinata alle crociere nel porto di Savona			
14/11/2019	The Medi Telegraph		87
Terminal Costa Savona, upgrade ultimato			

Genova, Voltri

15/11/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 13	89
<hr/>		
15/11/2019	MF Pagina 26	90
<hr/>		
14/11/2019	BizJournal Liguria	92
<hr/>		
14/11/2019	Genova Post	93
<hr/>		
14/11/2019	Genova24	95
<hr/>		
14/11/2019	Transportonline	96
<hr/>		

Ravenna

15/11/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 10	97
<hr/>		
15/11/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 28	98
<hr/>		
15/11/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 30	100
<hr/>		
15/11/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 31	<i>CHIARA BISSI</i> 101
<hr/>		
15/11/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 33	<i>ANDREA TARRONI</i> 103
<hr/>		
15/11/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 35	104
<hr/>		
15/11/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 35	<i>SOFIA FERRANTI</i> 105
<hr/>		
15/11/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 36	106
<hr/>		
15/11/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 37	<i>ANDREA TARRONI</i> 107
<hr/>		
15/11/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 45	108
<hr/>		

Marina di Carrara

15/11/2019	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 47	109
<hr/>		

Livorno

14/11/2019	Messaggero Marittimo	<i>Renato Roffi</i> 110
<hr/>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

15/11/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 51	111
Antenne bloccano le demolizioni		
15/11/2019	Corriere Adriatico Pagina 9	112
Due antenne rallentano l' abbattimento dei silos		
15/11/2019	Corriere Adriatico Pagina 16	113
Smau Marche, nelle start up la grande bellezza in vetrina		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

15/11/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 41	114
Bus per i crocieristi, tutti contro Medov		
15/11/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 41	115
Anche a novembre boom di presenze		
15/11/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 41	116
Crociere, i sindaci fanno squadra per promuovere il territorio		
14/11/2019	Il Nautilus	117
NEL 2020 MSC CROCIERE PORTERÀ A CIVITAVECCHIA 560.000 TURISTI		
14/11/2019	Sea Reporter	118
Msc Crociere porterà a Civitavecchia 560.000 turisti la prossima stagione 2020		
14/11/2019	La Provincia di Civitavecchia	119
Totalerg, il presidente dell' Adsp: "Nessuna ulteriore restituzione"		
14/11/2019	La Provincia di Civitavecchia	120
Navettamento, l' Authority: "Verranno effettuati i necessari approfondimenti"		

Napoli

15/11/2019	Corriere del Mezzogiorno Pagina 2	<i>Titti Beneduce</i> 122
Universiade, con Bonavitacola indagato l'armatore Aponte		
15/11/2019	Corriere del Mezzogiorno Pagina 3	124
Ex ufficiale della flotta Lauro Ora Gianluigi ha eclissato il mito del «Comandante»		
15/11/2019	Il Fatto Quotidiano Pagina 14	<i>Vincenzo Iurillo</i> 126
Universiadi 2019: indagato Aponte, armatore di MSC		
15/11/2019	Il Mattino Pagina 31	<i>Leandro Del Gaudio</i> 128
«Bonavitacola ospite per mesi nella suite»		
15/11/2019	Il Mattino Pagina 36	<i>Gianluca Agata</i> 130
Nel Golfo la Blue Marlin barca sottratta alla mafia		

Salerno

15/11/2019	Cronache di Salerno Pagina 3	131
Santoro lancia il Patto per il porto: «Subito in commissione urbanistica»		
14/11/2019	Salerno Today	<i>DANTE SANTORO</i> 132
Dante Santoro lancia il "Patto per il porto": "Si realizzi il parcheggio multipiano"		

Bari

15/11/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Nord Barese) Pagina 27	133
Zone economiche speciali		

Brindisi

15/11/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 28	134
<hr/>		
15/11/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 9	ROBERTA GRASSI 135
<hr/>		
15/11/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 9	137
<hr/>		
14/11/2019	Brindisi Report	138
<hr/>		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

15/11/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 27	140
<hr/>		
14/11/2019	Il Nautilus	142
<hr/>		
15/11/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 19	143
<hr/>		
15/11/2019	Il Quotidiano della Calabria Pagina 9	145
<hr/>		
15/11/2019	La Sicilia Pagina 8	147
<hr/>		
14/11/2019	Affari Italiani	148
<hr/>		
14/11/2019	Agi	149
<hr/>		
14/11/2019	Ansa	150
<hr/>		
14/11/2019	AskaneWS	151
<hr/>		
14/11/2019	Italpress	152
<hr/>		
14/11/2019	Transportonline	153
<hr/>		

Olbia Golfo Aranci

15/11/2019	La Nuova Sardegna (ed. Gallura) Pagina 21	154
<hr/>		
15/11/2019	La Nuova Sardegna (ed. Gallura) Pagina 25	155
<hr/>		
15/11/2019	L'Unione Sarda Pagina 2	156
<hr/>		
15/11/2019	L'Unione Sarda Pagina 2	157
<hr/>		

Cagliari

15/11/2019	MF Pagina 26	158
<hr/>		

Messina, Milazzo, Tremestieri

14/11/2019 **Primo Magazine**
Porto di Tremestieri

GAM EDITORI 159

Palermo, Termini Imerese

15/11/2019 **La Repubblica (ed. Palermo)** Pagina 1 160
Le chiavi dei porti ai big delle crociere

15/11/2019 **La Repubblica (ed. Palermo)** Pagina 2 161
Porti "in affitto" ai big delle crociere

14/11/2019 **larepubblica.it (Palermo)** 163
Palermo, muoversi in modo sostenibile: tre incontri fra porto, stazione e aeroporto

Focus

15/11/2019 **Il Sole 24 Ore** Pagina 4 165
«Ecco la mia sfida: in gennaio sì al nostro decreto salva Paese»

15/11/2019 **Il Sole 24 Ore** Pagina 5 167
Non solo la Laguna: a rischio Oristano, Cagliari e Taranto

14/11/2019 **Portnews** *Marco Casale* 169
ART, manovre larghe e spazi stretti

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797310
mail: servizioclienti@corriere.it

eni
gas e luce

CORRIERE DELLA SERA
TG 7
Un aiuto subito per Venezia

L'iniziativa, la solidarietà
Raccolta fondi per la città ferita del Corriere della Sera e Tg La7
Le indicazioni per le donazioni a pagina 5

Nuovo viaggio
Il Vaticano, Hong Kong e i rapporti con la Cina
Il Papa intervorrà di **Massimo Franco**
a pagina 18

eni
gas e luce

Nazionalismi

PERCHÉ LA DESTRA È FORTE

di Ernesto Galli della Loggia

Dalla Spagna alla Polonia, dalla Svezia alla Germania all'Ungheria, la destra antiliberale è in ascesa dappertutto in Europa. Mete successi elettorali che mettono sempre più in difficoltà i partiti di centro, partecipa al governo di regioni e Stati del continente, i suoi temi tendono a dominare la discussione pubblica e, come accaduto l'altro giorno a Varsavia, è in grado d'inscenare manifestazioni di piazza che raccolgono folle imponenti. Ma non si tratta di un ritorno del fascismo. Del fascismo novecentesco, infatti, mancano alla destra antiliberale di oggi due tratti essenziali — l'organizzazione paramilitare e l'impiego della violenza contro gli avversari politici — senza i quali il fascismo stesso non sarebbe mai giunto al potere negli anni 20-30 del secolo corso. Infatti, anche laddove come nella Germania di Weimar la sua conquista del potere ebbe come premessa una serie di notevoli successi elettorali, tali successi, però, furono consentiti per una parte decisiva da un attacco fisico, spesso a mano armata, portato preliminarmente contro comizi, partiti, associazioni, giornali, sindacati avversari. Nulla di tutto ciò accade oggi. Oggi la destra antiliberale gioca le sue fortune sul terreno elettorale, e la violenza, quando c'è, è opera di gruppuscoli tutto sommato insignificanti. Oggi l'obiettivo non è quello di intimidire e ridurre al silenzio gli avversari, è quello di vincere democraticamente le elezioni.

continua a pagina 36



La libreria Acqua Alta di Venezia completamente sommersa dalla marea di questi giorni

Venezia sommersa Dieci giorni fa bloccati i test

Il giallo (svelato) del Mose
di Francesco Battistini e Gian Antonio Stella

A finire sotto accusa per l'acqua alta è il Mose. Dieci giorni fa non è stato autorizzato un test per la barriera anti marea. I due commissari ora spiegano: forse abbiamo sbagliato. Il Mose è un'opera costata il triplo dell'autostrada del Sole.

alle pagine 8 e 9

L'APPELLO
Il progetto che serve e che nessuno studia
di Francesco Giavazzi

L'«acqua grande» di martedì è stata accompagnata da una liturgia di lamentele. Bisogna invece chiedersi perché, a mezzo secolo dall'alluvione del 1966, nulla sia cambiato.

continua a pagina 6

L'INTERVISTA A CONTE
«Al sindaco i poteri di commissario»
di Francesco Bottazzo

«L a città non resterà sola: al sindaco daremo poteri da commissario». Così il presidente del Consiglio Giuseppe Conte al Corriere.

a pagina 3

«Lasciamo l'Ilva» Mittal a fine anno chiude gli altiforni

Il governo al contrattacco: ricorso d'urgenza

ArcelorMittal a fine anno spegnerà gli altiforni di Taranto. La motivazione è semplice: mancanza di ordini. Il piano è stato comunicato ieri dall'amministratore delegato di ArcelorMittal, Lucia MorSELLI. Una doccia fredda. Ma soprattutto un quadro che allarma sindacati, lavoratori e imprese dell'indotto. Intanto il governo Conte prova a serrare i ranghi. Ma i mercati tornano ad agitarsi. Ieri il differenziale di interesse tra i titoli di Stato italiani e tedeschi si è impennato e ha chiuso a 178 punti base, il massimo dalla formazione del nuovo esecutivo.

alle pagine 12 e 13

GIANNELLI
L'ARIA DI TARANTO

«DICONO CHE A GENNAIO SPEGNERANNO GLI ALTFORNI. UNA MINACCIA O UNA PROMESSA?»

Sentenza La sorella: ora è in pace. Il baciamento del militare «Cucchi, fu un omicidio» 12 anni ai due carabinieri



Il baciamento a Ilaria Cucchi

L'EX EURODEPUTATA DI FORZA ITALIA
Truffa alla Ue, fondi illeciti Arrestata Lara Comi

di Luigi Ferrarella

Arresti domiciliari per Lara Comi. L'ex eurodeputata di Forza Italia è accusata di truffa all'Unione europea e finanziamento illecito in consulenze fittizie alla propria società di marketing. Con lei sono finiti nei guai anche Paolo Orrigoni, ex candidato a sindaco di Varese per il centrodestra e amministratore delegato del supermarket Tigros, per l'ipotesi di corruzione nell'urbanistica. In carcere è finito invece l'ex direttore generale dell'«Afol-Agenzia per il lavoro» della Lombardia Giuseppe Zingale.

alle pagine 10 e 11
Sacchetti

alle pagine 24 e 25 Di Caro

IL CAFFÈ

di Massimo Gramellini

Immergendomi nei siti che parlavano di Venezia, sapevo che avrei dovuto indossare una muta per proteggermi dalla melma dei leoni di San Marco da tastiera. Ormai in Rete siamo tutti palombari che conoscono le insidie dei fondali. Leggerò le notizie e salterò i commenti, mi sono detto. Senonché l'occhio mi è caduto sul primo, la testimonianza di una ragazza calabrese che si era fatta tutta l'Italia in treno per andare a sgomberare il negozio allagato di un'amica. E sono rimasto vittima della solita ipnosi da schermo. Ho continuato a scorrere la pagina, ma mai me ne incolsì, perché sotto la volontaria c'era un tizio che esultava per i danni letali alla Basilica, ricordando un caffè da 8 euro sorvegliato nei paraggi. E poi gli insulti ai politici ladroni, e vabbè,

Lo sciacquone

ma anche i «ben vi sta» agli albergatori esosi e agli autonomisti veneti. Tutti i pregiudizi e i rancori che galleggiano nella pancia del Paese li ritrovavo sviscerati lì.

Avrei potuto tirare lo sciacquone, come ha scritto (e fatto) Enrico Mentana. Ma per spurgare le pagine dallo schifo bisogna prima leggerle tutte e io non ho più il fisico. Mi manca la corazza che fa rimbombare l'orrore senza permettergli di cambiarti l'umore. Però è anche vero che, rinunciando a leggere, mi priverei del piacere di conoscere storie come quella della ragazza calabrese. Non sono capace di smettere e nemmeno di tirare lo sciacquone. Ma sarei disposto a pagare un'azienda specializzata in rifiuti che lo facesse al posto mio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

CHI CAMBIA, PUÒ ANDARNE FIERO.

Fino a **-30% SUI CONSUMI** rispetto a una caldaia tradizionale.

Da **799€** 2.282€ se scegli la cessione del credito.

Caldaia a condensazione ad alta efficienza | Termostato smart

Cambia la vecchia caldaia con una a condensazione più efficiente, con termostato smart e installazione standard inclusi. Con la cessione del credito a Eni gas e luce può essere tua ad un prezzo imperdibile, perché benefici subito delle detrazioni fiscali al 65%.

eni gas e luce

800 955 022

81115
0771120-458008
Noni Editore SpA - P. 01 - 3512001 corr. L. 467/2004 art. 1 c.1. 001 Milano



Mentre Salvini comizia al PalaDozza, in piazza a Bologna si radunano 13 mila "sardine". Musiche di Dalla: "Il pensiero come l'oceano non lo puoi bloccare"



ristora
INSTANT DRINKS

il Fatto Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

ristora
INSTANT DRINKS

Venerdì 15 novembre 2019 - Anno 11 - n° 315
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 12,00 con il libro "L'azzurro verde"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

Prima sentenza
Cucchi: condanne per 2 carabinieri, 4 medici prescritti e insulti da Salvini



D'ONGHIA E MASCAU
A PAG. 11

Iva di Taranto
Mittal non paga gli affitti da tempo "Entro gennaio spegniamo tutto"

DI FOGGIA A PAG. 7

Sprechi di casta
I pm ispezionano l'Air Force Renzi: film e videogame sono costati 1 mln

BISBIGLIA A PAG. 15

I COMMENTI
LILIANA, CAROLA, GRETA: LA GAUCHE FABBRICA SANTINI

DANIELA RANIERI A PAG. 13

VENEZIA, GLI SCARICABARILE

FACCE DA MOSE

B., BRUNETTA, ZAIA, BRUGNARO E PERSINO GALAN INVOCANO L'ETERNA INCOMPIUTA DA 7MLD. CHE È COLPA DI LEGA, FI E PD

PIETROBELLI E RODANO A PAG. 2 - 3 - 4

LITE FRA I COMMISSARI SULL'INIZIO SPERIMENTALE DELL'OPERA

"Così potevamo salvare S. Marco"

CANALI SCAVATI PER FAR ENTRARE LE GRANDI NAVI

MASSARI A PAG. 2 PAOLO CACCIARI A PAG. 13

La Salviniestra

di MARCO TRAVAGLIO

L'ultima scemenza della sinistra salviniana da talk show, detta anche Salviniestra, è che "Salvini ha una narrazione, mentre il governo giallo-rosa non ce l'ha". Cioè non racconta ballate, visto che la "narrazione" salviniana è una raffica di panzane. Ma la circostanza non sfiora neppure questi geni del tafazzismo, che certificano le cazzate del Cazzaro ogni volta che aprono bocca. L'altro ieri avevano un assist imperdibile: è finita sott'acqua Venezia, governata da un sindaco di centrodestra e da una Regione leghista da sempre, dopo trent'anni di annunci a vanvera, promesse mancate, miliardi (6 o 7) buttati nel Mose, con annessi sprechi, marchette, mazzette e retate che affratellano la Prima e la Seconda Repubblica. Naturalmente il Mose non funziona: non è mai stato completato (siamo al 95%, dicono), ma in compenso le strutture metalliche sono in acqua da tempo, ormai arrugginite e cadenti prim'ancora dell'inaugurazione, così ai costi dell'ultimo miglio andranno aggiunti quelli delle riparazioni. La prova per il varo, slittata dal 2011 al 2020, è rinviata al 2021 e forse è meglio così: nessuno sa se, dopo, il Mose proteggerà Venezia dall'acqua alta. Lo scopriremo solo vivendo, anzi spendendo. E molti esperti giurano che non servirà a niente. Del resto non si chiama così in onore di Mosè (se ne era meglio Noè), ma del Modulo Sperimentale Elettromeccanico: cioè è un esperimento mai tentato al mondo, il più caro della storia, al buio.

Ora è tutto uno starnazzare di Zaia, Brunetta, Brugnarò, Salvini e altre facce da Mose: "Dateci il Mose! Dov'è il Mose?". A noi, lo chiedono. Zaia potrebbe domandarlo a Galan, arrestato per tangenti sul Mose, di cui era il vice prima di prenderne il posto. Brunetta, oltreché a Galan, potrebbe chiederlo a sestesso e a B., che insieme a Lunardi, Matteoli, Costa, Lupi, Delrio e altri preclari ministri, hanno sponsorizzato la boiata pazzesca a spese nostre. E Salvini, anziché chiedere altri 100 milioni per il Mose, dovrebbe domandare ai suoi campioni del buon governo veneto che fine han fatto i 6 miliardi già spesi. Ma di queste facce da Mose la Salviniestra non parla, anche perché dovrebbe sconfessare Prodi&C... L'altro ieri, a Otto e mezzo, Sallusti incolpava gli ambientalisti, i pm e naturalmente i 5Stelle, cioè quelli che sul Mose avevano ragione, ma purtroppo non hanno mai governato né il Veneto né l'Italia quando il Partito Trasversale degli Affari buttava i nostri soldi. In studio c'era il solito esponente tascabile della Salviniestra. Poteva contrastare la narrazione sallustiana ricordando che in Veneto da 25 anni non muove foglia che la Lega e B. non vogliono.

SEGUE A PAGINA 24

Mannelli
in fondo la tangente non e' altro che un bisogno fisiologico

MERDOPOLI

GIOVENTÙ BRUCIATA
Lo studente-bonzo di Lione incendia gli atenei di Francia

DE MICCO A PAG. 16



TANGENTOPOLI-2 Milano, nuova retata dei giudici per corruzione e frode Lombardia, buongoverno di destra: dentro la Comi e l'uomo di Giorgetti

L'accusa: "Distratti fondi Ue verso Forza Italia". A sei mesi dall'inchiesta Mensa dei poveri, finiscono ai domiciliari l'ex eurodeputata e Paolo Orrigoni, imprenditore vicino al n. 2 leghista. In carcere l'ex ras Afol, Zingale

MILOSA, PASCIUTI E ROSELLI
A PAG. 8-9



UNIVERSIADI 2019
Napoli, indagato l'armatore Aponte per corruzione e turbativa d'asta

IURILLO A PAG. 14

TORNA LA MASINO
"La massaia non è mai morta": tutti i cliché femminili

GIACCHINO A PAG. 19

La catteriveria
Salvini propone di abolire le scuole medie. Per legittima difesa

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

CHE C'È DI BELLO
Frozen col nonno killer, Carofiglio e l'arte di Anselmo

DA PAG. 20 A 23





quotidiano

Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 48/2004 Art. 1, c. 1, D.L. 110/2018

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

VENEDIGIO 15 NOVEMBRE 2019 - € 1,80

ANNO XXIV NUMERO 270

Appunti sull'intossicazione informativa globale. Dopo il "ritiro", Trump ha più soldati in Siria di prima. E per i russi Al Baghdadi è vivo

Due storie che illustrano bene quanto è tossico il mondo dell'informazione quando si parla di notizie che vengono dal...

DI DANIELE RAINONE

si nascondeva il capo dello Stato islamico, il ricercatissimo Abu Bakr al Baghdadi. Quello per non farsi catturare vivo si è fatto esplodere...

intromettersi. Fin qui tutto giusto, no? Ebbene, la posizione ufficiale della Russia è che non c'è stata alcuna operazione americana...

no cinquecento. Poi il loro numero è salito a duemila, fino a quando come tutti sanno Trump ha deciso di "riportare i militari a casa"...

della sinistra inglese non un passante qualsiasi, ma detto che Baghdadi - il capo fanatico che si è fatto saltare in aria assieme...

Il dramma della maggioranza senza leader

Non bucano, non fanno notizia, non hanno posizioni e tendono a esistere solo come negazione degli avversari...

Il professor Michele Salvati, sul Corriere della Sera di ieri, ha dedicato un editoriale molto interessante a un tema stimolante che ha una sua gravità...



GIUSEPPE CONTE

matteò Renzi, che ai vertici di governo neppure ci va, ci dice molto sull'incapacità del governo di fare notizia per quello che è piuttosto che per quello che non è...

Venezia ha un'emergenza di nome Enfasì

Questo gran nemico della città immedicabile, che con l'acqua ha un destino difficile da modificare...

DI GIULIANO FERRARA

È fatta di pietra, eretta nell'acqua della laguna, subisce correnti argilla venti luna e il combinato movimento degli elementi, sia di oriente e bella e bella, co-

Il filosofo e i fanatici

"L'Europa è la nostra casa e civiltà. Abbiamo diritto alla continuità storica". Intervista a Finkelkraut

Roma. "L'Europa è il massimo della diversità nel minimo dello spazio, la nazione è una creazione europea...

La Giornata

In Italia

DELIBERATO IN CDM LO STATO DI EMERGENZA PER LA LAGUNA. Il governo ha stanziato 20 milioni per la laguna. Il 26 novembre verrà convocato il "comitato"...

Il leader che si trovano oggi all'opposizione, da Matteo Salvini a Giuseppe Conte, passando per i vari opinionisti al seguito...

Senza ironia, amore modesto delle perifrasi e delle metafore più sovrastate, la questione di Venezia da salvare, da conservare, da superare, da elevare...

Stavolta il lintore, perfino con i cattolici, è il nazista e le sue tinte catastrofiche non trovano in qualche modo la loro giustificazione...

Un'intercezione tra i separatisti e un collaboratore avevano revocato le restrizioni per la sicurezza, dalla Striscia di Gaza, è stato lanciato un missile.

DEVAL PATRICK si è candidato alle primarie democratiche negli Stati Uniti per le elezioni del 2020. È un ex senatore del Massachusetts e il diciottesimo candidato.

Che fatica, Ursula. La maggioranza che sostiene la von der Leyen non vuole siglare una tregua. Il rissame per l'ungherese e il no inglese

uno scudo per salvare la laguna. Come incentivare nuovi imprenditori a completare il Mose. Il modello Iva

Uno scudo per salvare la laguna. Come incentivare nuovi imprenditori a completare il Mose. Il modello Iva

Andrea's Version. Non si capisce per quale motivo i "sionisti dell'Unione europea" abbiano deciso di spiegare l'imposizione dell'etichettatura sulla provenienza degli alimenti israeliani...

Zero Murgia, più Veltroni. N on bo letto il nuovo romanzo, un giallo, di Walter Veltroni, Assasinio a Villa Borghese...

Che fatica, Ursula. La maggioranza che sostiene la von der Leyen non vuole siglare una tregua. Il rissame per l'ungherese e il no inglese

uno scudo per salvare la laguna. Come incentivare nuovi imprenditori a completare il Mose. Il modello Iva

Uno scudo per salvare la laguna. Come incentivare nuovi imprenditori a completare il Mose. Il modello Iva

Andrea's Version. Non si capisce per quale motivo i "sionisti dell'Unione europea" abbiano deciso di spiegare l'imposizione dell'etichettatura sulla provenienza degli alimenti israeliani...

Zero Murgia, più Veltroni. N on bo letto il nuovo romanzo, un giallo, di Walter Veltroni, Assasinio a Villa Borghese...

Che fatica, Ursula. La maggioranza che sostiene la von der Leyen non vuole siglare una tregua. Il rissame per l'ungherese e il no inglese

uno scudo per salvare la laguna. Come incentivare nuovi imprenditori a completare il Mose. Il modello Iva

Uno scudo per salvare la laguna. Come incentivare nuovi imprenditori a completare il Mose. Il modello Iva

Andrea's Version. Non si capisce per quale motivo i "sionisti dell'Unione europea" abbiano deciso di spiegare l'imposizione dell'etichettatura sulla provenienza degli alimenti israeliani...

Zero Murgia, più Veltroni. N on bo letto il nuovo romanzo, un giallo, di Walter Veltroni, Assasinio a Villa Borghese...

Che fatica, Ursula. La maggioranza che sostiene la von der Leyen non vuole siglare una tregua. Il rissame per l'ungherese e il no inglese

uno scudo per salvare la laguna. Come incentivare nuovi imprenditori a completare il Mose. Il modello Iva

Uno scudo per salvare la laguna. Come incentivare nuovi imprenditori a completare il Mose. Il modello Iva

Andrea's Version. Non si capisce per quale motivo i "sionisti dell'Unione europea" abbiano deciso di spiegare l'imposizione dell'etichettatura sulla provenienza degli alimenti israeliani...

Zero Murgia, più Veltroni. N on bo letto il nuovo romanzo, un giallo, di Walter Veltroni, Assasinio a Villa Borghese...



il Giornale



VENERDÌ 15 NOVEMBRE 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 270 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it
02 7124971 | Sede: tel. redazione

ESECUTIVO IMMOBILE

«Il governo non fa niente» Parola di Zingaretti

*L'attacco del segretario Pd fa tremare Conte e i Cinque Stelle
Arcelor sbatte la porta: l'Iva chiude a gennaio*

■ L'Iva si sta spegnendo, il governo pure. Gli indiani di Arcelor-Mittal annunciano la chiusura dell'impianto di Taranto entro gennaio. E su Conte piomba la mina Zingaretti: «Questo esecutivo è immobile», dice il leader Pd.

servizi alle pagine 8-9

L'EDITORIALE

RITARDI E BUROCRAZIA UCCIDONO IL PAESE

di Francesco Forte

Con la Legge obiettivo del 2001 voluta dall'allora presidente del Consiglio Silvio Berlusconi le norme sugli appalti delle opere pubbliche importanti furono drasticamente semplificate. Accanto ai finanziamenti la legge prevedeva un sistema di appalto in cui il diritto privato prevale sul diritto pubblico mediante l'adozione di meccanismi operativi semplici, eticamente affidabili, efficaci, efficienti e appropriati alla complessità delle tecnologie avanzate disponibili nell'economia dell'era postindustriale.

Si poteva affidare il lavoro complessivo a un general contractor privato che progettava e faceva eseguire le opere stabilite, direttamente sotto la propria responsabilità, da imprese da lui scelte. I successivi governi di sinistra di Renzi o con maggioranze sinistroidi, come il Conte 1 con Toninelli ministro M5s delle Infrastrutture, hanno abrogato quelle semplificazioni con leggi, decreti e comportamenti operativi attivi od omissivi ad hoc. E hanno reintrodotta complicata procedure con effetto retroattivo, incidendo anche sull'operatività del progetto Mose, rallentandone i tempi e aumentandone i costi. In aggiunta, hanno adottato complicati controlli preventivi anticorruzione e antimafia che hanno impedito di operare con efficienza ed efficacia nelle grandi opere, quando vi era un procedimento giudiziario che implica la sostituzione di un appalto con un altro.

Il dottor Nordio, alto magistrato veneziano ora in pensione, serio e competente, ha gestito nel migliore modo possibile il compito di procuratore della Repubblica di Venezia, città che ama. E ha pienamente ragione quando ha affermato al *Giornale*, ovviamente senza entrare nei dettagli tecnici, che con procedure amministrative e mentalità diverse era possibile far lavorare la giustizia senza interrompere e bloccare il Mose ogni volta che c'era un'indagine giudiziaria.

In realtà i ritardi - specie con Toninelli, in modo palese e dichiarato - servirono non a fare meglio la grande opera ma a bloccarla, per ragioni ideologiche. È risibile che Conte assieme a Renzi pianga sull'acqua versata dai loro governi sugli impagabili tesori di Venezia da mareggiate che ci sono sempre state, con tempi e intensità diverse che il Mose può bloccare. Analogo discorso vale per l'Iva, il cui smantellamento non è compensabile con la cassa integrazione e i redditi di cittadinanza.

IL RETROSCENA

Il piano di grillini e sinistra per sabotare Salvini e la Lega

di Augusto Minzolini

a pagina 6

IL CASO

Così lo Stato aiuta l'azienda del capogruppo del Pd

di Marcello Zacché

a pagina 9

IL CAVALIERE VISITA LA CITTÀ, STANZIATI I PRIMI VENTI MILIONI

Berlusconi a Venezia: «Subito fondi» E lancia Brugnaro leader nazionale

Francesco Cramer e Riccardo Pelliccetti

■ «Brugnaro mio successore? Me lo auguro perché è un sindaco manager che servirebbe al Paese». Silvio Berlusconi a Venezia lancia la sua ricetta: «I danni li paghino i grandi del mondo. Le grandi opere? Sono indispensabili».

con Bettin, Meoni e Zurlo da pagina 2 a pagina 6

IL COMMENTO

Quel piagnisteo sudista sa di assistenzialismo

di Giuseppe Marino

«Tendenzialmente c'è un atteggiamento di assoluta discriminazione, quando accadono cose del genere al Sud c'è molta meno attenzione». Verrebbe voglia di liquidare la provocazione radiofonica di Luigi De Magistris sulla tragedia di Venezia con un decurtismo «ma mi facci il piacere», tanto per restare a Napoli. Ma forse (...)

segue a pagina 4



IN PRIMA LINEA Il leader di Forza Italia Silvio Berlusconi a Venezia con Renato Brunetta e il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro

SVOLTA DEL PD

Lo ammettono anche i dem: antisemitismo a sinistra

di Alberto Giannoni

L'antisemitismo di sinistra esiste eccome, e non è molto diverso da quello di matrice opposta. L'antisemitismo di sinistra esiste, e a volte può essere perfino più insidioso, capace com'è di mimetizzarsi (anzi di «nascondersi schifosamente») in forme generalmente considerate più presentabili.

Dopo giorni di polemiche spesso un po' insincere, l'accettante verità sull'odio antebraico è stata finalmente svelata in un dibattito (...)

segue a pagina 11

POLITICAMENTE CORRETTO

Zucchino d'oro Un premio al re del conformismo

di Alessandro Gnocchi

I premi letterari o paraletterari sono di una tristezza senza uguali. Conoscere per deliberare è una santa regola di Luigi Einaudi ma i giurati la interpretano a modo loro, deliberando a favore dei conoscenti e dei conoscenti dei conoscenti. C'è un solo premio da seguire, l'unico che nessuno vorrebbe vincere, nonostante i candidati siano moltissimi: lo Zucchino d'oro, assegnato da Massimo Arcangelo, linguista, e da una (...)

segue a pagina 25

L'INCHIESTA

Tangenti e affari Comi in manette

Luca Fazzo

a pagina 10

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SOSTITUIRE IL TITOLO IN UNO DEI SEGUENTI: 041 - 042 - 043 - 044 - 045 - 046 - 047 - 048 - 049 - 050 - 051 - 052 - 053 - 054 - 055 - 056 - 057 - 058 - 059 - 060 - 061 - 062 - 063 - 064 - 065 - 066 - 067 - 068 - 069 - 070 - 071 - 072 - 073 - 074 - 075 - 076 - 077 - 078 - 079 - 080 - 081 - 082 - 083 - 084 - 085 - 086 - 087 - 088 - 089 - 090 - 091 - 092 - 093 - 094 - 095 - 096 - 097 - 098 - 099 - 100 - 101 - 102 - 103 - 104 - 105 - 106 - 107 - 108 - 109 - 110 - 111 - 112 - 113 - 114 - 115 - 116 - 117 - 118 - 119 - 120 - 121 - 122 - 123 - 124 - 125 - 126 - 127 - 128 - 129 - 130 - 131 - 132 - 133 - 134 - 135 - 136 - 137 - 138 - 139 - 140 - 141 - 142 - 143 - 144 - 145 - 146 - 147 - 148 - 149 - 150 - 151 - 152 - 153 - 154 - 155 - 156 - 157 - 158 - 159 - 160 - 161 - 162 - 163 - 164 - 165 - 166 - 167 - 168 - 169 - 170 - 171 - 172 - 173 - 174 - 175 - 176 - 177 - 178 - 179 - 180 - 181 - 182 - 183 - 184 - 185 - 186 - 187 - 188 - 189 - 190 - 191 - 192 - 193 - 194 - 195 - 196 - 197 - 198 - 199 - 200 - 201 - 202 - 203 - 204 - 205 - 206 - 207 - 208 - 209 - 210 - 211 - 212 - 213 - 214 - 215 - 216 - 217 - 218 - 219 - 220 - 221 - 222 - 223 - 224 - 225 - 226 - 227 - 228 - 229 - 230 - 231 - 232 - 233 - 234 - 235 - 236 - 237 - 238 - 239 - 240 - 241 - 242 - 243 - 244 - 245 - 246 - 247 - 248 - 249 - 250 - 251 - 252 - 253 - 254 - 255 - 256 - 257 - 258 - 259 - 260 - 261 - 262 - 263 - 264 - 265 - 266 - 267 - 268 - 269 - 270 - 271 - 272 - 273 - 274 - 275 - 276 - 277 - 278 - 279 - 280 - 281 - 282 - 283 - 284 - 285 - 286 - 287 - 288 - 289 - 290 - 291 - 292 - 293 - 294 - 295 - 296 - 297 - 298 - 299 - 300 - 301 - 302 - 303 - 304 - 305 - 306 - 307 - 308 - 309 - 310 - 311 - 312 - 313 - 314 - 315 - 316 - 317 - 318 - 319 - 320 - 321 - 322 - 323 - 324 - 325 - 326 - 327 - 328 - 329 - 330 - 331 - 332 - 333 - 334 - 335 - 336 - 337 - 338 - 339 - 340 - 341 - 342 - 343 - 344 - 345 - 346 - 347 - 348 - 349 - 350 - 351 - 352 - 353 - 354 - 355 - 356 - 357 - 358 - 359 - 360 - 361 - 362 - 363 - 364 - 365 - 366 - 367 - 368 - 369 - 370 - 371 - 372 - 373 - 374 - 375 - 376 - 377 - 378 - 379 - 380 - 381 - 382 - 383 - 384 - 385 - 386 - 387 - 388 - 389 - 390 - 391 - 392 - 393 - 394 - 395 - 396 - 397 - 398 - 399 - 400 - 401 - 402 - 403 - 404 - 405 - 406 - 407 - 408 - 409 - 410 - 411 - 412 - 413 - 414 - 415 - 416 - 417 - 418 - 419 - 420 - 421 - 422 - 423 - 424 - 425 - 426 - 427 - 428 - 429 - 430 - 431 - 432 - 433 - 434 - 435 - 436 - 437 - 438 - 439 - 440 - 441 - 442 - 443 - 444 - 445 - 446 - 447 - 448 - 449 - 450 - 451 - 452 - 453 - 454 - 455 - 456 - 457 - 458 - 459 - 460 - 461 - 462 - 463 - 464 - 465 - 466 - 467 - 468 - 469 - 470 - 471 - 472 - 473 - 474 - 475 - 476 - 477 - 478 - 479 - 480 - 481 - 482 - 483 - 484 - 485 - 486 - 487 - 488 - 489 - 490 - 491 - 492 - 493 - 494 - 495 - 496 - 497 - 498 - 499 - 500 - 501 - 502 - 503 - 504 - 505 - 506 - 507 - 508 - 509 - 510 - 511 - 512 - 513 - 514 - 515 - 516 - 517 - 518 - 519 - 520 - 521 - 522 - 523 - 524 - 525 - 526 - 527 - 528 - 529 - 530 - 531 - 532 - 533 - 534 - 535 - 536 - 537 - 538 - 539 - 540 - 541 - 542 - 543 - 544 - 545 - 546 - 547 - 548 - 549 - 550 - 551 - 552 - 553 - 554 - 555 - 556 - 557 - 558 - 559 - 560 - 561 - 562 - 563 - 564 - 565 - 566 - 567 - 568 - 569 - 570 - 571 - 572 - 573 - 574 - 575 - 576 - 577 - 578 - 579 - 580 - 581 - 582 - 583 - 584 - 585 - 586 - 587 - 588 - 589 - 590 - 591 - 592 - 593 - 594 - 595 - 596 - 597 - 598 - 599 - 600 - 601 - 602 - 603 - 604 - 605 - 606 - 607 - 608 - 609 - 610 - 611 - 612 - 613 - 614 - 615 - 616 - 617 - 618 - 619 - 620 - 621 - 622 - 623 - 624 - 625 - 626 - 627 - 628 - 629 - 630 - 631 - 632 - 633 - 634 - 635 - 636 - 637 - 638 - 639 - 640 - 641 - 642 - 643 - 644 - 645 - 646 - 647 - 648 - 649 - 650 - 651 - 652 - 653 - 654 - 655 - 656 - 657 - 658 - 659 - 660 - 661 - 662 - 663 - 664 - 665 - 666 - 667 - 668 - 669 - 670 - 671 - 672 - 673 - 674 - 675 - 676 - 677 - 678 - 679 - 680 - 681 - 682 - 683 - 684 - 685 - 686 - 687 - 688 - 689 - 690 - 691 - 692 - 693 - 694 - 695 - 696 - 697 - 698 - 699 - 700 - 701 - 702 - 703 - 704 - 705 - 706 - 707 - 708 - 709 - 710 - 711 - 712 - 713 - 714 - 715 - 716 - 717 - 718 - 719 - 720 - 721 - 722 - 723 - 724 - 725 - 726 - 727 - 728 - 729 - 730 - 731 - 732 - 733 - 734 - 735 - 736 - 737 - 738 - 739 - 740 - 741 - 742 - 743 - 744 - 745 - 746 - 747 - 748 - 749 - 750 - 751 - 752 - 753 - 754 - 755 - 756 - 757 - 758 - 759 - 760 - 761 - 762 - 763 - 764 - 765 - 766 - 767 - 768 - 769 - 770 - 771 - 772 - 773 - 774 - 775 - 776 - 777 - 778 - 779 - 780 - 781 - 782 - 783 - 784 - 785 - 786 - 787 - 788 - 789 - 790 - 791 - 792 - 793 - 794 - 795 - 796 - 797 - 798 - 799 - 800 - 801 - 802 - 803 - 804 - 805 - 806 - 807 - 808 - 809 - 810 - 811 - 812 - 813 - 814 - 815 - 816 - 817 - 818 - 819 - 820 - 821 - 822 - 823 - 824 - 825 - 826 - 827 - 828 - 829 - 830 - 831 - 832 - 833 - 834 - 835 - 836 - 837 - 838 - 839 - 840 - 841 - 842 - 843 - 844 - 845 - 846 - 847 - 848 - 849 - 850 - 851 - 852 - 853 - 854 - 855 - 856 - 857 - 858 - 859 - 860 - 861 - 862 - 863 - 864 - 865 - 866 - 867 - 868 - 869 - 870 - 871 - 872 - 873 - 874 - 875 - 876 - 877 - 878 - 879 - 880 - 881 - 882 - 883 - 884 - 885 - 886 - 887 - 888 - 889 - 890 - 891 - 892 - 893 - 894 - 895 - 896 - 897 - 898 - 899 - 900 - 901 - 902 - 903 - 904 - 905 - 906 - 907 - 908 - 909 - 910 - 911 - 912 - 913 - 914 - 915 - 916 - 917 - 918 - 919 - 920 - 921 - 922 - 923 - 924 - 925 - 926 - 927 - 928 - 929 - 930 - 931 - 932 - 933 - 934 - 935 - 936 - 937 - 938 - 939 - 940 - 941 - 942 - 943 - 944 - 945 - 946 - 947 - 948 - 949 - 950 - 951 - 952 - 953 - 954 - 955 - 956 - 957 - 958 - 959 - 960 - 961 - 962 - 963 - 964 - 965 - 966 - 967 - 968 - 969 - 970 - 971 - 972 - 973 - 974 - 975 - 976 - 977 - 978 - 979 - 980 - 981 - 982 - 983 - 984 - 985 - 986 - 987 - 988 - 989 - 990 - 991 - 992 - 993 - 994 - 995 - 996 - 997 - 998 - 999 - 1000

IL CAMBIO DI STAGIONE
RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

SUSTENIUM PLUS
LA STAGIONE CAMBIA,
L'ENERGIA RESTA!

IL MEGLIO DEL MEGLIO

La superguida dei ristoranti

di Andrea Cuomo

Frastornati dalla raffica di classifiche sui migliori chef redatti dalle varie guide, spesso concordanti ma talora molto distanti tra loro, abbiamo deciso di fare quello che facciamo da anni: incrociare le valutazioni delle varie pubblicazioni per definire una nostra classifica. Ecco chi ha vinto e chi ha perso.

a pagina 19

INTERVISTA Niccolò Pagani

«Ecco perché ho lasciato "L'Eredità" per la scuola»

di Laura Rio

a pagina 26

IL TEMPO DI
GIACOMETTI
DA CHAGALL
A KANDINSKY
CAPOLAVORI DALLA FONDAZIONE MAGHIT

VERONA
GRAN GUARDIA
16 NOVEMBRE 2019
5 APRILE 2020

Info e prenotazioni
0422.429999
lineadombra.it

IL GIORNO

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

VENERDÌ 15 novembre 2019
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



La famiglia di Lodi: «Risponda di omicidio»

**Chef morto a New York
L'escort in tribunale
con l'accusa di spaccio**

D'Elia a pagina 18



DOMANI QUINTA USCITA

DAL MITO
ALLA
METAFISICA

di Vittorio
SGARBI

6,90 €
in più



2050, l'Italia che finirà sott'acqua

Incuria e clima pazzo: mappa dei disastri annunciati. Venezia, commissario per il Mose e via 200 grandi navi **Servizi e Marmo a p. 10, 11 e 13**

La sfida di Salvini

A Bologna pensando a Roma

Michele Brambilla

Matteo Salvini è un uomo che ama le sfide, e ieri ha voluto lanciare quella forse decisiva - l'assalto all'Emilia-Romagna - da un luogo simbolo della sinistra. Il Paladoczo, cioè il palazzo dello sport nel quale ha incoronato Lucia Borgonzoni candidata alla presidenza della Regione, è intitolato al sindaco comunista più amato, quello che esportò nel mondo il "modello Bologna"; è il luogo in cui Enrico Berlinguer diventò, nel 1969, segretario del Pci; è il luogo in cui Romano Prodi, nel 1996, lanciò l'Ulivo. Insomma là dove si cantava Bandiera Rossa (o almeno biancorossa), ieri il Capitano ha intonato Bandiera Verde. Se poi «la trionferà», è tutto da vedere.

Continua a pagina 2



Del Prete, Rosato, Tempera e Bonzi alle pagine 2, 3 e 4

Super vertice di maggioranza

Ilva, giustizia e manovra Conte ci prova ma resta solo

Troise a pagina 7

L'ACCUSA: CORRUZIONE

Arrestata la Comi Pupilla azzurra di Berlusconi

Consani e Crespi alle pagine 8 e 9

Il verdetto: 12 anni di carcere

Due carabinieri pestarono Cucchi Condannati per omicidio

B. Ruggiero a pagina 17



Un inedito regalo in dialetto nell'album

Guccini canta il Natale «Poesia per il mio paese»

Spinelli a pagina 31



Cristiani-Islam, alle radici del dialogo

Francesco e il sultano L'incontro 800 anni fa

Cardini a pagina 29



www.herno.it





Alias Comics

ALL'INTERNO La star del manga Leiji Matsumoto a Torino; le «Capsulëtte» di Virginia Tonfoni; Kurt Cobain di Faraci e Venturi



Domani su Alias

FILMMAKER A Milano dal 15 al 24 novembre: un approfondimento su film perduti e restaurati e intervista alla regista cinese Zhu Shengze



Le Monde diplomatique

IN EDICOLA Germania Est, storia di un'annessione; Ecuador paese distrutto; Gilets jaunes dell'Ardeche; Cina e capitalismo

quotidiano comunista oggi con ALIAS COMICS

il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE • EURO 2,00

VENERDI 15 NOVEMBRE 2019 - ANNO XLIX - N° 274 www.ilmanifesto.it euro 1,50

IL GOVERNO DICHIARA LO STATO DI EMERGENZA. ARRIVA UNA SUPERCOMMISSARIA. SI CONTANO I DANNI

Allerta rossa per Venezia sott'acqua

Non c'è pace per Venezia dove per oggi è previsto che l'acqua torni a crescere fino a segnare 145 centimetri sopra il livello del mare. Intanto saltano i vertici del Consorzio e a guidare il Mose arriva una super commissaria. Si tratta di Elisabetta Spitz, ex direttrice dell'Agenzia del Demanio.

Ieri il premier Giuseppe Conte ha annunciato i primi finanziamenti: per adesso il governo pensa di stanziare 5.000 euro a persona per i privati che hanno subito danni e 20.000 euro per ogni commerciante. E delle misure da adottare per Venezia si parlerà anche nel consiglio dei ministri di oggi.

La città comunque resiste, con decine di persone, soprattutto giovani, che lavorano per ripulire le calli. «Ho visto una città che si è svegliata con al voglia di continuare a vivere e di costruire un percorso comune», ha detto il rettore di San Marco, Amerigo Restuccci.

BOTTAZZO A PAGINA 2

Città sommersa
L'amnesia collettiva sulla voragine del Mose

ELENA GEREBITZA

Una marea così alta chi è vivo oggi forse non l'aveva mai vista. Due persone sono morte. Il presidente Giuseppe Conte parla di neces-

sità di fare squadra, di «sistema Italia» che deve intervenire per risolvere i problemi che «Venezia si trascina da tempo». — segue a pagina 3 —



Ieri durante la lettura della sentenza in Corte d'Assise a Roma foto Ansa



«Omicidio preterintenzionale». Per la morte di Stefano Cucchi condannati a 12 anni di reclusione i due carabinieri picchiatori. Punito per falso il militare testimone delle torture e il maresciallo che ha coperto i depistaggi. La verità dieci anni dopo. Ma Salvini non chiede scusa pagina 5

Sentenza Cucchi
La verità nascosta per dieci lunghi anni

PATRIZIO GONNELLA

Dieci anni fa Stefano Cucchi è stato torturato fino alla morte. I giudici lo hanno scritto nella loro sentenza. Non si può mai essere felici quando qualcuno è condannato a dodici anni di carcere, neanche in questo caso. — segue a pagina 5 —

Conferenza Pd
Il nodo dello Stato e il neoliberalismo resiliente

LAURA PENNACCHI

I persistenti problemi economici e sociali dell'Italia - per i quali importanti potenzialità di avvio a soluzione sono contenute nel «percorso» identificato dalla Legge di stabilità per il 2020 - vanno interpretati alla luce della portata delle straordinarie trasformazioni che avvengono nel mondo. — segue a pagina 15 —

EX ILVA
Il piano di Mittal: tutto spento entro gennaio



I tempi lunghi della politica e quelli brucianti della crisi Ilva non coincidono. Gli spiragli ci sono ma il percorso per convincere l'M5S ad accettare lo scudo penale è accidentato, mentre l'agenda che Mittal ha comunicato ieri è una marcia a tappe forzate. Oggi ci sarà l'incontro tra i sindacati e l'ad Morselli. **COLOMBO A PAGINA 6**

Ilva a denti stretti
L'inferno quotidiano che «corrompe»

GIROLAMO DE MICHELE

Ilva a denti stretti è un documentario realizzato da Stefano Bianchi: andato in onda su Rai2 la scorsa settimana, è visibile su Raiplay/Raireplay. Dura un'ora, ma bastano i primi 4 minuti per capire che siamo di fronte a qualcosa che farà male. — segue a pagina 15 —

ELEZIONI REGIONALI
A Bologna stravincono le «sardine» No-Lega



Al PalaDozza di Bologna Salvini lancia la candidatura di Lucia Borgonzoni a presidente della regione. Alle 20.30 Piazza Maggiore si illumina e due striscioni dicono: «L'Emilia-Romagna non si lega». In 10mila sventolano sardine di cartone. La Lega si batte con l'ironia? «Perché no? Intanto abbiamo dimostrato di essere più di loro». **STINCO A PAGINA 4**

L'ordine imperiale
Il golpe in Bolivia è una frattura continentale

ROBERTO LIVI

Vi è una frattura netta, una sorta di faglia politica, che divide l'intero continente americano. Da una parte gli Stati Uniti, il suo «ministero delle colonie», vale a dire l'Organizzazione degli Stati americani (Osa) con il suo nocciolo duro. — segue a pagina 14 —

all'interno

Dopo Evo Campesinos e Mas sfidano la Guaidó boliviana
CEGNA, CONTESTABILE, FANTI **PAGINA 9**

Gaza Tregua di sangue, raid israeliano cancella famiglia
MICHELE GIORGIO **PAGINA 9**

Francia Ospedali pubblici, camici bianchi in allarme
ANNA MARIA MERLO **PAGINA 7**

Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Giur. C. 102/01
 91115
 9770253-0110030





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CORRIERE N° 315 ITALIA
PREZZO IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/01 L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 15 Novembre 2019

Commenta le notizie su ilmattino.it

A BONA E PRODA, "IL MATTINO" - "IL CORRIERE" - EURO 130

La presentazione Veltroni giallista
«La mia sfida alla stagione della paura»
Giaculli a pag. 17



Il disco-tributo
Il coro per Guccini
«Regalo un inedito ma non canto più»
Gentile a pag. 16



Costacurta
«Conosco bene Ancelotti tirerà il Napoli fuori dai guai»
Majorano a pag. 18



La linea dura della Mittal «L'Ilva chiude a gennaio»

L'azienda: no a rinvii. Rivolta nell'indotto
Ultimo spiraglio un vertice Conte-Arcelor
L'ira di Di Maio: «Fuori chi rema contro»

Canettieri, Conti, Franzese e Tabarelli alle pagg. 6 e 7

L'analisi
Sud, il salto della rana per il rilancio

Stefano de Falco

Come nella favola di Esopo, i "buoi" del Sud vanno avanti senza lamentarsi, rispetto alle "ruote" del Nord caratterizzate da minor attrito? Eppure, a tirar l'economia del Nord sono proprio i giovani del Sud, visto che dall'inizio del nuovo secolo hanno lasciato il Sud in 2 milioni, la metà dei quali under 34. È questa la fotografia scattata dall'ultimo Rapporto Svinez, pubblicato pochi giorni fa. Il Mezzogiorno si allontana ancora dal Centro-Nord sotto il profilo dell'occupazione e nel 2019 è entrato in recessione. In realtà, alcuni dati stridono con tale scenario.

Continua a pag. 43

Strapotere Milano
Se l'Università dipende dal reddito

Gianfranco Viesti

L'Italia può vivere più felice di quella attuale solo se si sviluppano tutti i suoi territori: centri e periferie, città e aree interne, Nord, Centro e Sud. La discussione, a tratti accesa, che si sta sviluppando sul ruolo di Milano può allora essere utile se confronta idee e punti di vista sulle cause delle differenze nello sviluppo dei suoi territori e sulle politiche più opportune per coniugare crescita e riduzione delle disparità. Il più possibile analisti e dati alla mano. Vi sono state politiche che negli ultimi anni hanno invece favorito l'accantarsi di queste disparità?

Continua a pag. 43

I focus del Mattino

Sequestro record a Gioia Tauro Colombia-Calabria-Berlino la grande via della cocaina

Valentino Di Giacomo

Una tonnellata di cocaina nascosta fra i caschi di banana. Un carico da 250 milioni di euro proveniente dal Sud America con destinazione Germania. Sequestro record a Gioia Tauro, in Calabria, da parte dei carabinieri del Ros, guardia di finanza e funzionari di Europol. L'anno scorso sono stati sequestrati 200 chili di cocaina, nel corso dell'ultimo anno circa 600 chili. In Italia, il consumo di

cocaina cresce a dismisura. Nell'ultimo anno si è raggiunto livelli record. Secondo l'Istat sono almeno un milione gli italiani che abitualmente fanno uso di coca, una stima per difetto perché i sequestri della polvere bianca crescono di anno in anno: segnale inequivocabile che di pari passo anche la domanda aumenta a dismisura. Negli ultimi cinque anni i sequestri in sono raddoppiati in ogni parte del mondo.

A pag. 12

Napoli, il caso Segre

►Il neo assessore De Majo, dopo le frasi antisemite, propone la cittadinanza
La senatrice: «È un'onorificenza non passeggera e non va strumentalizzata»

Dal governo 20 milioni per l'emergenza, Spitz commissaria



Salva-Venezia, lavori fermi da 5 anni Dal Nord alla Campania, l'Italia fragile

Capone, D'Angelis, Fullin, Larcana, Scalzotto e Trevisan da pag. 2 a 5

Il commento

IL MOSE AFFOSSATO DALLE TROPPE LEGGI
Carlo Nordio

Venezia ha sempre subito le alluvioni dell'acqua alta. La massima risale al 1966, ma sicuramente ve ne furono molte altre prima che le rilevazioni assumessero carattere scientifico e periodico.

Continua a pag. 43

Le interviste del Mattino

Cipriani: barriere costruite solo per spartirsi tangenti

Gigi Di Fiore

Per Arrigo Cipriani, patron dello storico Harry's Bar, «il Mose è servito solo a spartirsi denaro, che è sparito. E quanti sono in galera? Nessuno». A pag. 3

Paolo Barbuto

«La cittadinanza onoraria non è un fatto passeggero se si può prestare a strumentalizzazioni», la senatrice Liliana Segre risponde alla proposta avanzata da Eleonora De Majo, neo assessore alla Cultura di Napoli, travolta dalle polemiche per le sue posizioni anti-Israelle, la quale per difendersi ha chiesto al sindaco di Magistris di conferire la cittadinanza alla senatrice testimone dell'Olocausto, sopravvissuta ad Auschwitz, e da qualche giorno sotto scorta per le minacce ricevute. In Cronaca

La sentenza

Botte a Cucchi condannati due carabinieri



Fu un omicidio quello di Stefano Cucchi, il geometra 31enne arrestato dai carabinieri il 15 ottobre del 2009 per droga e deceduto una settimana dopo in ospedale a Roma. I giudici della prima Corte di assise hanno condannato per omicidio preterintenzionale i carabinieri Alessio Di Bernardo e Raffaele D'Alessandro. Dopo la sentenza un carabiniere ha chiesto scusa alla famiglia: «L'ho fatto perché finalmente dopo tutti questi anni è stata fatta giustizia».

Errante a pag. 13

neafit[®]
dimagrire si può

15 ANNI

DETOX
CINQUE-CINQUE-CINQUE

5
GIORNI
ORE
FINO A 5 KG

INFO E PRENOTAZIONI | 800 58 77 17

Via Vittoria Colonna, 14 - Napoli
neafit.it





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 141-N° 515 ITALIA
Sped. in A.P. 01331/2002 con L.43/2004 art.1 c.1 BCB RM

NAZIONALE



Venerdì 15 Novembre 2019 • S. Alberto Magno

IL GIORNALE DEL MATTINO

Compara le notizie su ILMESSAGGERO.IT

La legge
Bullismo, multe ai genitori e via dalle famiglie violenti e recidivi
Acquaviti a pag. 19



Il nuovo album
Da Elisa a Ligabue tanti big cantano i successi di Guccini (e lui un inedito)
Sanò a pag. 26



Euro 2020
Azzurri in Bosnia inseguendo record Ronaldo, messaggio per Sarri: tripletta Trani nello Sport



Il Messaggero Casa
BENVENUTO
messaggerocasa.it

Tangenti e troppe leggi
Lo scandalo del Mose è lo specchio della politica

Carlo Nordio

Venezia ha sempre subito le alluvioni dell'acqua alta. La massima risale al 1966, ma sicuramente ve ne furono molte altre prima che le rilevazioni assumessero carattere scientifico e periodico. È vero che l'uomo ne ha assecondato le cause e aggravato le conseguenze scavando pozzi e trascurando la pulizia dei canali: è anche vero che di fronte a maree imponenti come quelle di questi giorni il nostro intervento ha capacità limitate. Volerne trovare a tutti i costi i responsabili significa manifestare arroganza davanti all'imperterabile neutralità della Natura.

E tuttavia, nella tragedia che in questi giorni ha colpito Venezia, anche l'uomo ha le sue colpe. La prima è certamente quella di suscitare l'illusione che la moderna tecnologia possa evitare le catastrofi del Creato, al punto da incrinare i geologi che non hanno saputo prevedere i terremoti. Ma la seconda è di non aver fatto quello che si sarebbe potuto e dovuto fare: nel caso specifico, di non aver realizzato le opere programmate, finanziate e iniziate.

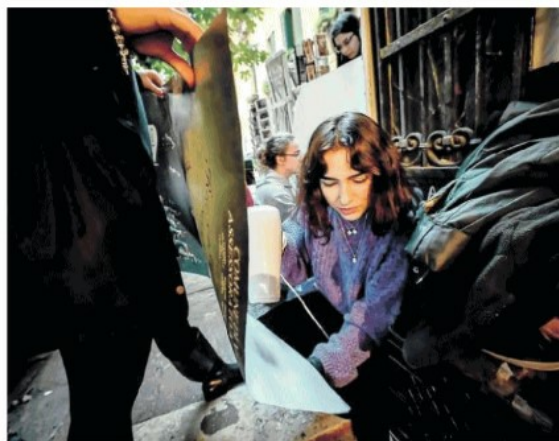
Se, per intenderci, il Mose fosse stato realizzato nei tempi previsti, forse l'acqua avrebbe comunque invaso la città: ma lo avrebbe fatto in modo meno irruento ed esteso, e i danni sarebbero stati limitati. La paralisi del Mose ha molti padri. In primis la progettazione, che per un'opera originale e unica al mondo ha richiesto continue modifiche e aggiornamenti.

Continua a pag. 29

Ilva, chiusura appesa a un filo

► Taranto, a metà gennaio l'impianto sarà spento. Ultimo spiraglio un vertice Conte-Mittal. Tensione M5S, l'ira di Di Maio: fuori chi rema contro. Giustizia, scontro sulla prescrizione

Dal governo 20 milioni per l'emergenza e Spitz commissaria



Una ragazza asciuga con il phon un manifesto all'entrata della libreria "Acqua Alta" (foto L'ESPRESSO)

Dighe salva-Venezia ferme da 5 anni

VENEZIA Le dighe salva-Venezia sono ferme da 5 anni. Ora Conte, tra un vertice in Prefettura e un sopralluogo, promette che le cose cambieranno. Intanto 20 milioni per l'emergenza.

Fulfin, Larcian, Scalzotto e Trevisan alle pag. 2 e 3

Rabbia e coraggio
Gondolieri e volontari
«Ci rialziamo, ancora»

Nicola Munaro

I danni ci sono e sono tanti, a Venezia siamo sott'acqua, ma ci rialzeremo ancora». Gondolieri e volontari non si arrendono. A pag. 3

Squilibri nazionali/L'Università

Atenei pubblici, il sistema del reddito fa crescere Milano e penalizza Roma

Gianfranco Viesti

L'Italia potrà vivere stagioni più felici di quella attuale solo sviluppando tutti i suoi territori.

Nord, Centro e Sud. In tema di Università, ad esempio, c'è uno squilibrio: il sistema del reddito fa crescere Milano e penalizza Roma. A pag. 11

Canettieri, Conti e Franzese alle pag. 4 e 5

Cucchi, condanna a dodici anni per due carabinieri

► La sentenza: è omicidio preterintenzionale 2 anni e 6 mesi per falso all'imputato-testimone

Valentina Errante

Sono stati due carabinieri a provocare la morte di Stefano Cucchi con calci e pugni. Dopo sette processi, tre inchieste, due pronunce della Cassazione, la Corte d'Assise di Roma a dieci anni di distanza da quella notte del 16 ottobre, ha condannato i due militari a 12 anni per omicidio preterintenzionale. A pag. 17

Inchiesta chiusa

Cerciello, il pm: subito a processo gli americani

Michela Allegri

Omicidio Cerciello, chiusa l'inchiesta. Il pm: «I due americani subito a processo». A pag. 19

Lo spread risale a 168

Pensioni, dal 2021 resta a 67 anni l'età per l'uscita

Luca Cifoni

L'età della pensione di vecchiaia resta a 67 anni: «graziat» i pensionandi che dal 2021 in poi si sarebbero potuti trovare ad attendere un mese in più. È stato pubblicato ieri in Gazzetta ufficiale il decreto del ministero dell'Economia di concerto con quello del Lavoro a cui tocca determinare gli eventuali aggiornamenti dell'età di vecchiaia e di altri requisiti alla variazione della speranza di vita.

A pag. 9



IL GRANDE BRANNO
CANCRO, IL SEGNO CHE PIÙ OSARE

Buon giorno, Cancro! Arriva la Luna di novembre, come una madre che torna da un viaggio e vuole sapere cosa avete combinato negli ultimi tempi. Gli esami non finiscono mai, diceva Eduardo. Infatti, tra due settimane ci sarà Giove in opposizione e vorrà esaminare quello che avete fatto negli ultimi dodici anni... Per fortuna, Venere splende all'alba e al tramonto. L'amore è come una bella favola che si ripete ogni notte. Auguri.

© INFOLOGICORE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

VENERDÌ 15 novembre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Bologna

Contrassegni Tper, errori sulle revoche Ressa allo sportello

Moroni in Cronaca



DOMANI QUINTA USCITA

DAL MITO ALLA METAFISICA

di Vittorio SGARBI

6,90 €
in più



2050, l'Italia che finirà sott'acqua

Incuria e clima pazzo: mappa dei disastri annunciati. Venezia, commissario per il Mose e via 200 grandi navi Servizi e Marmo a p. 10, 11 e 13

La sfida di Salvini

A Bologna pensando a Roma

Michele Brambilla

Matteo Salvini è un uomo che ama le sfide, e ieri ha voluto lanciare quella forse decisiva - l'assalto all'Emilia-Romagna - da un luogo simbolo della sinistra. Il Paladonna, cioè il palazzo dello sport nel quale ha incoronato Lucia Borgonzoni candidata alla presidenza della Regione, è intitolato al sindaco comunista più amato, quello che esportò nel mondo il "modello Bologna"; è il luogo in cui Enrico Berlinguer diventò, nel 1969, segretario del Pci; è il luogo in cui Romano Prodi, nel 1996, lanciò l'Ulivo. Insomma là dove si cantava Bandiera Rossa (o almeno biancorossa), ieri il Capitano ha intonato Bandiera Verde. Se poi «la trionferà», è tutto da vedere.

Continua a pagina 2



Del Prete, Rosato, Tempera e Bonzi alle pagine 2, 3 e 4

Super vertice di maggioranza

Ilva, giustizia e manovra Conte ci prova ma resta solo

Troise a pagina 7

L'ACCUSA: CORRUZIONE

Arrestata la Comi Pupilla azzurra di Berlusconi

Consani e Crespi alle pagine 8 e 9

Il verdetto: 12 anni di carcere

Due carabinieri pestarono Cucchi Condannati per omicidio

B. Ruggiero a pagina 17



Un inedito regalo in dialetto nell'album

Guccini canta il Natale «Poesia per il mio paese»

Spinelli a pagina 31



Cristiani-Islam, alle radici del dialogo

Francesco e il sultano L'incontro 800 anni fa

Cardini a pagina 29





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Agevolazioni
Sulle sanzioni
per il bonus R&S
necessaria
una retromarcia

Reich e Vernassa
— a pagina 34

Plus24
Estinzione
anticipata dei
prestiti: l'impatto
della sentenza Ue

domani con il quotidiano



ROBERTO COIN
ROCK & DIAMONDS COLLECTION



FTSE MIB 23481,35 -0,41% | SPREAD BUND 10Y 176,40 +14,00 | €/S 1,0997 -0,08% | ORO FIXING 1466,65 +0,26% | Indici&Numeri → PAGINE 42-45

Mittal spegne l'Ilva, balzo dello spread

LA CRISI DELL'ACCIAIO

L'altoforno 2 sarà fermato il 13 dicembre, l'altoforno 1 (l'ultimo) il 15 gennaio 2020

Conte vuole ancora trattare e allunga i tempi del ricorso in Tribunale

Filiazione chiusa in relazione alle 22

Nessun passo indietro. ArcelorMittal insiste nel suo disimpegno da Taranto e ieri ha comunicato ai sindacati il piano di fermata degli impianti di siderurgia. La tabella di marcia prevede che l'altoforno 2 della ex Ilva sia fermato il prossimo 13 dicembre, l'altoforno 1 il 15 gennaio 2020. Ci sarà anche la fermata delle cokerie e delle centrali elettriche. Immediatamente le ripercussioni sui mercati: lo spread Btp/bund vola a 178 punti base (+9,68%). — Servizi alla pagina 2-3

La corsa di ieri dello spread

Differenziale fra Btp e Bund a dieci anni



ANTONIO GOZI (DUFERCO)

«Una tragedia italiana e la fine di Taranto A pagare sarà tutta l'industria del Paese»

Raoul de Forcade — a pag. 2



PANORAMA

RIFORMA DELLA GIUSTIZIA

Processi con tempi certi per superare la prescrizione

Caccia a un compromesso che possa tenere insieme nuova prescrizione e tempi certi per i processi penali. Dove la soluzione che potrebbe mettere d'accordo gli azionisti di maggioranza del Governo potrebbe passare per la determinazione di rigidissimi termini di fase. — a pagina 8

CONTRATTI PUBBLICI

Anac: sul tetto ai subappalti valutazione caso per caso

Via il tetto unico per i contratti di subappalto, decisione alle fa gara per gara. Lo segnala l'Autorità anticorruzione al governo sollecitando l'adeguamento alla sentenza Ue. Intanto il governo accorderà sul regolamento unico appalti. — a pagina 27

RICERCA

Cura del cancro, la Biouniversa di Salerno vola a San Diego

Vera Viola — a pag. 13

ECONOMIA TEDESCA

Berlino evita la recessione Scholz: non serve intervenire

La Germania evita la recessione ma la crescita resta debole nel terzo trimestre. Il Pil è salito dello 0,15 (-0,25 nel secondo trimestre). L'andamento dell'economia preoccupa, ma per il ministro delle Finanze Scholz non servono stimoli. — a pagina 30

SENTENZA IN ASSISE

Caso Cucchi, condannati a 12 anni due carabinieri

I due carabinieri Di Bernardo e D'Alessandro sono stati condannati a 12 anni per omicidio preterintenzionale nel processo per la morte di Stefano Cucchi. L'imputato teste Francesco Telesco è stato invece assolto dall'accusa di omicidio.

L'ANALISI

ULTIMA CHIAMATA, MUORE L'IMPIANTO DI TARANTO

di Paolo Bricco

l'va ultima chiamata. L'acciaieria, così, muore. Spegnerne un altoforno significa sottoporlo a uno stress strutturale. Lo sbalzo termico, se le operazioni vengono compiute non a regola d'arte, lo fa crepare dall'interno. Crepare.

appunto. L'altoforno si spacca in più punti. Le cokerie implodono. Per riaccendere l'acciaieria, bisogna eseguire interventi che possono costare - per ogni singolo impianto - dai cento milioni di euro in su. — Continua a pagina 2

LA GRIFFE PUNTA A PIAZZA AFFARI



Grande riconoscibilità. Missoni, uno dei marchi della moda più iconici del Made in Italy, è partecipata da Fsi, il fondo pubblico promosso dalla Cdp

Missoni, al via le grandi manovre per la Borsa

Simone Filippetti — a pag. 21

Emergenza a Venezia, il Governo stanziava i primi 20 milioni

ALLARME CLIMA

Brugnaro e Zala nominati commissari per la gestione degli interventi urgenti

Il ministro De Micheli: basta con l'eccessiva frammentazione dei poteri

Il Consiglio dei ministri ha dato il via libera alla dichiarazione dello stato d'emergenza per Venezia con i primi 20 milioni. C'è anche la nomina pro tempore a commissari per l'emergenza del sindaco Brugnaro per Venezia

del governatore Zala per il resto del Veneto. Paola De Micheli, ministro delle Infrastrutture, conferma che il governo varerà decreti anche per sospendere tutte le scadenze fiscali. E anticipa la sua strategia per rilanciare gli interventi in città in vista del Giustiziano del 26 novembre: rifinanziamento e riforma della legge speciale per Venezia mentre va ridotta la frammentazione dei poteri ordinarie e speciali che agiscono sulla città. Intanto l'Inea lancia l'allarme sull'inquinamento del Mediterraneo al 2000: il livello medio del mare lungo le coste italiane salirà di circa un metro. Le zone più vulnerabili, oltre alla Laguna, risultano Oristano, Cagliari, Taranto. — Morino e Santilli — a pag. 5



Il presidente della Regione Lombardia, Atilio Fontana

Autonomia
Fontana: ok alla legge del ministro, ma corra veloce

Monaci — a pag. 10



Giuseppe Bono, amministratore delegato del gruppo Fincantieri

Fincantieri
Maxi contratto con Lockheed e memoria alla Ue su Stx

Dominielli — a pag. 23

FORUM SOLE 24 ORE

Ricerca e impresa: il Politecnico di Milano ripensa la sua missione



Una università capace di lavorare in sinergia con le imprese e le istituzioni del territorio, ma attenta alle istanze della formazione e della ricerca a livello internazionale. È la missione che il rettore del Politecnico di Milano, Ferruccio Resta (foto), vuole disegnare per l'ateneo nel nuovo Piano triennale 2020-2022. Per farlo, ha aperto un confronto con gli stakeholder, che ha visto nel Forum del Sole 24 Ore la prima tappa. — Bussi, Mancini e Orlando — alle pagine 18-19

SHOP ONLINE | robertocoin.com



ROBERTO COIN
ROCK & DIAMONDS COLLECTION

Google guida l'assalto alle banche globali

SERVIZI FINANZIARI

Amazon decisa a seguirla. Aperta una nuova fase, in campo anche Facebook

I colossi tecnologici americani lanciano l'assalto al business del credito. Da una parte Google alza il tiro nell'offensiva all'universo bancario tradizionale con la promessa di permettere ai suoi utenti di avere conti bancari a partire dall'anno prossimo. Dal-

l'altra, aspettando l'evoluzione della criptovaluta Libra, Facebook avvia il suo sistema di pagamento, Facebook Pay, che permetterà agli utenti di Messenger, Instagram e WhatsApp di scambiarsi denaro e fare acquisti. Tutto questo mentre Apple inaugura la sua carta di credito insieme a Goldman Sachs e Amazon, già presente nel credito al business con la divisione Lending, punta a espandersi nel consumer mediante conti correnti. — Pierangelo Soldavini — a pagina 7

TELECOMUNICAZIONI

Bassanini: sì alla rete unica ma non dev'essere sotto Tim

Antonietta Olivieri — a pag. 22

.moda

INDUSTRIA
STILE
BELLEZZA



L'Armani day di Milano, una lezione di coerenza

Giorgio Armani ha sfilato per la prima volta con una collezione «pret-à» che inaugura una mostra agli accessori: «È giusto che il pubblico si aspetti da me ogni volta qualcosa di nuovo, soprattutto oggi che vedo dappertutto eché e tracce del mio stile e del mio lavoro». — Angelo Piacavento — a pag. 39



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 15 novembre 2019
Anno LXXV - Numero 315 - € 1,20
Sant'Alberto Magno

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 396, tel 06/675.881 * Abbinamenti a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20
a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,20 - a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50
a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20 - ISSN 0391-6900

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

AFFARI DORATI CON I SOLDI PER I POVERI

Preso la banda di Maduro Ha un attico in via Condotti

L'immobile romano acquistato portando via da Caracas il denaro delle donazioni Riciclati per la famiglia del presidente venezuelano gli aiuti mondiali contro la fame

Di Corrado e Ossino a pagina 19

Il Tempo di Oshø

Di Maio l'epuratore: «Chi mi rema contro può andarsene»

La Rosa a pagina 7



«Colle? No grazie» La Segre è più seria del suo fan club

DI RICCARDO MAZZONI
Con poche, semplici e rigorose parole, Liliana Segre ha garbatamente respinto la candidatura al Quirinale che le era stata proposta da diversi pulpiti, definendola «improporzionabile» non solo per motivi anagrafici. (...) segue a pagina 2

Disastro Taranto
Ilva spegne i forni
A gennaio lavoratori a casa
Barbieri a pagina 3

Dal governo 20 milioni
Arrivano i fondi
per l'allagamento
di Venezia
Pietrafitta a pagina 8

LA PIZZERIA PIÙ FAMOSA D'ITALIA
AMICONE

CUCINA TIPICA ROMANA
OLTRE 100 TIPI DI PIZZA
PESCE FRESCO TUTTI I GIORNI
APERTO TUTTI I GIORNI

Via Tor Schiavi 117 • Roma
Zona: Centocelle
Tel. 06 2414667 • Cel. 393 9931782
www.ristorantedallamicone.it

Il diario
di Maurizio Costanzo

Incredibile e drammatico quanto è accaduto in questi giorni a Venezia, con l'acqua alta, con San Marco allagata, con mille disagi e problemi. Più di cinque miliardi sono stati spesi per una cosa che si chiama Mose e che dovrebbe salvare Venezia da rischi di acqua alta. Vi si lavora da anni, forse sarà finito nella primavera del 2021. Chissà, avranno fatto un patto con le maree. No, la colpa non è del cambiamento climatico, la colpa è di chi non fa le cose che era previsto fare. Questo non vale solo per Venezia, ma anche per Matera, inusata da fiumi di fango e da mille altre località italiane che sono sempre a rischio disastro.

IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

SUSTENIUM PLUS

SUSTENIUM PLUS LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!

Caso Cerciello

«Processate i due americani»
La procura chiede il giudizio immediato per Elder e Natale
a pagina 16

La sentenza

«Cucchi ucciso»
12 anni ai militari
Carabinieri condannati
Lo sfogo della sorella
«Finalmente giustizia»
a pagina 11



Roma Nord

La banda dei furti con il car sharing
Affittavano le auto per andare a ripulire tabaccherie e bar
a pagina 17

Monte Livata

Stagione sciistica ancora a rischio
Restano sequestrate le aree nelle vicinanze degli impianti di risalita



Sbraga a pagina 20

Solito copione

In Atac tornano le nomine del Pd
Riapre il circolo Dem
E la presidente diventa responsabile Roma-Lido
Novelli a pagina 14

Tutte le chiusure

Cortei e sit-in
Sabato blindato
Pensionati, studenti e pendolari in piazza
Rischi per il traffico
Magliaro a pagina 15

Venerdì 15 Novembre 2019
Nuova serie - Anno 29 - Numero 270 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* Giornale indicibile nel Marketing (Tag: ItaliaOggi) * 2,30 - Marketing (Tag: ItaliaOggi)

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



MANOVRA 2020
Lotta al sommerso debole per i paletti al forfettario
Poggiani a pag. 37

CORTE DI CASSAZIONE
Saldo e stralcio sul bollo auto al di là della cartella
Alberici a pag. 38

CORTE DI GIUSTIZIA UE
L'avvocato: la controllata non è una stabile organizzazione
Ricca a pag. 39

SU WWW.ITALIAOGLI.IT
Bollo auto - La sentenza sul saldo e stralcio
Stabile organizzazione - Controllate, le conclusioni dell'avvocato della Corte Ue
Manovra 2020 - Il documento del Garante privacy

Manfredi: l'Ilva è una bomba sociale. Se salta, pil del sud a -0,7% e 20 mila posti in fumo
Alessandra Ricciardi a pag. 7

Italia Oggi

www.italiaoggi.it
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Appalti, salvagente ai creditori

Al via il fondo salva opere che risarcirà fino al 70% dei crediti insoddisfatti a sub-appaltatori e sub-fornitori per appalti di lavori pubblici, servizi o forniture

Crediti insoddisfatti dei sub-appaltatori, sub-affidatari e sub-fornitori nei confronti dell'appaltatore pagati nella misura massima del 70% grazie al Fondo salva opere, che si applicherà alle gare di lavori oltre i 200 mila euro e a quelle di forniture e servizi oltre i 100 mila euro connesse alla realizzazione di lavori. Per quest'anno il tesoro del Fondo stanziato dallo Stato è di 12 milioni di euro, che diventeranno 33,5 il prossimo anno.

A NAPOLI
Per lei il sionismo è come il nazismo
De Magistris la nomina assessora
Vercillo a pag. 10

Le pasionarie M5s contro la desistenza in Emilia. Danilo Toninelli le appoggia



«Non presentarsi alle Regionali in Emilia-Romagna sarebbe per il M5s un errore clamoroso e difficilmente recuperabile. Nei territori c'è l'aspettativa di vedere il logo pentastellato sulle schede elettorali. E poi se si perde, si perde con onore, non scappando». Giulia Gibertoni guida la fronda di parte del M5s nei confronti della scelta dei vertici del Movimento di rinunciare a presentarsi con simbolo pentastellato alle regionali del 26 gennaio. A darle una mano c'è l'ex ministro Danilo Toninelli, che non ha dubbi: «A me pare che non candidarsi sia l'esatto opposto di quel "non mollare mai" che da sempre ispira il M5s».

DIRITTO & ROVESCIO
L'urordagata di Forza Italia, Laura Comi, è stata arrestata nell'ambito dell'inchiesta lombarda su tangenti, finanziamenti illeciti, appalti e nomine. Nelle carte del Tribunale di Milano si ricorda, per ben 43 volte, che i supposti tangenzialisti organizzarono le loro operazioni al «Ristorante dei poveri» di Milano che è un nome scherzoso affibbiato a un ristorante che è invece molto chic. Cadenuto nella trappola leoninic non è parso vero alla vicepresidente del senato, la M5s Paola Taveras, di stracciarsi le vesti su Facebook accusando gli inquirenti di aver mangiato persino nella «Mensa dei poveri». La povera senatrice è stata travolta da un imbarazzante equivoco. Gli inquirenti infatti pranzarono al ristorante «Berto» che è molto diverso da una mensa dei poveri. Lì infatti si fa l'onobuho che piace tanto a Gabriele mentre Bettino Craxi vi preferiva il bollito e Roberto Formigoni, che era un habitué quando era potente, il riso al salto. Altro che poveri.

BANDO #CONCILIAMO
Via libera agli incentivi sui progetti di welfare aziendali
Cirio a pag. 41

SU RETE 4
Giordano protagonista dell'autunno del Biscione
Pizzotta a pag. 19

ICAHH 2019
Ecco come l'intelligenza artificiale cambia la sanità
Seochi a pag. 16

PRONTE AL LANCIO
Nike fa le scarpe anche ai medici e agli infermieri
Mercuriali a pag. 12

PER LA PRIMA VOLTA
Debutta al Foro Italo la nuova Ferrari Roma
Ferrari a pag. 18

MAXI MULTE
In difesa delle oche, NY proibisce il foie gras
a pag. 14

CROWDFUND ME Day

Dai click alle strette di mano. Vieni a conoscere di persona i protagonisti dell'equity crowdfunding

Save the date!
15 | GENNAIO | 2020
Ore 18.00
Palazzo Mezzanotte
Piazza Affari 6 - Milano

MEDIA PARTNER: **Class CNBC**

SPONSOR: **CleanBnB**, **directa** trading online dal 1996, **WIDE** YOUR IDEA. YOUR SUPPORT.

Da pubblicare in € 600.000. Con € 200.000.000 e € 300.000.000



LA NAZIONE

VENERDÌ 15 novembre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Famiglia modello, dramma ad Orvieto

**Uccide moglie e figlia
e poi si suicida
E' mistero sul motivo**

Lattanzi a pagina 19



Versilia, il lavoro rifiutato

**Pasticciere
introvabile
da due mesi**

Masseglia a pagina 18



2050, l'Italia che finirà sott'acqua

Incuria e clima pazzo: mappa dei disastri annunciati. Venezia, commissario per il Mose e via 200 grandi navi **Servizi e Marmo a p. 10, 11 e 13**

La sfida di Salvini

**A Bologna
pensando
a Roma**

Michele Brambilla

Matteo Salvini è un uomo che ama le sfide, e ieri ha voluto lanciare quella forse decisiva - l'assalto all'Emilia-Romagna - da un luogo simbolo della sinistra. Il Paladoczo, cioè il palazzo dello sport nel quale ha incoronato Lucia Borgonzoni candidata alla presidenza della Regione, è intitolato al sindaco comunista più amato, quello che esportò nel mondo il "modello Bologna"; è il luogo in cui Enrico Berlinguer diventò, nel 1969, segretario del Pci; è il luogo in cui Romano Prodi, nel 1996, lanciò l'Ulivo. Insomma là dove si cantava Bandiera Rossa (o almeno biancorossa), ieri il Capitano ha intonato Bandiera Verde. Se poi «la trionferà», è tutto da vedere.

Continua a pagina 2



Del Prete, Rosato, Tempera
e Bonzi alle pagine 2, 3 e 4

Super vertice di maggioranza

**Ilva, giustizia
e manovra
Conte ci prova
ma resta solo**

Troise a pagina 7

L'ACCUSA: CORRUZIONE

**Arrestata la Comi
Pupilla azzurra
di Berlusconi**

Consani e Crespi alle pagine 8 e 9

Il verdetto: 12 anni di carcere

**Due carabinieri
pestarono Cucchi
Condannati
per omicidio**

B. Ruggiero a pagina 17



Un inedito regalo in dialetto nell'album

**Guccini canta il Natale
«Poesia per il mio paese»**

Spinelli a pagina 31



Cristiani-Islam, alle radici del dialogo

**Francesco e il sultano
L'incontro 800 anni fa**

Cardini a pagina 29



Oggi a € 2,00



Venerdì
15 novembre 2019
Anno 44 - N° 271

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli

HERNO

L'OFFENSIVA DI SALVINI

Bologna che resiste

Oltre diecimila persone in piazza Maggiore sfidano il capo leghista che fatica a riempire il PalaDozza
Avviso al governo: "Se vinciamo anche in Emilia-Romagna, qualcuno a Roma dovrà prenderne atto"

La città risponde con la folla delle "sardine" che cantano Bella Ciao

L'editoriale

L'autunno
freddo
della destra

di Ezio Mauro

La crisi materiale del Paese (Ilva e Alitalia sono i primi segnali dell'autunno caldo) si scarica com'è giusto e inevitabile sul governo, portando in prima linea il presidente del Consiglio, anche per la debolezza dei partiti che lo sostengono, col Pd impagliato in mezzo alla perenne frenesia movimentista di Renzi e Di Maio. Nessuno dei tre partiti alleati vuole andare al voto, ma tutti capiscono che il governo ha esaurito le ragioni d'emergenza per cui è nato, e se vuole durare deve trovarne altre, capaci di dare una cornice di senso alle sue singole azioni, manovra in testa: altrimenti cadrà, per mancanza di significato politico. Sorprendentemente, la stessa ricerca di significato è incominciata a destra, senza proclami, anzi sottraccia. Qui l'autunno è freddo, senza tensioni evidenti tra i partner della Lega, di Fratelli d'Italia e di Forza Italia. A una prima occhiata, anzi, sembrerebbe conveniente e sufficiente star fermi.

● continua a pagina 41

A Bologna va in scena la sfida tra Matteo Salvini e "la piazza delle sardine". Il leader della Lega lancia dal PalaDozza l'assalto all'Emilia-Romagna, in vista del voto del 26 gennaio, e apre la campagna elettorale di Lucia Borgonzoni, la candidata del centrodestra alla presidenza della Regione. «Se vinciamo qualcuno a Roma dovrà prenderne atto», avvisa. In piazza Maggiore oltre diecimila persone gli rispondono con una mobilitazione di protesta, strette come sardine, il simbolo scelto dagli organizzatori. Una manifestazione nata dall'idea di quattro studenti con lo slogan "Bologna non abbocca".

di Bignami, De Marchis e Venturi ● alle pagine 3 e 4

Il racconto

La faccia nera
del leader
per la festa rovinata

di Brunella Giovara

Maglione verde e faccia nera, nel senso dell'arrabbiatura tremenda, roba da perdere qualche chilo dalla tensione nervosa subito e qui, su questo parquet dove si è fatta molta storia ma non quella di Salvini e della Lega, non ieri sera almeno. Svanito l'effettaccio sperato, con il PalaDozza strapieno, e invece non è proprio andata così.

● a pagina 2

LA SENTENZA CUCCHI

"Finalmente Stefano può riposare in pace"

Dodici anni ai due carabinieri per l'omicidio
Alla sorella il baciamano di un maresciallo



▲ Sulle Dolomiti Stefano Cucchi in una foto scattata dal padre

Il commento

Un corpo
gonfiato di botte

di Carlo Bonini

Fu omicidio, dunque. E gli assassini vestirono l'uniforme dell'Arma e il camice bianco della medicina ospedaliera.

● alle pagine 6 e 7
con un servizio di Vincenzi

La memoria

Quel giorno
di dieci anni fa

di Luigi Manconi

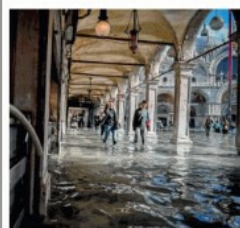
Ho conosciuto Ilaria Cucchi esattamente dieci anni fa. Avevo appreso tardivamente dal Tg3 della morte di suo fratello e l'avevo chiamata.

● a pagina 8

La Laguna ferita

Venezia come
Notre-Dame
Il mondo
deve aiutarla

di Natalia Aspesi



Nominata commissaria
per far partire il Mose
Stanziate 20 milioni

Venezia è nel cuore del mondo, e tutto il mondo è in allarme perché perdere anche un solo suo frammento sarebbe come cancellare non solo la bellezza che dovrebbe attraversare l'eternità, ma memoria e storia dell'umanità.

● a pagina 40
servizi di Iannuzzi, Mantengoli
Tonacchi e Visetti ● a pagina 10

Domani su D

"Io, malata di tumore
ho diritto alla bellezza"



E su Robinson

Julian Barnes
Lezione d'arte



Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49823933 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

Prezzi di vendita all'estero: Austria, Germania € 2,20 - Belgio, Francia,
Isola Canaria, Lussemburgo, Malta, Grecia, Monaco P., Olanda, Svezia € 2,50
Croazia KM 19 - Regno Unito GBP 2,20 - Svizzera CHF 3,50

con Libri
I Manga delle Scienze
€ 11,90

NZ

Tendenze Disney e la nuova vita dei cartoon ai tempi del #MeToo

GIUSEPPE CULICCHIA - P. 27

I volti del Tff Giallo, commedia e horror al Festival di Torino

CAPRARA E SIRI - PP. 28-29



Innovazione Turismo e capitale umano Parte da Livorno il tour de "La Stampa"

ABBURRA E ATERINI - PP. 18-19



LA STAMPA

VENERDÌ 15 NOVEMBRE 2019



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N. 313 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it GNN

INTERVISTA AL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO SULLO STATO DI EMERGENZA

Conte: subito un patto tra enti locali e governo per proteggere Venezia

"Brugnarò commissario per seguire insieme le criticità. Finiamo il Mose"

DEVE APRIRSI AL MONDO

SERENISSIMA SENZA UNA VISIONE

CARLO RATTI

Cosa ci colpisce dell'alluvione di Venezia di questi giorni? Certo le immagini della Basilica di San Marco nuovamente allagata: è la seconda volta che succede in meno di 400 giorni - mentre i quattro episodi precedenti si erano verificati lungo un periodo di 1200 anni. Nei prossimi decenni, anche modesti cambiamenti climatici potrebbero esser fatali alla Serenissima, con il suo fragile reticolo di calli, campi e palazzi «au ras de l'eau».

Questo il motivo per cui oggi molti si stanno interrogando su scenari apocalittici, e su quanto sarebbe ancora possibile fare per evitarli. Viene addirittura evocata una possibile «morte di Venezia». Tuttavia, credo che, al di là di essa, qualcosa altro ci dovrebbe allarmare: la morte dei veneziani. Non si tratta di una questione numerica. Le città non sono mai meri prodotti materiali: per rendere viva l'urbs - la città fisica, con le sue mura e le sue strade - deve esistere la civitas - una società di cittadini attiva e partecipe. E oggi la civitas veneziana è pressoché morta.

CONTINUA A PAGINA 5

DAVIDE LESSI

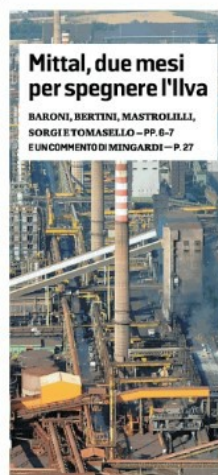
Un patto tra governo e istituzioni locali per proteggere Venezia. Il premier Conte dice di non voler perdere tempo in polemiche e sottolinea che «il Mose è da ultimare, perché è l'unica risposta sostenibile al problema dell'acqua alta». - P. 3

BRESOLIN, CRESCI E LESSI - PP. 2-5

REPORTAGE

La paura in Laguna "Aspettiamo la marea temendo il peggio"

NICCOLÒ ZANCAN - PP. 2-3



Mittal, due mesi per spegnere l'Ilva

BARONI, BERTINI, MASTROLILLI, SORGI E TOMASELLO - PP. 6-7
E UN COMMENTO DI MINGARDI - P. 27

GLI ATTACCHI A SEGRE

L'antisemitismo minaccia ogni cittadino

ABRAHAM B. YEHOSHUA

Uno dei più grandi studiosi israeliani dell'Olocausto, il professor Yehuda Bauer, ha scritto nel suo libro «The Jews: A Contrary People», una delle frasi più sorprendenti mai pubblicate nello studio della Shoah. E così dice: «Durante la seconda guerra mondiale ventisette milioni di persone non ebrei furono uccise a causa dell'ossessione antisemita di Hitler e dei suoi sostenitori». In altre parole, afferma Bauer, la profonda e brutale pulsione bellica del nazismo non era unicamente dovuta alle ben note ragioni di espansionismo territoriale e di ampliamento del dominio sul mondo, ma dalla folle intenzione di liquidare il piccolo e debole popolo ebraico. - P. 18

Omicidio Cucchi: due carabinieri condannati a dodici anni



Un sottufficiale dell'Arma fa il baciamaio a Ilaria Cucchi dopo la lettura della sentenza AMABILE, GRIGNETTI E IZZO - PP. 10-11

PARLA L'ATTTRICE MALIANA

Banane sull'uscio "La mia odissea perché sono nera"

KARIMA MOUALL

Dovrebbe essere una mattina come le altre per Balkissa Maiga. Colazione fatta, cartella sulle spalle della sua piccola bambina, mano nella mano e via, si esce. E invece no, le giornate di una donna nera, proveniente dal Mali - attrice nei film di Michele Placido, Alessandro Gassman, Fabrizio Bentivoglio, solo per fare qualche esempio - nel nostro Paese, non sono sempre come le altre. Appena apre la porta di casa, trova allestito per lei, sullo zerbino dell'ingresso uno spettacolo indecente: banane marce buttate alla rinfusa. Il messaggio razzista è evidente. Siamo in viale Marconi, a Roma. Un quartiere che conta un buon numero di stranieri, di molte nazionalità. - P. 17

BUONGIORNO

Lucette Destouches, seconda moglie di Louis-Ferdinand Céline, è morta a 107 anni il giorno prima del trentennale della caduta del Muro di Berlino. Che coincidenza interessante. L'ultimo segretario del Partito comunista italiano, Achille Occhetto, ha ricordato di come arrivò puntuale al rendez-vous con la storia, in quel 1989, siccome la caduta del Muro fu preceduta da piazza Tienanmen, e lui andò sotto l'ambasciata cinese a protestare: "Se questo è il comunismo, il comunismo è morto". Lucette, rimasta vedova, per anni impedì la ripubblicazione dei libelli antisemiti del marito (Bagatelle per un massacro, La scuola dei cadaveri), finché non cedette alla disperazione della fame. Invece un terzo libello - Mea culpa - continuò a girare, spesso frainteso. E' un'invettiva spietata e travolgente contro il comuni-

Mea culpa

MATTIA FELTRI

smo, scritta nel 1936 (con mezzo secolo e milioni di morti di vantaggio su Occhetto, ma vabbè) al ritorno da un viaggio in Unione Sovietica, a sentire al tatto il Paese della felicità universale, secondo la fama del tempo. Come al solito, Céline parlava di una cosa per parlare di un'altra, e in Mea culpa non fu nemmeno tanto criptico: quel che seduce del comunismo, scrisse, è che uno di questi giorni ci smascherà l'Uomo. Il comunismo, scrisse, è un'assicurazione, è farsi vedere sempre dalla parte del popolo, è l'apoteosi dei predicatori, e più sono farabutti e più predicano, specialmente la grande impostura della felicità; ma alla fine, scrisse, è solo una battaglia di avari contro invidiosi: tutta qui la gran contesa! Non smascherò tanto il comunismo, smascherò l'Uomo. E continua a smascherarlo, oggi, qui. —



Porti: 'Italian port days' inserita in agenda 2030 Aivp

Iniziativa di Assoporti esempio promozione cultura portuale

(ANSA) - GENOVA, 14 NOV - L' iniziativa 'Italian Port Days', promossa da **Assoporti** e portata avanti con successo da quasi tutte le realtà portuali italiane è stata considerata un buon esempio di promozione della cultura portuale a livello internazionale. A valutare questo progetto tale è stata l' AIVP (Associazione Internazionale Porti-Città) che l' ha inserita tra le iniziative internazionali di rilievo nella propria agenda 2030. I contenuti dell' agenda 2030 sono stati lanciati nel mese di giugno 2018, prendendo spunto da quella adottata dalle Nazioni Unite nel 2015 sugli obiettivi di sviluppo sostenibile. L' agenda delle città portuali è stata scritta in relazione ai 17 obiettivi UN e approfondisce 10 obiettivi che vanno riferiti alle aree portuali e circostanti: dall' adattamento ai cambiamenti climatici, la transizione energetica e l' economia circolare, la mobilità sostenibile, un nuovo modello di governance. l' investire nel capitale umano, la cultura e identità portuale, un' alimentazione di qualità per tutti, l' interfaccia città-porto, la salute e la qualità della vita e infine la protezione della biodiversità. "**Assoporti** ha lanciato Italian Port Days quest' anno per la prima volta, ideando un logo, uno slogan e un' idea progettuale comune per tutta la portualità italiana che si è aperta ai territori negli stessi giorni," ha commentato il Presidente Daniele Rossi dopo aver appreso la notizia, " Sono molto soddisfatto del fatto che la nostra iniziativa sia stata valutata come esempio da seguire in tema di integrazione sociale, in particolare in riferimento all' obiettivo 6. Voglio anticipare che nel 2020 prevediamo di ripetere l' iniziativa aggiungendo ulteriori novità". (ANSA).



'Italian Port Days' tra i buoni esempi dell'Agenda 2030 AIVP

L'iniziativa, promossa da **Assoporti** e portata avanti con successo da quasi tutte le realtà portuali italiane è stata considerata un buon esempio di promozione della cultura portuale a livello internazionale. A valutare questo progetto tale è stata l'AIVP (Associazione Internazionale Porti-Città) che l'ha inserita tra le iniziative internazionali di rilievo nella propria agenda 2030. I contenuti dell'agenda 2030 sono stati lanciati nel mese di giugno 2018, prendendo spunto da quella adottata dalle Nazioni Unite nel 2015 sugli obiettivi di sviluppo sostenibile. L'agenda delle città portuali è stata scritta in relazione ai 17 obiettivi UN e approfondisce 10 obiettivi che vanno riferiti alle aree portuali e circostanti: 1. Adattamento ai cambiamenti climatici; 2. Transizione energetica ed economia circolare; 3. Mobilità sostenibile; 4. Un nuovo modello di governance; 5. Investire nel capitale umano; 6. Cultura e identità portuale; 7. Un'alimentazione di qualità per tutti; 8. L'interfaccia città-porto; 9. Salute e qualità della vita; 10. Protezione della biodiversità. **Assoporti** ha lanciato Italian Port Days quest'anno per la prima volta, ideando un logo, uno slogan e un'idea progettuale comune per tutta la portualità italiana che si è aperta ai territori negli stessi giorni - ha commentato il presidente Daniele Rossi dopo aver appreso la notizia - Sono molto soddisfatto del fatto che la nostra iniziativa sia stata valutata come esempio da seguire in tema di integrazione sociale, in particolare in riferimento all'obiettivo 6. Nel 2020 prevediamo di ripetere l'iniziativa aggiungendo ulteriori novità. Per visualizzare l'inserimento di IPD tra i buoni esempi andare al seguente link: <https://www.aivpagenda2030.com/06-port-culture-identity>



Italian Port Days inserita tra i buoni esempi di Agenda 2030 AIVP per promozione cultura e identità portuale

(FERPRESS) - Roma, 14 NOV - L' iniziativa "Italian Port Days", promossa da **Assoport** e portata avanti con successo da quasi tutte le realtà portuali italiane è stata considerata un buon esempio di promozione della cultura portuale a livello internazionale. A valutare questo progetto tale è stata l' AIVP (Associazione Internazionale Porti-Città) che l' ha inserita tra le iniziative internazionali di rilievo nella propria agenda 2030. I contenuti dell' agenda 2030 sono stati lanciati nel mese di giugno 2018, prendendo spunto da quella adottata dalle Nazioni Unite nel 2015 sugli obiettivi di sviluppo sostenibile. L' agenda delle città portuali è stata scritta in relazione ai 17 obiettivi UN e approfondisce 10 obiettivi che vanno riferiti alle aree portuali e circostanti: 1. Adattamento ai cambiamenti climatici; 2. Transizione energetica ed economia circolare; 3. Mobilità sostenibile; 4. Un nuovo modello di governance; 5. Investire nel capitale umano; 6. Cultura e identità portuale; 7. Un' alimentazione di qualità per tutti; 8. L' interfaccia città-porto; 9. Salute e qualità della vita; 10. Protezione della biodiversità. **Assoport** ha lanciato Italian Port Days quest' anno per la prima volta, ideando un logo, uno slogan e un' idea progettuale comune per tutta la portualità italiana che si è aperta ai territori negli stessi giorni," ha commentato il Presidente Daniele Rossi dopo aver appreso la notizia, " Sono molto soddisfatto del fatto che la nostra iniziativa sia stata valutata come esempio da seguire in tema di integrazione sociale, in particolare in riferimento all' obiettivo 6. Voglio anticipare che nel 2020 prevediamo di ripetere l' iniziativa aggiungendo ulteriori novità."



Italian Port Days è stata inserita tra i buoni esempi dell' Agenda 2030 AIVP

L' iniziativa è promossa da **Assoport** Italian Port Days, l' iniziativa promossa dall' Associazione dei Porti Italiani (**Assoport**) e portata avanti con successo da quasi tutte le realtà portuali italiane, è stata considerata dall' AIVP (Associazione Internazionale Porti-Città) un buon esempio di promozione della cultura portuale a livello internazionale ed è inserita tra le iniziative internazionali di rilievo nell' agenda 2030 dell' AIVP i cui contenuti sono stati presentati nel giugno 2018 prendendo spunto da quella adottata dalle Nazioni Unite nel 2015 sugli obiettivi di sviluppo sostenibile. L' agenda delle città portuali è stata scritta in relazione ai 17 obiettivi UN e approfondisce dieci obiettivi che vanno riferiti alle aree portuali e circostanti: adattamento ai cambiamenti climatici; transizione energetica ed economia circolare; mobilità sostenibile; un nuovo modello di governance; investire nel capitale umano; cultura e identità portuale; un' alimentazione di qualità per tutti; l' interfaccia città-porto; salute e qualità della vita; protezione della biodiversità. «**Assoport** - ha ricordato il presidente dell' associazione dei porti italiani, Daniele Rossi - ha lanciato Italian Port Days quest' anno per la prima volta ideando un logo, uno slogan e un' idea progettuale comune per tutta la portualità italiana che si è aperta ai territori negli stessi giorni. Sono molto soddisfatto del fatto che la nostra iniziativa sia stata valutata come esempio da seguire in tema di integrazione sociale, in particolare in riferimento all' obiettivo 6. Voglio anticipare che nel 2020 prevediamo di ripetere l' iniziativa aggiungendo ulteriori novità».



Informazioni Marittime

Primo Piano

Italian Port Day tra i buoni esempi dell' associazione internazionale porti-città

L' iniziativa di Assoport è stata valutata positivamente in tema di integrazione sociale

" Italian Port Days " è un buon esempio di promozione della cultura portuale a livello internazionale. A dirlo è l' AIVP (Associazione Internazionale Porti-Città) che ha inserito l' iniziativa di **Assoport** tra i progetti/eventi di rilievo nella propria agenda 2030. I contenuti dell' agenda 2030 sono stati lanciati nel mese di giugno 2018, prendendo spunto da quella adottata dalle Nazioni Unite nel 2015 sugli obiettivi di sviluppo sostenibile. L' agenda delle città portuali è stata scritta in relazione ai 17 obiettivi Un e approfondisce 10 obiettivi che vanno riferiti alle aree portuali e circostanti: 1. Adattamento ai cambiamenti climatici; 2. Transizione energetica ed economia circolare; 3. Mobilità sostenibile; 4. Un nuovo modello di governance; 5. Investire nel capitale umano; 6. Cultura e identità portuale; 7. Un' alimentazione di qualità per tutti; 8. L' interfaccia città-porto; 9. Salute e qualità della vita; 10. Protezione della biodiversità. "**Assoport** ha lanciato Italian Port Days quest' anno per la prima volta, ideando un logo, uno slogan e un' idea progettuale comune per tutta la portualità italiana che si è aperta ai territori negli stessi giorni," ha commentato il presidente Daniele Rossi dopo aver appreso la notizia, " Sono molto soddisfatto del fatto che la nostra iniziativa sia stata valutata come esempio da seguire in tema di integrazione sociale, in particolare in riferimento all' obiettivo 6 . Voglio anticipare che nel 2020 prevediamo di ripetere l' iniziativa aggiungendo ulteriori novità".



Italian Port Days nell'agenda 2030 di Aivp

L'iniziativa di Assoportri ritenuta di rilievo internazionale

ROMA Italian Port Days, l'iniziativa promossa da **Assoportri** e portata avanti da quasi tutte le realtà portuali italiane, è stata considerata un buon esempio di promozione della cultura portuale a livello internazionale. L'Associazione internazionale porti-città (Aivp) l'ha infatti inserita tra quelle di rilievo internazionale nella propria agenda 2030. I contenuti dell'agenda 2030 sono stati lanciati nel mese di Giugno 2018, prendendo spunto da quella adottata dalle Nazioni Unite nel 2015 sugli obiettivi di sviluppo sostenibile. L'agenda delle città portuali è stata scritta in relazione ai 17 obiettivi Un e approfondisce 10 obiettivi che vanno riferiti alle aree portuali e circostanti: 1. Adattamento ai cambiamenti climatici 2. Transizione energetica ed economia circolare 3. Mobilità sostenibile 4. Un nuovo modello di governance 5. Investire nel capitale umano 6. Cultura e identità portuale 7. Un'alimentazione di qualità per tutti 8. L'interfaccia città-porto 9. Salute e qualità della vita 10. Protezione della biodiversità **Assoportri** -commenta il presidente di **Assoportri** Daniele Rossi ha lanciato Italian Port Days quest'anno per la prima volta, ideando un logo, uno slogan e un'idea progettuale comune per tutta la portualità italiana che si è aperta ai territori negli stessi giorni. Sono molto soddisfatto del fatto che la nostra iniziativa sia stata valutata come esempio da seguire in tema di integrazione sociale, in particolare in riferimento all'obiettivo 6. Voglio anticipare che nel 2020 prevediamo di ripetere l'iniziativa aggiungendo ulteriori novità.

Redazione

The screenshot shows the website 'Messaggero Marittimo.it' with the article 'Italian Port Days nell'agenda 2030 di Aivp'. The article text is partially visible, matching the main text on the left. The website header includes 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADOLINI SRL' and 'Messaggero Marittimo.it'. There is a navigation menu with 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO'. A sidebar on the right contains a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME POPOLARI' news items.

Italian Port Days inserita nell' Agenda 2030 AIVP. Considerata un buon esempio di promozione della cultura portuale a livello internazionale

Roma - L' iniziativa "Italian Port Days", promossa da **Assoporti** e portata avanti con successo da quasi tutte le realtà portuali italiane è stata considerata un buon esempio di promozione della cultura portuale a livello internazionale. A valutare questo progetto tale è stata l' AIVP (Associazione Internazionale Porti-Città) che l' ha inserita tra le iniziative internazionali di rilievo nella propria agenda 2030. I contenuti dell' agenda 2030 sono stati lanciati nel mese di giugno 2018, prendendo spunto da quella adottata dalle Nazioni Unite nel 2015 sugli obiettivi di sviluppo sostenibile. L' agenda delle città portuali è stata scritta in relazione ai 17 obiettivi UN e approfondisce 10 obiettivi che vanno riferiti alle aree portuali e circostanti: 1 .Adattamento ai cambiamenti climatici; 2 . Transizione energetica ed economia circolare; 3 . Mobilità sostenibile; 4 . Un nuovo modello di governance; 5 . Investire nel capitale umano; 6 . Cultura e identità portuale; 7 . Un' alimentazione di qualità per tutti; 8 . L' interfaccia città-porto; 9 . Salute e qualità della vita; 10 . Protezione della biodiversità. "**Assoporti** ha lanciato Italian Port Days quest' anno per la prima volta, ideando un logo, uno slogan e un' idea progettuale comune per tutta la portualità italiana che si è aperta ai territori negli stessi giorni," ha commentato il Presidente Daniele Rossi dopo aver appreso la notizia, " Sono molto soddisfatto del fatto che la nostra iniziativa sia stata valutata come esempio da seguire in tema di integrazione sociale, in particolare in riferimento all' obiettivo 6. Voglio anticipare che nel 2020 prevediamo di ripetere l' iniziativa aggiungendo ulteriori novità."



Sea Reporter.it
Giornale ON-LINE per la libera comunicazione

Home | Porti | Industria e Tecnologia | Shopping | Unione Europea | Ambiente | News | Turismo

Italian Port Days inserita nell'Agenda 2030 AIVP Considerata un buon esempio di promozione della cultura portuale a livello internazionale

Publicato da Redazione il 14 novembre 2018 ore 14:41

Roma - L'iniziativa "Italian Port Days", promossa da Assoporti e portata avanti con successo da quasi tutte le realtà portuali italiane è stata considerata un buon esempio di promozione della cultura portuale a livello internazionale. A valutare questo progetto tale è stata l'AIVP (Associazione Internazionale Porti-Città) che l'ha inserita tra le iniziative internazionali di rilievo nella propria agenda 2030.

I contenuti dell'agenda 2030 sono stati lanciati nel mese di giugno 2018, prendendo spunto da quella adottata dalle Nazioni Unite nel 2015 sugli obiettivi di sviluppo sostenibile. L'agenda delle città portuali è stata scritta in relazione ai 17 obiettivi UN e approfondisce 10 obiettivi che vanno riferiti alle aree portuali e circostanti.

1. Adattamento ai cambiamenti climatici; 2. Transizione energetica ed economia circolare; Mobilità sostenibile; 4. Un nuovo modello di governance; 5. Investire nel capitale umano; Cultura e identità portuale; 7. Un'alimentazione di qualità per tutti; 8. L'interfaccia città-porto; 9. Salute e qualità della vita; 10. Protezione della biodiversità.

"Assoporti ha lanciato Italian Port Days quest'anno per la prima volta, ideando un logo, uno slogan e un'idea progettuale comune per tutta la portualità italiana che si è aperta ai territori negli stessi giorni," ha commentato il Presidente Daniele Rossi dopo aver appreso la notizia. Sono molto soddisfatto del fatto che la nostra iniziativa sia stata valutata come esempio da seguire in tema di integrazione sociale, in particolare in riferimento all'obiettivo 6. Voglio anticipare che nel 2020 prevediamo di ripetere l'iniziativa aggiungendo ulteriori novità."

Sea Reporter.it

Un' Authority che può trainare l' intera Area dello Stretto

Presente anche il sindaco di Villa San Giovanni. L' Ente gode di ottima salute: in cassa ci sono ben 147 milioni di euro

Lucio D' Amico Un Ente che ha 127 milioni di euro in cassa. L' Autorità di sistema portuale dello Stretto parte da una solidità economico-finanziaria che può produrre frutti copiosi e redditizi per l' intero territorio, non solo per i porti di Messina e Milazzo ma anche per quelli della sponda calabra. E questo è un dato che può e deve far riflettere chi, a Reggio o a Villa San Giovanni, continua ad assumere posizioni contrarie all' istituzione di un' Authority che, invece, è nelle condizioni di poter essere il motore trainante dello sviluppo dell' Area dello Stretto. Lo ha ribadito ieri mattina il presidente Mario Paolo Mega durante la riunione del Comitato portuale. Il successore del commissario Antonino De Simone ha presieduto il vecchio organismo consultivo (quello che conta 24 componenti tra rappresentanti degli armatori, degli operatori portuali, dei lavoratori, delle organizzazioni datoriali e sindacali, oltre che della Regione siciliana e degli Enti locali) perché la riforma ancora deve essere completata con l' insediamento del nuovo Comitato di gestione. Un dato significativo: alla riunione di ieri mattina si è presentato il sindaco di Villa S. Giovanni Giovanni Siclari. L' invito di Mega, infatti, era stato esteso anche alla rappresentanza calabrese (la Regione e le Amministrazioni di Reggio e Villa) nonostante non facciano parte del vecchio Comitato portuale. Ma Siclari ha inteso dare un segnale importante, nel momento in cui la Calabria continua la sua "guerra" tecnico-giuridica e politica nei confronti della riforma della portualità che ha accorpato Reggio e Villa a Messina-Milazzo e non a Gioia Tauro. Il sindaco di Villa ha apprezzato l' invito del presidente Mega e ha sottolineato che il Comune da lui guidato vuole «giocare sin da subito un ruolo attivo per lo sviluppo delle tematiche connesse all' Area dello Stretto». Altra importante novità: i componenti del Comitato portuale hanno condiviso all' unanimità la proposta del presidente di rientrare in **Assoporti**, l' Associazione dei porti italiani, concordando sull' idea che «il sistema portuale dello Stretto rappresenti uno degli snodi strategici del sistema trasportistico nazionale e pertanto debba essere fortemente tenuto in considerazione nei tavoli di confronto nazionale sui temi inerenti la portualità, la logistica e le reti di trasporto». Sempre all' unanimità è stato approvato il bilancio di previsione dell' AdSP per l' anno 2020, che presenta un avanzo di amministrazione 87 milioni di euro e «tiene conto delle maggiori spese in conto capitale finalizzate ai lavori di riqualificazione e rifunzionalizzazione degli uffici e del padiglione di ingresso nel quartiere fieristico di Messina, in merito ai quali la commissione di gara sta ultimando l' esame delle offerte presentate dalle ditte concorrenti». «La consistenza finale di cassa - sottolinea il segretario generale Ettore Gentile - prevista al 31 dicembre 2020, è pari a 127 milioni di euro, a conferma della solidità economica dell' Ente». Il programma triennale delle opere 2018-2020 riporta un ammontare complessivo di risorse disponibili pari a 310.711.000 di euro. Traffico passeggeriaumentato del 4,9% Nel 2018, secondo la relazione della Corte dei Conti, le unità di personale a tempo indeterminato sono rimaste invariate, rispetto all' esercizio precedente, in numero di 29, per un costo complessivo di 2.708.484 di euro (2.762.432 di euro nel 2017). Relativamente al traffico portuale, si evidenzia nel 2018 un incremento del traffico passeggeri del 4,9 per cento attestandosi a 11,5 milioni di utenti; il volume delle merci registra una flessione del



Gazzetta del Sud

Primo Piano

5 per cento, portandosi a 24,4 milioni di tonnellate, di cui 18 milioni circa di sole merci liquide.

L' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto aderirà ad Assoport

Approvato all' unanimità il bilancio di previsione dell' AdSP per l' anno 2020 Oggi si è riunito il Comitato Portuale dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, il nuovo ente costituito alla fine dello scorso anno e incaricato di amministrare i porti di Messina, Milazzo, Tremestieri, Reggio Calabria e Villa San Giovanni, che ha approvato all' unanimità la proposta del nuovo presidente dell' AdSP, Mario Mega, di rientrare nell' Associazione dei Porti Italiani (Assoport), concordando sull' idea che il sistema portuale dello Stretto rappresenti uno degli snodi strategici del sistema trasportistico nazionale e pertanto debba essere fortemente tenuto in considerazione nei tavoli di confronto nazionale sui temi inerenti la portualità, la logistica e le reti di trasporto. Il Comitato Portuale, organo che continuerà ad agire nel pieno delle funzioni fino all' insediamento del Comitato di gestione, l' organismo che dovrà essere nominato dal presidente dell' ente, ha inoltre approvato all' unanimità il bilancio di previsione dell' AdSP per l' anno 2020 che presenta un avanzo di amministrazione di 87 milioni di euro e tiene conto delle maggiori spese in conto capitale finalizzate ai "Lavori di riqualificazione e rifunzionalizzazione degli uffici e del padiglione di ingresso nel quartiere fieristico di Messina", in merito ai quali la commissione di gara sta ultimando l' esame delle offerte presentate dalle ditte concorrenti. La consistenza finale di cassa presunta al 31 dicembre 2020 è pari a 127 milioni di euro, «a conferma - ha sottolineato l' AdSP - della solidità economica dell' ente, il che costituisce una garanzia della capacità dell' AdSP di intraprendere già nell' immediato futuro azioni e interventi anche a beneficio dei nuovi territori annessi alla circoscrizione di sua competenza».



Il Dispaccio

Primo Piano

Si riunisce Comitato Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

Il nuovo Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, Mario Mega, ha presieduto il 14 novembre il Comitato Portuale. L' Organo continuerà, infatti, ad agire nel pieno delle funzioni fino all' insediamento del Comitato di Gestione. Alla riunione era presente il Sindaco di Villa S. Giovanni, Dott. Giovanni Siclari, che ha apprezzato l' invito del Presidente Mega, rappresentando l' interesse del suo Comune a giocare sin da subito un ruolo attivo per lo sviluppo delle tematiche di competenza dell' AdSP connesse all' Area dello Stretto. In applicazione del principio della continuità dell' azione amministrativa, sono state sottoposte al Comitato e approvate una serie di pratiche relative alla gestione del Demanio di competenza. I componenti del Comitato Portuale hanno, inoltre, condiviso all' unanimità la proposta del nuovo Presidente di rientrare in **Assoporti**, Associazione dei porti italiani, concordando sull' idea che il sistema portuale dello Stretto rappresenti uno degli snodi strategici del sistema trasportistico nazionale e pertanto debba essere fortemente tenuto in considerazione nei tavoli di confronto nazionale sui temi inerenti la portualità, la logistica e le reti di trasporto. Sempre all' unanimità è stato approvato il bilancio di previsione dell' AdSP per l' anno 2020, che presenta un avanzo di amministrazione di euro 87 milioni e tiene conto delle maggiori spese in conto capitale finalizzate ai "Lavori di riqualificazione e rifunzionalizzazione degli uffici e del padiglione di ingresso nel quartiere fieristico di Messina", in merito ai quali la commissione di gara sta ultimando l' esame delle offerte presentate dalle ditte concorrenti. La consistenza finale di cassa presunta al 31/12/2020 è pari a euro 127 milioni, a conferma della solidità economica dell' Ente, il che costituisce una garanzia della capacità dell' AdSP di intraprendere già nell' immediato futuro azioni e interventi anche a beneficio dei nuovi territori annessi alla circoscrizione di sua competenza.



Autorità Portuale dello Stretto: il presidente Mega riunisce il Comitato Portuale

Approvato il bilancio di previsione dell' Autorità Portuale dello Stretto per l' anno 2020, l' Autorità chiederà di rientrare in Assoporti

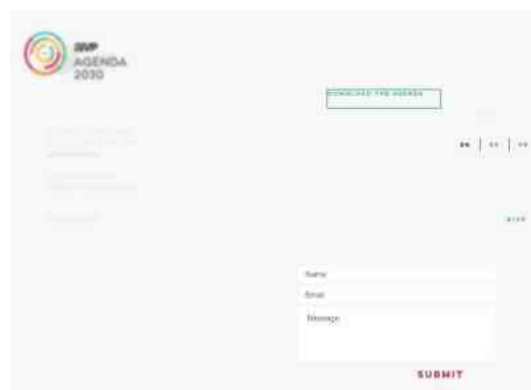
Il nuovo Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, Mario Mega , ha presieduto il 14 novembre il Comitato Portuale. L' Organo continuerà, infatti, ad agire nel pieno delle funzioni fino all' insediamento del Comitato di Gestione. Alla riunione era presente il Sindaco di Villa S. Giovanni, Dott. Giovanni Siclari, che ha apprezzato l' invito del Presidente Mega, rappresentando l' interesse del suo Comune a giocare sin da subito un ruolo attivo per lo sviluppo delle tematiche di competenza dell' AdSP connesse all' Area dello Stretto. In applicazione del principio della continuità dell' azione amministrativa, sono state sottoposte al Comitato e approvate una serie di pratiche relative alla gestione del Demanio di competenza. I componenti del Comitato Portuale hanno, inoltre, **condiviso all' unanimità la proposta del nuovo Presidente di rientrare in Assoporti**, Associazione dei porti italiani, concordando sull' idea che il sistema portuale dello Stretto rappresenti uno degli snodi strategici del sistema trasportistico nazionale e pertanto debba essere fortemente tenuto in considerazione nei tavoli di confronto nazionale sui temi inerenti la portualità, la logistica e le reti di trasporto. Sempre all' unanimità è stato approvato il bilancio di previsione dell' AdSP per l' anno 2020, che presenta un avanzo di amministrazione di euro 87 milioni e tiene conto delle maggiori spese in conto capitale finalizzate ai "Lavori di riqualificazione e rifunzionalizzazione degli uffici e del padiglione di ingresso nel quartiere fieristico di Messina", in merito ai quali la commissione di gara sta ultimando l' esame delle offerte presentate dalle ditte concorrenti. La consistenza finale di cassa presunta al 31/12/2020 è pari a euro 127 milioni , a conferma della solidità economica dell' Ente, il che costituisce una garanzia della capacità dell' AdSP di intraprendere già nell' immediato futuro azioni e interventi anche a beneficio dei nuovi territori annessi alla circoscrizione di sua competenza.



PORT CULTURE & IDENTITY

LOCAL PORT IDENTITY AS A KEY ASSET FOR SUSTAINABLE RELATIONSHIP

PROMOTING AND CAPITALISING ON THE SPECIFIC CULTURE AND IDENTITY OF PORT CITIES AND ALLOWING RESIDENTS TO DEVELOP A SENSE OF PRIDE AND FLOURISH AS PART OF A CITY PORT COMMUNITY OF INTEREST Developing all types of promenades and other open spaces in City Port interface zones, to promote a better understanding of port and logistic activities. Integrating spaces and functions open to residents and visitors alike into port facilities, enhancing the visibility of the port and its activities. Encouraging the creation of Port Centres. Providing, by any means, daily news and information on port and city life for residents, particularly young people and school students. Organising temporary or permanent cultural events in port areas.



Il Piccolo

Trieste

Il presidente Gialuz: «Promuoveremo l' evento e Trieste, cercando di definire delle partnership». Domani l' appuntamento

La Barcolana va alla conquista dell' Oriente nel raduno annuale degli yacht club cinesi

il focus Andrea Pierinill mare di Trieste e quello della Cina, un collegamento che va oltre i progetti del porto e arriva fino allo sport e alla vela. Il presidente della Società velica di Barcola e Grignano, Mitja Gialuz, presenterà la Barcolana a Haikou, la città scelta per la Chinese Sailing Annual Awards Ceremony e per la premiazione del Chinese Sailing Hall of Fame con la proclamazione del velista cinese dell' anno. L' evento si terrà domani ed è l' incontro annuale di tutti gli yacht club della repubblica popolare, dei rappresentanti di oltre trenta municipalità - città dai tre ai cinque milioni di abitanti identificate come aree in cui gli sport nautici si svilupperanno nei prossimi anni - e dei presidenti degli yacht club di Hong Kong, Macau e Taiwan. «Stiamo lavorando da alcuni mesi con quel mercato - spiega Gialuz - e questo invito fa seguito alla missione di luglio e alla presenza di Vicky Song (la prima cinese a completare il giro del mondo in barca a vela, ndr) a Trieste. Ci hanno chiesto di raccontare Barcolana, un evento partito dal basso e non un circuito che fa una tappa e lascia poco al territorio, ma una manifestazione capace di generare un indotto da settanta milioni di euro in città e di entrare nel Guinness dei primati lo scorso anno, un successo che ci ha consentito di finire nel radar delle organizzazioni mondiali». Oltre a Gialuz, che premierà anche il velista dell' anno, interverrà come ospite d' onore Kim Andersen, presidente della World Sailing ovvero la Federazione mondiale della vela. Song aveva raccontato l' evoluzione della vela in Cina: «In questi anni sono nati molti yacht club e questo sport meraviglioso inizia ad essere finalmente praticato da tante persone». Un movimento che si è sviluppato anche nella cantieristica, visto che il mercato degli scafi d' altura è diventato molto interessante per i produttori italiani, anche se francesi e tedeschi sembrano in vantaggio. Un altro esempio della crescita delle attività legate al mare sono gli investimenti nel comparto della crocieristica, come testimoniano le navi costruite da Fincantieri. «Sta crescendo molto la classe media che guarda sempre più alla qualità - spiega Gialuz - e sta crescendo anche la passione per la vela, che resta comunque uno sport di nicchia, ma con numeri di gran lunga maggiori rispetto all' Europa. Barcolana - ricorda il presidente della Svbg - negli ultimi anni è diventata un evento internazionale arrivando in Inghilterra e negli Stati Uniti e ora siamo qua. Durante l' incontro promuoveremo ovviamente anche Trieste e stiamo creando delle partnership con le città cinesi. In queste relazioni abbiamo coinvolto, tenendole informate, tutte le istituzioni della regione. Il nostro è uno sviluppo concreto e progressivo, in fase di start up sempre con lo stesso spirito: potenziare la Barcolana, creare valore per l' evento e contestualmente per il territorio». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Modello	Prezzo
Picanto	€ 9.350
Cee'd	€ 18.350
Sportage	€ 22.500
Stonic	€ 14.500
Niro	€ 24.750
Proceed	€ 25.950

Il Piccolo

Trieste

l' incontro

Il porto spiegato da D' Agostino ai giuliani in Belgio

Zeno D' Agostino, presidente dell' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale** e vicepresidente dell' Espo (Associazione europea dei porti marittimi), ha illustrato le potenzialità degli scali di Trieste e Monfalcone a Bruxelles, nel corso di un incontro svoltosi alla Camera di commercio belgo-italiana. Dopo i saluti del segretario generale dell' istituzione Marco Iacuitto e l' introduzione del presidente del locale Circolo dei giuliani nel mondo, Flavio Tossi, il pubblico ha potuto ascoltare Isabelle Ryckbost, segretario generale dell' Espo. Poi, D' Agostino, che non ha insistito su numeri e statistiche, ma piuttosto sulla visione del futuro che sta rapidamente evolvendo. «Il porto - ha spiegato il presidente dell' Authority - non è solamente un insieme di moli ed attrezzature, è e deve essere un elemento di cultura».



Modello	Prezzo
Picanto	€ 9.350
Stonic	€ 14.500
Cee'd	€ 18.350
Niro	€ 21.750
Sportage	€ 24.500
Proceed	€ 28.050

Avvenire

Venezia

COSA C' È DIETRO ALLA MANCATA MESSA IN SICUREZZA DELLA CITTÀ

La Legge speciale? Dimenticata

Approvata nel 1973, poi accantonata: i suoi fondi sono finiti al Mose

FRANCESCO DAL MAS

FRANCESCO DAL MAS Il 4 novembre 1966 la città lagunare "sprofondava" nella più grande alluvione della sua storia. In quella occasione la marea superò i 190 centimetri distruggendo le difese della Laguna verso il mare. Il 16 aprile 1973, quarantasei anni fa, vedeva anche la luce la prima Legge Speciale per Venezia. Dovevano passare dal suo annuale rifinanziamento le risorse per tutti gli interventi extra Mose. Non è accaduto. La legge provvede alla salvaguardia e al recupero architettonico, urbanistico e socio economico della città. Cerca di preservare le caratteristiche di residenzialità nel centro storico e delle isole della Laguna frenando il fenomeno dell' esodo verso la terraferma. Per anni ha consentito di scavare i rii e di alzare le rive, comprese quelle di una parte di piazza San Marco. Ma i cantieri del Mose, negli ultimi anni, hanno drenato parecchie risorse anche da questo capitolo. Il ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli, ha assicurato ieri che il sistema sarà pronto entro il 2021, ma che servono ancora 400 milioni per completarlo. E poi - precisa il governatore del Veneto Luca Zaia - tra gli 80 e i 100 milioni per farlo funzionare. Proprio ieri si sono fatte due prove di funzionamento; quelle sperimentate lo scorso mese erano fallite. In questa emergenza, dunque, era tecnicamente impossibile far alzare le dighe. Al commissario del Consorzio Venezia Nuova, Giuseppe Fiengo, che parla di 200 milioni fermi al Provveditorato di Venezia per cavilli burocratici e perché si possono pagare solo per saldo avanzamento lavori, De Micheli risponde che «il saldo avanzamento lavori è una tutela per chi paga le tasse, non è un cavillo burocratico ma una procedura corretta di garanzia per i soldi pubblici. Aggiungo che non sono 200 ma 400 milioni. 120 milioni sono destinati ai contenziosi legali». In ogni caso, il Mose sarebbe pronto al 93%. Anche in questa circostanza l' ex sindaco Massimo Cacciari ha dimostrato tutta la sua contrarietà, precisando che il ritardo è ben maggiore. E che, in ogni caso, la salvaguardia della città non dipende solo dalle dighe mobili. Come funziona il progetto? Le paratie vengono azionate quando la marea supera i 110 centimetri. Sotto la quota occorre, appunto, alzare le rive. Ma i soldi non ci sono. «In questi 30 anni - afferma Cacciari - il Mose ha divorato tutte le risorse che la Legge speciale attribuiva a Venezia per la manutenzione pubblica o i restauri dei privati, centinaia di milioni all' anno. Quindi Venezia è rimasta senza la possibilità di continuare opere, come la manutenzione delle fondamenta e del sistema fognario, che avevo cominciato nel '93». Il Mose non basta neppure per il presidente dell' Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico settentrionale, Pino Musolino, che ha pure sollecitato la conclusione dell' opera. Musolino ha ricordato che nella Repubblica di Venezia si sono sempre programmati interventi per l' acqua alta: nel retro della Laguna venivano scavate vasche per assorbire l' acqua in eccesso in modo tale da mantenere l' equilibrio idrogeologico. E adesso ricorda pure che Rotterdam è una città a meno 8 metri sul mare e non subisce inondazioni da 15 anni, perché lì è stato messo insieme un sistema di dighe mobili, e non solo. «Gli olandesi anni fa proposero di regalarci il progetto ma l' Italia disse "no" perché era brutto. Mi domando, non si poteva realizzare un' opera brutta a costi ridotti ma con garanzie di funzionamento invece di aspettare un' opera bella che di brutto ha l' aver drenato risorse e ancora non c' è?». © RIPRODUZIONE RISERVATA



Spitz, il commissario sblocca cantieri «Finirà le dighe mobili»

Romana, 66 anni, nominata dal ministro De Micheli

A. Zo.

VENEZIA Il curriculum è di quelli di primo livello: dal 2001 al 2008 è stata la direttrice dell' Agenzia del Demanio, mentre dal 2013 al 2018 ha guidato Invimit, la società di gestione del risparmio del ministero dell' Economia che si occupa degli immobili statali. Ora il nuovo incarico di Elisabetta Spitz, 66 anni, romana di nascita ma austriaca di origini come traspare dal cognome, sarà quello di condurre il Mose alla conclusione. È lei il commissario «sblocca cantieri» scelto dal governo, sulla base del decreto della scorsa estate - quando l' esecutivo era ancora giallo-verde - che aveva individuato delle opere prioritarie da accelerare. In prima battuta Danilo Toninelli, allora ministro delle Infrastrutture - soggetto a cui spetta l' indicazione del nome «d' intesa» con la Regione Veneto, prima della firma del presidente del Consiglio - aveva scelto il carabiniere Gaetano De Stefano, che però ha declinato la proposta. Ora il successore Paola De Micheli punta su Spitz, che dovrebbe essere nominata formalmente nei prossimi giorni. Il profilo scelto è quello di un architetto urbanista che da due decenni è diventato un manager di Stato e che con Venezia ha già avuto a che fare abbondantemente. Dal 1992 al 1999 aveva infatti presieduto il consorzio di progettazione della salvaguardia delle aree abitate della città, mentre nel 2009 era stata consulente dell' **Autorità portuale** per il piano di gestione. Ma anche da direttrice del Demanio aveva dovuto interfacciarsi con il Consorzio Venezia Nuova, soprattutto per la questione dell' Arsenal: tanto che periodicamente si incontrava a Roma con l' allora presidente Giovanni Mazzacurati e nel giorno del Redentore del 2008 era venuta a Venezia a vedere i cantieri del Mose dall' elicottero. Ora, secondo la legge, lei prenderà tutti i poteri sul Mose, diventando stazione appaltante, potendo utilizzando il personale del Provveditorato alle opere pubbliche del Triveneto e rapportandosi con il Cvn, guidato dai commissari Anac Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola. «Uno dei due commissari è di troppo», attacca però il deputato veneto di Forza Italia Pierantonio Zanettin, che chiede a De Micheli di accelerare anche sulla scelta del nuovo provveditore. Le due nomine erano già in dirittura d' arrivo, come aveva annunciato De Micheli un paio di settimane fa a Fincantieri, ma con l' acqua alta di martedì è divenuto tutto più urgente. Il ministro ha ritenuto di nominare prima il commissario, a breve toccherà anche all' altra figura, che si dovrà occupare di tutto il resto, Mose escluso. «Bisogna che qualcuno si prenda la responsabilità di terminare il Mose e farlo funzionare», sottolinea il neo presidente di Confindustria Veneto Enrico Carraro. Mentre i deputati del Pd, con il presidente Graziano Delrio e il collega veneziano Nicola Pellicani, rilanciano «un piano di interventi del valore di due miliardi per affrontare le emergenze di Venezia», già sotto forma di proposta di modifica alle leggi speciali del 1973 e del 1984: tra le misure ci sono l' istituzione di una Agenzia del Mose, il ripopolamento della città, le grandi navi e le bonifiche. Ieri intanto sono stati eseguiti altri test, alzando due dighe della bocca di Chioggia.



Il racconto

Perizie, varianti, tangenti Un' opera costata il triplo dell' autostrada del Sole

Così gli interessi di bottega hanno contato più dell' obiettivo finale

Gian Antonio Stella - «E mai nessuno che alzasse la mano per dire no, così non va». Mette i brividi, a rileggerlo oggi, lo sfogo di Lorenzo Fellin, ingegnere padovano docente di impiantistica, dopo essere stato costretto a sbattere la porta per avere espresso dubbi pesantissimi sulle cerniere che il Consorzio Venezia Nuova aveva deciso di far costruire per il Mose. Sia chiaro: la barriera di paratoie sommerse alle bocche di porto della laguna, al di là dei ritardi, degli imbrogli, degli arresti, dei dubbi dello stesso Raffaele Cantone che proprio a quelle cerniere e a un possibile conflitto di interessi ha dedicato la sua ultima relazione da commissario dell' anticorruzione, non può essere indicata come l' unica responsabile di tutto. Basti leggere, nel suo libro SoS laguna, l' invettiva dell' ingegnere idraulico Luigi D' Alpaos contro la sola ipotesi di un ampliamento del Canale dei petroli e altri canali per favorire le Grandi Navi: «Preoccupano al riguardo recenti prese di posizione dell' **Autorità portuale**, che punta i piedi per intervenire sul canale navigabile dragando e allargando qualche tratto a proprio piacimento, mai ma proprio mai pensando che si debbano in primo luogo attuare con precedenza assoluta gli interventi da tempo richiesti per neutralizzare gli effetti morfodinamici sulla laguna del più devastante misfatto idraulico del Novecento». Così è definito, per i danni alla morfologia del delicatissimo ambiente lagunare, quel largo e profondo canyon scavato per far passare le petroliere perfino dopo l' alluvione del '66: il «più devastante misfatto idraulico del Novecento». Guai, se il Mose diventasse il capro espiatorio, unico, di tutti gli errori commessi. Parallelamente alle cose da fare e da non fare per non causare altri disastri, però, il problema del Mose resta comunque, oggi, il nodo centrale: ma come l' hanno costruito? Con quali scelte tecniche? Quali materiali? Quali risorse umane? Da chi ha speso complessivamente per il progetto e i lavori di contorno quasi il triplo del costo dell' intera Autostrada del Sole, i cittadini hanno diritto di pretendere una certezza: che per salvare con quella massa enorme di denaro la più bella e delicata città del pianeta siano stati usati i migliori ingegneri del mondo, i migliori idraulici del mondo, i migliori scienziati del mondo, le migliori maestranze del mondo, i migliori materiali del mondo. Ma non è andata così. Dice tutto, appunto, quello sfogo che Lorenzo Fellin affidò sei anni fa (quando la data di consegna era stata già spostata in avanti per l' ennesima volta fino al 2015: *campa cavallo!*) ad Alberto Vitucci de La Nuova Venezia: «In tutte le riunioni a cui ho partecipato non ci sono mai stati interventi critici, qualcuno che alzasse la mano per dire no così non va. In fondo era quello il nostro compito, controllare. Molti avevano anche progetti che andavano in discussione. O erano consulenti delle imprese del Mose o di imprese ad esse collegate». Prendiamo le cerniere alle quali sono agganciate le paratoie. «Le cerniere sono l' oggetto in assoluto più importante del Mose. Se fallisce quello, fallisce il progetto», spiegherà il docente di impiantistica, già prorettore all' Edilizia all' Università di Padova, al processo nell' aprile 2017 per le tangenti sui «cassoni». Denunciando che la scelta di quelle cerniere era stata cambiata in corsa «non» per motivazioni scientifiche: all' inizio era previsto che dovessero essere cerniere con la «fusione di ghisa», poi con «la lamiera saldata».



Corriere della Sera

Venezia

Il Consorzio Venezia Nuova, stando alla deposizione del docente, «sosteneva che il "saldato" era un passo avanti rispetto alla "ghisa"». Ma la sua sensazione era diversa. Dubbi? Tanti. Soprattutto dopo una telefonata ricevuta dall'ingegner Scotti della società di progettazione: «Mi avvertì che aveva avuto ordine dal Consorzio di presentare una perizia di variante che prevedeva appunto l'alternativa del "saldato". Disse anche che si voleva assegnare il lavoro a un'azienda del Consorzio che non aveva la tecnologia per fare la fusione». Ma come: con tutti quei soldi in ballo venivano prima gli interessi di bottega? Sì, rispondeva Lorenzo Fellin nell'intervista già citata: «Io ero l'unico esperto di impianti, chiamato a far parte del Comitato dalla presidente Piva. Dopo lunghi studi ero arrivato alla conclusione che non fosse opportuno costruire le cerniere saldando i due pezzi. La letteratura scientifica internazionale lo dice». Invece? «Avevano già scelto di farle saldate, affidandole alla Fip di Padova, acquistata dalla Mantovani specializzata in quel tipo di lavorazione». Come finì lo potete immaginare: «Uscii sbattendo la porta dopo una tesissima riunione del Precomitato». Gli studi sulle cerniere del resto, studi affidati al professor Gian Mario Paolucci, già docente di Metallurgia all'ateneo di Padova, non sono mai stati rassicuranti. Spiegava una relazione riservata del 20 ottobre 2016, pubblicata su L'Espresso dallo stesso Vitucci e da Gianfrancesco Turano (querelati dalla Mantovani ma assolti giorni fa da una sentenza del gip romano Nicolò Marino: fecero solo il loro mestiere di giornalisti) che «la natura metallica non inossidabile del materiale prescelto con cui è stata realizzata la maggior parte dei componenti immersi rende quest'ultimo particolarmente vulnerabile alla corrosione elettrochimica provocata dall'ambiente marino». Di più: «Abbiamo l'assoluta convinzione che la protezione offerta dalla vernice non sia totale né duratura, causa le abrasioni prodotte da sabbia e detriti». Insomma, un degrado subito preoccupante. Tanto più che la manutenzione era prevista soltanto dopo cento anni. Una scadenza che, anche alla luce di quanto è successo l'altra notte con l'acqua alta fino a 187 centimetri e il vento che infuriava, appare oggi ancora più strabiliante. Nella realtà, come è noto, la spesa per la manutenzione è già stata aggiornata più volte fino alla previsione di 60 e poi addirittura 80 milioni di euro l'anno. Una tombola. D'altra parte, insisteva Paolucci, in questa situazione «c'è la seria probabilità che la corrosione provochi danni strutturali e dunque il cedimento della paratoia». Il nodo fondamentale, a leggere quella relazione di nove pagine ripresa anche da inGENIO-web.it, una rivista del settore gestita da ingegneri ed architetti, erano le «differenze sostanziali tra l'acciaio utilizzato per i test e quello poi utilizzato nella costruzione delle 158 cerniere. Il primo, scrive Paolucci, era acciaio inox superduplex prodotto dalle Acciaierie Valbruna di Vicenza. Il secondo invece - che proviene con ogni probabilità dall'Est - era di lega diversa e di costo ovviamente inferiore». Risultato: «Questa difformità della lega lascia qualche margine di dubbio sulla tenuta strutturale e anticorrosione nel tempo di questo importantissimo elemento strutturale». Per non dire di altri dubbi: «Viene da domandarsi se nel documento sulla manutenzione delle cerniere sia stata inserita l'ispezione subacquea periodica degli elementi femmina, anche se dubitiamo che una tale azione possa risultare sufficientemente accurata e minuziosa per finalità preventive». Sono passati, da quella relazione, tre anni abbondanti. Con due acque alte violentissime nel novembre 2018 e tre giorni fa. E si fa strada, per quanto lo si voglia scacciare, un rovello angosciante: e se non l'avessero ancora provato, il Mose, perché non sono certissimi che possa funzionare davvero e che quelle cerniere siano all'altezza di uno sforzo titanico?

Venezia. Elisabetta Spitz - Nuova responsabile del Mose

La supercommissaria (ex moglie di Follini) che naviga nel potere

Fq

Ancora tu. Il governo giallo-rosa nomina Elisabetta Spitz supercommissario per il Mose. Il suo nome - individuato dalla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli - certo non è nuovo negli ambienti del potere in cui l' architetto Spitz è apprezzato da decenni. In particolare dalla stagione targata centrosinistra dell' era di Romano Prodi, ma ancora più di Massimo D' Alema: aveva tanti estimatori, a cominciare dall' allora ministro Vincenzo Visco e da Pierluigi Bersani. E in quella stagione che l' architetto romano raggiunge i vertici di agenzie governative. Un legame di stima che aveva suscitato qualche polemica quando era emerso che l' associazione politica Nens di Bersani e Visco era ospitata in un appartamento di proprietà proprio della famiglia Spitz. Il "privato" e quell' ago della bilancia Le cronache ricordano anche la vita privata di Spitz, allora sposata con quel Marco Follini che era passato dal centrodestra al centrosinistra ed era stato l' ago della bilancia della politica italiana. Mentre, però, la stella di Follini tramonta, quella di Elisabetta continua a brillare. Classe 1953, Spitz studia da architetto, ma la sua fortuna non arriva progettando case. Il suo curriculum ricorda che nel 1999 viene nominata da Visco nel comitato che predispone un progetto di riforma del ministero delle Finanze. L' idea è quella di creare un corpo snello supportato da 4 agenzie fiscali: Entrate, Territorio, Dogane e Demanio. Visco nel 2001 sceglie Spitz come direttore generale del Demanio, incarico rinnovato nel 2004 e nel 2007. Ruolo molto ambito perché il Demanio amministra la quota più rilevante delle proprietà pubbliche. Intanto nel 2004 Giulio Tremonti, che guida il Mef, istituisce la Patrimonio Spa e Spitz entra nel cda. Ma la sua capacità di distruggersi tra le cariche più diverse è quasi un' arte. È lei stessa a presentarle nel suo curriculum: dal 1992 al '99 è presidente del consorzio di progettazione della salvaguardia delle aree abitate di Venezia. Insomma, le vicende della Laguna e del Mose l' architetto le conosce dalle origini. Poi, appunto, il grande salto nella Commissione che ridisegna la struttura del Mef. Dal 2001 al 2004 Spitz è anche nel cda di Eur Spa, altro ruolo molto ambito a Roma. Un piede nella Capitale e nei ministeri, l' altro a Venezia. In una stagione non proprio felice. Tra il 2009 e il 2010 Spitz è consulente dell' **Autorità Portuale** di Venezia. Archiviata per "Toghe lucane". Zero riflettori Intanto, nel 2008, è anche componente della Commissione per il futuro di Roma Capitale presieduta da Antonio Marzano. E mentre le cronache ricordano che fu indagata e archiviata nell' inchiesta "Toghe lucane", il rosario di cariche procede inarrestabile. È consulente di Beni Stabili sgr per la start-up di fondi immobiliari con partnership pubblico-privato, nonché (2010-2012) risulta advisor per la riorganizzazione e gestione del patrimonio immobiliare del Gruppo Kos e segue l' avvio di un fondo immobiliare di residenze sanitarie. Non vanno dimenticati gli incarichi nella Commissione per la valutazione delle buone pratiche amministrative e nella commissione del Miur che fissa le linee guida per l' edilizia scolastica. Ma anche la presidenza del comitato di valorizzazione del patrimonio immobiliare degli enti locali di Assoimmobiliare-Confindustria. Infine l' ultimo fiore all' occhio: il ruolo di amministratore delegato di Invimit Sgr che si occupa della gestione di fondi immobiliari di patrimoni immobiliari di enti pubblici, territoriali e statali. Spitz lavora a testa bassa. La politica e i salotti romani la amano. Ma lei si tiene lontana - prudente - dai riflettori. Adesso l' ultimo passo, una nuova missione: il Mose.



1966-2019, Venezia umiliata

Conte: 5mila euro subito ai privati 20mila agli esercenti

'Al consiglio dei ministri lo stato di emergenza, Brugnaro commissario 'Il 26 il "Comitatone" dedicato a tutti i problemi: dalle grandi navi al Mose

MICHELE FULLIN

LA VISITA DEL PREMIER VENEZIA «Venezia e le isole della laguna non saranno lasciate sole». È la promessa che si è sentito di fare il premier Giuseppe Conte ieri mattina tra un vertice in Prefettura a Venezia e un sopralluogo all' isola di Pellestrina. Lì le famiglie (che vivono per lo più al pianterreno) si stanno ancora leccando le ferite nelle case dove l' acqua martedì notte aveva vinto la battaglia con la terra. Tra una stretta di mano a chi ripuliva la propria casa, una carezza ai bambini e un incoraggiamento agli operai al lavoro, Conte ha detto anche che l' intervento del Governo sarà immediato. **RISARCIMENTI SUBITO** «Nel Consiglio dei ministri adatteremo il decreto che dichiara lo stato di emergenza come richiesto dal presidente della Regione - ha detto prima di lasciare la Prefettura - e questo ci consentirà di varare già le prime dotazioni finanziarie per quanto riguarda le spese di primo soccorso volte a ripristinare la funzionalità dei servizi. Ci saranno due fasi: la prima consentirà di indennizzare fino ad un limite di 5mila euro per i privati e 20 mila per le attività commerciali e questi soldi arriveranno subito. Poi, potranno essere liquidati i danni più consistenti, che saranno quantificati e asseverati da tecnici. E per questo nomino il sindaco Brugnaro commissario per l' alluvione». Il Consiglio dei ministri, riunito alle 18, ha deliberato lo stato di emergenza e stanziato 20 milioni, che serviranno a coprire gli interventi più urgenti a sostegno della città e della popolazione. «Siamo al lavoro - ha scritto in serata su Twitter - per il piano degli indennizzi ai privati e ai commercianti e per rifinanziare la Legge speciale per Venezia». **BRUGNARO COMMISSARIO** Comincia dunque la partita dei risarcimenti dei danni, che sono stati ingentissimi in quanto non c' è stata solo la seconda acqua alta della storia della città (187 cm, il 4 novembre 1966 fu di 194), ma un vento almeno a 100 chilometri orari che ha spazzato la laguna provocando onde capaci di sollevare o affondare vaporetta da 50 tonnellate e abbattere muri di mattoni. Per questo motivo, ieri mattina c' erano anche il governatore veneto Luca Zaia e il capo dipartimento della Protezione civile, Angelo Borrelli. Lo scopo è mettere insieme la struttura in una quindicina di giorni e nello stesso termine elaborare le procedura per rendere più snelle possibile le richieste di rimborso. Che, era stato già annunciato a poche ore dal picco di marea, andranno documentate in modo inequivocabile. **IO VERTICE** Il disastro provocato a Venezia ha anche mosso Governo e Parlamento su tutta una serie di partite scomode che finora si era sempre evitato di affrontare. Il piccolo ciclone (perché di questo si è trattato, con l' occhio a 987 millibar) che martedì sera si è formato sopra il delta del Po e si è portato su Venezia in corrispondenza del massimo di marea è anche lo specchio di quel cambiamento in atto del clima che si continua a negare o sottovalutare. Dopo due anni, sarà quindi convocato il Comitatonone, l' organo supremo per la salvaguardia di Venezia, presieduto da Conte stesso. Ad accompagnare il premier c' era in Prefettura il ministro delle Infrastrutture e trasporti Paola De Micheli, la figura chiave su tutti i temi che interessano la città e la laguna. «La data su cui abbiamo indicativamente convenuto per la convocazione del Comitatonone - ha detto - è martedì 26. Servirà per una governance complessiva dei problemi di Venezia. Sarà affrontato il tema delle grandi navi, il problema del Mose, il problema di un maggiore coordinamento tra le autorità competenti».



Il Gazzettino

Venezia

La competenza sulla laguna di Venezia è divisa tra Comune, Provveditorato alle Opere pubbliche, Guardia costiera e **Autorità di sistema portuale**. Cosa che rende impossibili anche le cose più semplici, come il controllo sulla velocità, le multe e i divieti di transito. **NOMINE E MOSE** Oltre a quella del supercommissario per la conclusione del Mose (finito al 94 per cento e il resto quasi tutto finanziato), che sarà Elisabetta Spitz, già a capo dell' Agenzia del Demanio e poi dell' Invimit, ci sono altre nomine importanti sul tavolo. «Faremo anche la nomina del terzo commissario del Consorzio Venezia Nuova - ha proseguito Conte - e poi ancora il presidente del provveditorato competente sulle acque, su cui stiamo facendo una valutazione. Dobbiamo un po' coordinare meglio il lavoro tra questi differenti organi e con il sindaco Brugnaro, il presidente Zaia e i rappresentanti degli altri enti troveremo una soluzione». Infine, Conte ha fornito una data sulla conclusione dei lavori del Mose. «Ho parlato con i tecnici e mi sento di poter affermare che sarà pronto per la primavera del 2021 - ha concluso - non dico prima perché vi prenderei in giro». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Un'austriaca per mettere in riga il Mose

Il ministro De Micheli sceglie Elisabetta Spitz come super commissario all'opera. L'ex direttrice dell'Agenzia del Demanio avrà pieni poteri per concludere i lavori

PAOLO FRANCESCONI

IL RITRATTO VENEZIA Per l'ultimo, durissimo metro di strada, quel 6% o 7% di opera idraulica che ancora manca, il governo giallorosso ha fatto la sua mossa, investendo dell'incarico di commissario al Mose, Elisabetta Spitz (senza la r dopo la p), 66 anni, romana di origini austriache. L'ex direttrice dell'Agenzia del Demanio è architetto e urbanista, ma è soprattutto una dirigente di lungo corso, una manager che conosce i meandri della burocrazia, le dinamiche istituzionali sia a livello centrale romano che periferico e se c'è da muoversi negli acquitrini e le basse maree della macchina pubblica è una che non affonda. Anzi: poco più che trentenne già ricopriva il primo incarico pubblico, oggi può dire di aver realizzato «dimissioni e valorizzazioni per lo Stato per 23 miliardi di euro» (fonte: il suo curriculum ufficiale). Ha dunque esperienza da vendere, abbinata a fama di amministratrice tosta, a cui in ripetute occasioni non sono stati risparmiati attacchi, critiche e veleni. Normale, si dirà, visti gli interessi e i miliardi in campo. A Venezia, dove è già stata, si occuperà dei collaudi, sperimentazioni, impianti finali del sistema Mose con la forza degli ampi poteri che il governo Conte-bis intende affidarle per sbloccare lo stallo e accelerare l'entrata in funzione dell'opera, prevista a fine 2021. Elisabetta Spitz, dunque, sarà un super commissario, il dominus che dovrà polverizzare ogni altro inciampo, annientare ogni scetticismo, far andare d'accordo uomini e istituzioni sempre pronti a sgambettarsi e dichiararsi guerra, sabotare ogni ulteriore rinvio, a 16 anni da quando il premier Berlusconi pose la prima pietra di questo controverso Mose, voluto ad ogni costo dal governatore azzurro Galan, e dopo gli ultimi cinque anni funestati da inchieste (quella della Procura di Venezia sulla nuova Tangentopoli del giugno 2014), ritardi, test non finiti bene, imprevisti. ITER L'annuncio della scelta della Spitz l'ha dato ieri alla radio il ministro Paola De Micheli (Infrastrutture). Non c'è ancora la nomina ufficiale. Prima va completata la procedura che deve passare anche per il parere della Regione Veneto. Elisabetta Spitz è stata sposata per otto anni con l'ex vicepremier e leader Udc, Marco Follini (confluito nel Pd che ha poi abbandonato) ed è sorella di Alessandra, affermata giornalista economica. Non ha una specifica appartenenza politica, ma volendo a tutti i costi individuare un riferimento si potrebbe rintracciarlo non nell'area del centrodestra ma nella fertile e mutevole terra del socialismo riformista. Laureata alla Sapienza con 110 e lode, parla benissimo il tedesco, bene il francese e l'inglese. È Grande Ufficiale della Repubblica. Persona riservata, rifugge le interviste e le dichiarazioni ad effetto, ma non disdegna la mondanità. Sul piano professionale, si forma alla scuola di Gianni Prandini, bresciano, ex potentissimo ministro dc dei Lavori Pubblici. Nel 1986, a 33 anni, è già segretaria generale del Consorzio Roma Capitale. Di Venezia si occupa per la prima volta nel 1992 quando coordina il Consorzio di progettazione della salvaguardia delle aree abitate della città. Nel 2009 torna sulle rive veneziane come consulente dell'Autorità Portuale per la formulazione del Piano di gestione del **Porto** e governance delle procedure. INCARICHI Nel 1999 il ministro del Tesoro, Vincenzo Visco, la vuole nel comitato esperti per la riforma del ministero delle Finanze (confermata poi dal successivo governo di centrodestra). Tra consulenze e attività di gestione consolida l'esperienza nel ramo immobiliare finché nel 2001 arriva, con il governo



Il Gazzettino

Venezia

D' Alema, il colpo prestigioso: la nomina a direttore dell' Agenzia del Demanio, incarico a cui sarà confermata nel 2004 dall' esecutivo Berlusconi e nel 2007 dal Prodi 2. In poche parole: Spitz sarà fino al 2008 la regina dello sterminato patrimonio di immobili dello Stato italiano, coordinando operazioni importantissime, anche per conto degli enti previdenziali. Ma anche negli anni seguenti, continua ad occuparsi di beni immobiliari di organismi pubblici e privati alternando consulenze, commissioni tecniche, consigli di amministrazione, ruoli da amministratore unico come alla Re Asset Management srl, destreggiandosi tra vendite, promozioni, riorganizzazioni, start up sempre con al centro il mattone con annessi e connessi. Tra i maggiori incarichi spicca quello ricoperto dal 2013 al 2018 di ad di Invimit sgr, la società del ministero dell' Economia che «gestisce, valorizza, dismette l' ampio patrimonio immobiliare pubblico», o meglio una parte di esso. Lascia l' Invimit dieci mesi fa, a gennaio 2019, quando è nominata dalla Banca d' Italia commissario straordinario di Sorgente Sgr, società di gestione del risparmio specializzata in fondi di investimento immobiliare, finita in una guerra legale con l' Enasarco, l' ente di previdenza degli agenti di commercio. Una passeggiata, a confronto col rovo di spine del Mose. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Giornale

Venezia

IL PERSONAGGIO

Da Bankitalia alla maxi diga: a Venezia arriva la lady di ferro

L'architetto Elisabetta Spitz è esperta in gestione immobiliari. Sarà lei a dover completare il Mose

Cinzia Meoni

Cinzia Meoni Sarà Elisabetta Spitz a gestire le sorti del Mose, cercando di far entrare in funzione il «modulo sperimentale elettromeccanico» prima che Venezia affondi, a 13 anni dall'avvio dei lavori e con un costo finora di sette miliardi. La «regina» degli immobili di Stato è stata nominata ieri commissario straordinario del Mose da Paola De Micheli, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Per la manager romana di nascita si tratta del terzo ritorno nella città della Laguna visto che dall'1992 al 1999 era stata presidente del consorzio di progettazione della salvaguardia delle aree abitate di Venezia, mentre tra il 2009 e il 2010 invece era stata consulente dell'**autorità portuale**. Architetto, classe 1953, Spitz è considerata una **autorità** nella gestione, valorizzazione e dismissioni degli immobili di Stato grazie agli otto anni trascorsi alla guida dell' Agenzia del Demanio; ai cinque in Invimit, società controllata dal Tesoro per gestire il fondo dei fondi di programmi di valorizzazione immobiliare pubblici e i fondi immobiliari di Enti territoriali e statali; fino all'attuale esperienza come commissario straordinario di Sorgente sgr dove è stata chiamata un anno fa da Bankitalia. «Ho coordinato e diretto i più importanti progetti di valorizzazione e gestione di patrimoni immobiliari complessi per i maggiori organismi pubblici e privati, sviluppando anche una approfondita conoscenza delle dinamiche istituzionali sia a livello centrale che periferico» si racconta Spitz nel sul cv specificando poi di aver realizzato dimissione e valorizzazioni per lo Stato «per 23 miliar di di euro». Competenze e un ottimo network trasversale consolidato nel corso degli anni, hanno portato la manager dal ministero dei Lavori Pubblici (dal 1985 all'1988), alla segreteria generale del Consorzio Roma Capitale (fino al 1990) fino all' Agenzia del demanio con Giulio Tremonti al ministero dell' Economia. Un ruolo delicato visto che, proprio in questo periodo, per ovviare alle costanti emergenze sul fronte del debito pubblico, viene presa la decisione di mettere in vendita parte degli immobili non utilizzati dello Stato, caserme comprese, e di farlo con lo strumento principe della finanza creativa, la cartolarizzazione (ovvero i beni vengono ceduti a una società veicolo che emette obbligazioni sul mercato, versa l'importo raccolto ai venditori i e rivende i beni stessi). A cavallo del Millennio con Scip 1 (che comprendeva 27.250 immobili residenziali e 262 a uso commerciale) e Scip 2 (operazione che comprendeva un valore di mercato di 10 miliardi e un prezzo di offerta 7,79 miliardi), è stato messo in vendita parte del patrimonio immobiliare pubblico inutilizzato. Le polemiche non sono mancate. In ogni caso gli anni negli anni successivi, la manager ha gestito la strutturazione del Fondo Immobili Pubblico, il primo fondo di valorizzazione del patrimonio immobiliare pubblico e la strutturazione di patrimonio Uno un fondo immobiliare chiuso riservato agli investitori is tituzionali.



Venezia, c'è la commissaria Rimborsi fino a 20 mila euro

Il governo stanziava i primi fondi. Indennizzi: per i privati limite di 5 mila euro, ai commercianti cifre più alte. A Elisabetta Spitz i poteri speciali per la conclusione del Mose. Per oggi è prevista una nuova allerta rossa

LA GIORNATA VENEZIA «Venezia e le isole della laguna non saranno lasciate sole». È la promessa che si è sentito di fare il premier Giuseppe Conte ieri mattina tra un vertice in Prefettura a Venezia e un sopralluogo all'isola di Pellestrina. Lì le famiglie (che vivono per lo più al pianterreno) si stanno ancora leccando le ferite nelle case dove l'acqua martedì notte aveva vinto la battaglia con la terra. Tra una stretta di mano a chi ripuliva la propria casa, una carezza ai bambini e un incoraggiamento agli operai al lavoro, Conte ha detto anche che l'intervento del Governo sarà immediato. Sebbene Venezia e tutta la zona dovranno fare i conti con una nuova ondata di maltempo prevista per oggi. La protezione civile ha infatti diramato l'allerta rossa per alcuni settori del Veneto. I RISARCIMENTI «Nel Consiglio dei ministri adotteremo il decreto che dichiara lo stato di emergenza come richiesto dal presidente della Regione - ha detto il premier prima di lasciare la Prefettura - e questo ci consentirà di varare già le prime dotazioni finanziarie per quanto riguarda le spese di primo soccorso volte a ripristinare la funzionalità dei servizi. Ci saranno due fasi: la prima consentirà di indennizzare fino ad un limite di 5 mila euro per i privati e 20 mila per le attività commerciali e questi soldi arriveranno subito. Poi, potranno essere liquidati i danni più consistenti, che saranno quantificati e asseverati da tecnici. E per questo nomino il sindaco Brugnaro commissario per l'alluvione». Il Consiglio dei ministri, riunito alle 18, ha deliberato lo stato di emergenza e stanziato 20 milioni, che serviranno a coprire gli interventi più urgenti a sostegno della città e della popolazione. Comincia dunque la partita dei risarcimenti dei danni, che sono stati ingentissimi in quanto non c'è stata solo la seconda acqua alta della storia della città (187 cm, il 4 novembre 1966 fu di 194), ma un vento almeno a 100 chilometri orari che ha spazzato la laguna provocando onde capaci di sollevare o affondare vaporetta da 50 tonnellate e abbattere muri di mattoni. IL VERTICE Il disastro provocato a Venezia ha anche mosso Governo e Parlamento su tutta una serie di partite scomode che finora si era sempre evitato di affrontare. Il piccolo ciclone (perché di questo si è trattato, con l'occhio a 987 millibar) che martedì sera si è formato sopra il delta del Po è anche lo specchio di quel cambiamento in atto del clima che si continua a sottovalutare. Dopo due anni, sarà quindi convocato il Comitato, l'organo supremo per la salvaguardia di Venezia, presieduto da Conte stesso. Ad accompagnare il premier c'era in Prefettura il ministro delle Infrastrutture e trasporti Paola De Micheli. «La data su cui abbiamo indicativamente convenuto per la convocazione del Comitato - ha detto - è martedì 26. Servirà per una governance complessiva dei problemi di Venezia. Sarà affrontato il tema delle grandi navi, il problema del Mose, il problema di un maggiore coordinamento tra le autorità competenti». La competenza sulla laguna di Venezia è divisa tra Comune, Provveditorato alle Opere pubbliche, Guardia costiera e Autorità di sistema portuale. Cosa che rende impossibili anche le cose più semplici, come il controllo sulla velocità, le multe e i divieti di transito. NOMINE E MOSE Oltre a quella del supercommissario per la conclusione del Mose (finito al 94 per cento e il resto quasi tutto finanziato), che sarà Elisabetta Spitz, già a capo dell'Agenzia del Demanio e poi dell'Invimit, ci sono altre nomine importanti sul tavolo. «Faremo anche la nomina del terzo commissario del Consorzio Venezia Nuova - ha proseguito Conte - e poi ancora il presidente del provveditorato competente



Il Messaggero

Venezia

sulle acque, su cui stiamo facendo una valutazione». Infine, il premier ha fornito una data sulla conclusione dei lavori del Mose. «Mi sento di poter affermare che sarà pronto per la primavera del 2021 - ha concluso - non dico prima perché vi prenderei in giro». Michele Fullin © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Mose, la storia infinita Ruggine e cemento crepato alla barriera di Treporti

Alberto Vituccivenezia. L'ultimo guaio del Mose è la scoperta che le banchine di Treporti, costruite sei anni fa, sono lesionate. L'acciaio è arrugginito, il cemento danneggiato, da riparare. Altri costi e altri ritardi. La strada per vedere il Mose in azione è ancora lunga. 53 anni dopo il 4 novembre del 1966, 35 anni e sei miliardi di euro il primo progetto firmato dal Consorzio Venezia Nuova, la conclusione dei lavori ancora non si vede. «Sarà pronto a metà dell'anno prossimo», ha assicurato ieri il presidente del Consiglio Conte in visita in laguna. Si riferiva probabilmente alla conclusione dei lavori per montare gli impianti di sollevamento. Il «cuore» del grande sistema che dovrebbe garantire il funzionamento contemporaneo delle 78 paratoie distribuite nelle tre bocche di porto per dividere il mare dalla laguna. «Senza quello, il Mose non può funzionare», certificano i commissari, il Mose non può funzionare. Possibile che un'opera attesa da 35 anni sia ferma perché non ci sono gli impianti elettrici? «Possibile», scandisce il commissario straordinario del Consorzio Giuseppe Fiengo, «gli impianti non erano nemmeno stati inseriti nel progetto. In compenso erano state pagate le forniture. A Treporti ad esempio c'è un solo generatore. Per alzare le paratoie così ci vuole quasi un'ora». Una storia infinita di scandali e di sprechi. Prezzi gestiti con il monopolio, senza gare, 12 per cento di sovracosto su ogni lavoro per gli «oneri del concessionario». Su sei miliardi sono circa 800 milioni. Tangenti e malaffare scoperti dalla grande inchiesta del 2014 che aveva portato in carcere 35 persone. Ma soprattutto risorse gettate nel grande cratere nero del concessionario unico. Spesso senza controlli. Adesso, il giorno dopo la grande tragedia che ha di nuovo colpito la città, scatta la corsa allo scaricare responsabilità. E l'invito a «fare presto». Si potrà vedere il Mose finito in tempi brevi? «I lavori per gli impianti si concluderanno nel marzo del 2020», dice Fiengo, «poi ci vorranno altri mesi per i collaudi e la sperimentazione. Noi stiamo lavorando». Ma i guai si moltiplicano. Fino al 2014 non c'era traccia di «criticità». Poi si sono scoperte crepe e fessurazioni, ruggine e corrosione nelle cerniere, ossidazione, muffe. Si sono scoperti anche costi notevoli per garantire una manutenzione che non può mai essere interrotta. Almeno 100 milioni di euro in un anno. «Altri cento milioni li abbiamo impegnati per sanare i guasti scoperti», dice Fiengo. E i soldi per ultimare il Mose ci sono? Nei risparmi sugli interessi dei mutui sono stati trovati 400 milioni di euro che potrebbero essere presto spesi. Un sistema che si è spezzato nel 2014, quando il governo del Consorzio, creato con la seconda Legge Speciale del 1984, è stato sostituito dagli amministratori straordinari. Dovevano riportare sui binari una macchina che era stata travolta dagli scandali e dalla corruzione. E garantire «la conclusione dell'opera». La prima parte ha avuto risultati di primo livello. Il malaffare è dunque sparito? «C'è il tentativo continuo di rientrare», scandisce Fiengo. Tanto denaro, garantito dallo Stato. Un vuoto lasciato dalle imprese maggiori che avevano i lavori, garantiti senza gare d'appalto, in rapporto al loro peso societario. Un vuoto da colmare per finire i lavori. Ma la strada è lunga. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Una supercommissaria per far partire il Mose

Elisabetta Spitz, già a capo del Demanio. I rapporti con Mazzacurati prima dello scandalo tangenti. Avrà potere di derogare alle procedure. Stato di emergenza, il governo stanZIA i primi 20 milioni

DI FABIO TONACCI

ROMA - Al Consorzio Venezia Nuova quello di Elisabetta Spitz è un nome che non suona nuovo. Sarà lei - ha annunciato la ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli - a ricoprire il ruolo di super commissario del Mose, figura prevista dal decreto Sblocca Cantieri e finora rimasta vacante. L'architetta Spitz, 66 anni, «donna di ferro» e «grande conoscitrice della burocrazia dello Stato» come la descrive chi ha lavorato con lei, ha accettato l'incarico. Perché divenga effettivo, però, ci vuole l'ok del governatore veneto Luca Zaia, necessario al presidente del Consiglio per emettere il decreto di nomina. «Solo una questione di giorni», dicono a Palazzo Chigi. Sarebbe fatta, dunque. E al Consorzio il pensiero di tanti è subito tornato indietro di una decina di anni, quando il patron Giovanni Mazzacurati, divorato dall'ansia di coltivare relazioni pubbliche, si incontrava anche con Elisabetta Spitz. Il suo nome spunta nella lista degli ospiti di un volo in elicottero sopra la Laguna e i cantieri del Mose, organizzato dal Consorzio il 19 luglio 2008 durante la festa del Redentore. Erano gli anni in cui Mazzacurati, a Venezia, era circondato dall'aura del benefattore: le tangenti, i favori, le fatture gonfiate, i fondi neri, gli sprechi vennero fuori dopo. A Spitz ora spetta il compito di sovrintendere al completamento, al collaudo e all'avviamento del Mose, arrivato al 94 per cento della sua costruzione ma tuttora incapace di proteggere Venezia. «Allo stato attuale non è possibile chiudere le 78 paratoie contemporaneamente, perché manca ancora la parte impiantistica», aveva detto ieri a Repubblica Giuseppe Fiengo, uno dei due attuali commissari del Consorzio, spegnendo così le polemiche di chi lo voleva in funzione già martedì scorso. La legge attribuisce al supercommissario funzioni di stazione appaltante e un robusto potere di deroga alle procedure, che dovrebbe permettere - ad esempio - di sbloccare gli ultimi 200 milioni fermi al Provveditorato per le Opere pubbliche del Veneto. Dal 2000 al 2008 Elisabetta Spitz ha guidato l'Agenzia del Demanio quando il governo aveva deciso di fare cassa con le cartolarizzazioni, cioè vendendo il patrimonio immobiliare dello Stato: la prima tranche, Scip 1, andò bene; Scip 2, che doveva portare risorse liquide per 7,7 miliardi di euro, assai meno. La "zarina" delle dismissioni pubbliche, poi, è stata per cinque anni numero uno di Invimit, società del ministero dell'Economia attiva nell'immobiliare (compenso: 300mila euro all'anno), infine a gennaio di quest'anno la Banca d'Italia l'ha nominata commissaria straordinaria di Sorgente Sgr, del gruppo dell'imprenditore ed editore Valter Mainetti. Spitz conosce bene Venezia, per via di due vecchi incarichi: dal 1992 al 1999 presidente del Consorzio di progettazione della salvaguardia delle aree abitate, dal 2009 al 2010 consulente dell'**Autorità portuale**. La notizia della sua nomina arriva nel giorno in cui il Consiglio dei ministri delibera lo stato di emergenza per Venezia e stanZIA 20 milioni di euro per gli interventi più urgenti. Il premier Giuseppe Conte parla di due fasi per il ristoro dei danni. «La prima - dice - ci consentirà di indennizzare subito i privati e i commercianti sino a un limite per i primi di 5mila euro e per i secondi di 20mila euro. I danni più consistenti, invece, li quantificheremo con più calma e dietro istruttoria tecnica potranno essere liquidati». E per oggi è atteso un nuovo picco di acqua alta con onde alte fino a 145 centimetri.



Il supercommissario per il gigante che dorme

Nominata la Spitz, manager che ha già lavorato in laguna. Perché il letargo del Mose non superi i due anni

Stefano filippiLa prima mossa del governo dopo l'alluvione è piazzare un commissario per il Mose. Anzi, un supercommissario visto che il Consorzio Venezia nuova, l'ente incaricato dal governo di realizzare l'opera, è già commissariato dal 2014 dopo l'ondata di arresti per l'enorme giro di mazzette sui lavori. Fu l'allora premier Matteo Renzi a sollecitare Raffaele Cantone, presidente dell'Autorità anticorruzione, a nominare i commissari. Oggi Palazzo Chigi ritiene doveroso commissariare i commissari per mostrare ai veneziani e al resto d'Italia lo scatto d'orgoglio dopo il disastro e i ritardi. Il supercommissario è una donna, Elisabetta Spitz. Una top manager di Stato abituata sia a maneggiare grandi lavori sia a sbrogliare matasse intricate. Spitz, architetto, moglie separata dell'ex segretario Udc Marco Follini, ha diretto l'Agenzia del demanio per 8 anni, dal 2000 al 2008: gli immobili pubblici erano il suo pane quotidiano. L'aveva scelta Vincenzo Visco, allora ministro «Dracula» delle Finanze, che nel 1999 l'aveva anche inserita nel comitato di 7 esperti incaricato di elaborare una riforma del ministero. Chiusa l'esperienza al Demanio, Spitz ha continuato a occuparsi dello sterminato patrimonio immobiliare italiano come capo di Invimit, la società a capitale pubblico che deve vendere una parte degli edifici dello Stato. Fino all'altro giorno era commissaria straordinaria di Sorgente sgr, la società del gruppo Sorgente dell'immobiliarista Valter Mainetti (gestione di fondi immobiliari per un valore di 2,5 miliardi di euro) in lite con Enasarco, l'ente di previdenza e assistenza degli agenti di commercio. Spitz ha già lavorato in laguna. Dal 1992 al 1999 ha presieduto il consorzio di progettazione per la salvaguardia delle aree abitate di Venezia e nel periodo 2009-2010 è stata consulente dell'Autorità portuale per formulare il piano di gestione del porto. Ora torna per la terza volta per il compito più difficile: completare nei tempi previsti (31 dicembre 2021) il sistema di 78 dighe mobili che dovrebbe salvare Venezia dall'acqua alta. E l'avrebbe salvata anche l'altro giorno, se solo i lavori di costruzione fossero stati terminati entro il 2016 come prevedeva il progetto originale. Le paratoie sono tutte incernierate sui fondali delle tre bocche di porto che mettono in comunicazione il mare Adriatico e la laguna veneziana. Sono enormi cassoni vuoti che nella normalità giacciono sul fondo, ma quando la marea supera i 110 centimetri vengono svuotati dall'acqua con potenti flussi di aria compressa e così alleggeriti si posizionano in verticale erigendo una barriera. Cessato l'allarme, ritornano a fondo. La posa delle dighe è stata completata a gennaio. Ora sono in corso i test di sollevamento per tarare le parti meccaniche e verificare il funzionamento dei meccanismi elettronici di regolazione. Il problema è che per sollevare le dighe ci vogliono dalle 4 alle 5 ore e in questo frangente le paratoie lavorano nel mare agitato e con venti fortissimi: l'altro giorno le raffiche hanno raggiunto i 126 chilometri orari. Le onde sbattono con violenza contro i cassoni, tendono ad abbassarli e il rischio è che, senza un sistema di correzione, li scavalchino creando ancora più danno. Ma non c'è soltanto una questione ingegneristica. Serve un coordinamento tra gli enti coinvolti (Comune, Regione, Provveditorato alle acque, Capitaneria di porto, prefettura) per fare funzionare il Mose. E infine occorrono braccia: ora il numero di addetti disponibili è quello reclutato per i test, sufficiente a far funzionare soltanto una delle 4 schiere in cui sono articolate le dighe mobili. Gli altri tecnici



La Verità

Venezia

vanno trovati, assunti e preparati per le manovre. Oggi dunque il Mose è un gigante che dorme in fondo al mare. E che resterà in letargo per altri due anni. Soltanto la Protezione civile o il prefetto (cioè il governo) avrebbero potuto ordinare di alzare l' unica schiera di cassoni al momento azionabile. Ma, secondo uno dei commissari in carica, l' ingegner Francesco Ossola, un' azione parziale avrebbe fatto peggio. «La chiusura di una sola bocca di porto, quella di Chioggia o del Lido», ha spiegato, «avrebbe "insaccato" l' acqua creando danni maggiori. E le simulazioni del passato parlano di un effetto molto limitato, soltanto 10 o 20 centimetri». Altra cosa sarebbe stato potere azionare tutte le paratoie: «Il sistema risponde bene ai test, il Mose funzionerà, ne sono convinto, altrimenti non sarei qui», ha garantito Ossola.

Stanziamiento ridicolo dal governo: 20 milioni. Ma Conte giura: «Ai privati 5mila euro, ai negozianti 20mila». Poi nomina l'ennesimo controllore

Rimedio farsa per Venezia: un altro super commissario

IN ALTO MARE

SALVATORE DAMA Il consiglio dei ministri delibera lo stato di emergenza per Venezia. Ci sono subito 20 milioni di euro per gli interventi più urgenti a sostegno della città e della popolazione. Poi il governo elaborerà un piano per gli indennizzi ai privati e ai commercianti e per rifinanziare la legge speciale per Venezia, quella che risale all'alluvione del 1966. È il presidente del Consiglio Giuseppe Conte ad annunciare in serata, via Twitter, le decisioni del suo gabinetto. «Per quanto riguarda il ristoro dei danni», aveva spiegato in mattinata visitando la città lagunare, «ci sono due fasi. La prima fase ci consentirà di indennizzare privati ed esercenti commerciali sino a un limite». Cinquemila euro per i primi e 20mila euro per i secondi. Pochi. Ma almeno, ha giurato Conte, «arriveranno subito». Poi, ha aggiunto, «chi ha subito danni più consistenti, ovviamente, li vedrà quantificati con più calma e, dietro l'istruttoria tecnica, potranno essere liquidati». Questo è il primo step. Il secondo sarà la riunione del «Comitatone», con le amministrazioni locali, «per una governance di tutti i problemi, dal Mose alle Grandi Navi, a un maggiore coordinamento tra tutte le autorità competenti». La data per la riunione è già stata individuata, sarà il 26 novembre. «SERVONO 400 MILIONI!» Il sistema delle dighe mobili deve essere finalizzato. Allora l'esecutivo ha affidato la pratica a un commissario straordinario. Si tratta di Elisabetta Spitz. Che avrà pieni poteri per portare a termine la realizzazione di un'opera cominciata nel 2003 e che dovrebbe già essere attiva, proteggendo la città dalle maree. La consegna attualmente è prevista per la fine del 2021. Ma, ha già fatto sapere il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli, servono 400 milioni di euro. Architetta romana, classe 1953, moglie dell'ex leader dell'Udc Marco Follini, Spitz ha una lunga esperienza nell'amministrazione pubblica. Dal 2000 al 2008 è stata alla guida dell'Agenzia del Demanio e per cinque anni numero uno di Invimit, la società del ministero dell'Economia e delle Finanze incaricata delle dismissioni del patrimonio immobiliare italiano. Oggi Spitz presiede Sorgente Sgr. Conosce bene la laguna: dal 1992 al 1999 è stata presidente del consorzio di progettazione della salvaguardia delle aree abitate di Venezia. Sempre lì Spitz ha ricoperto il ruolo di Consulente dell'Autorità Portuale veneziana per la formulazione del Piano di gestione del Porto e governance delle procedure. Il problema, quando si tratta di infrastrutture, al solito sono loro, i grillini. «Promuovi opere pubbliche come il Mose, nate già vecchie e infarcite di tangenti e corruzione? Questo è l'effetto», attacca Luigi Di Maio, leader del Movimento 5 Stelle. Che però ammette la mancanza di alternative: il Mose è «un'opera fermata dalla magistratura per indagini su indagini e che ora, benché non sia la migliore soluzione possibile, va terminata al più presto per proteggere Venezia subito». Se la città veneta non ha nel 2019 «nemmeno un minimo di protezione, la responsabilità è di quella classe politica che si è permessa di lucrare e speculare. Questa è la verità e la dobbiamo dire. Le scelte del passato ritornano, i nodi vengono al pettine prima o poi», conclude il suo attacco, Di Maio. PIENI POTERI Intanto sul campo si danno un gran da fare il presidente della Regione Veneto e il sindaco di Venezia: «Stamattina ho partecipato ad un incontro operativo in Prefettura», fa il punto della situazione Luca Zaia, «per dare risposte immediate alla città ferita e a tutto il litorale devastato dalle maree



Libero

Venezia

eccezionali dell' altra notte. Ho chiesto tre cose, fondamentalmente: l' immediata dichiarazione dello stato di emergenza da parte del governo, con il conseguente stanziamento di risorse; pieni poteri al sindaco per la gestione della situazione in città: una soluzione rapida alla questione Mose, che è un cantiere statale, lo ricordo nuovamente ai lazzaroni che si ostinano a pensare il contrario». Nel pomeriggio Luigi Brugnaro ha riunito una giunta straordinaria. La prima decisione è stata quella di «posticipare l' imminente scadenza della quarta rata Tari, prevista per il 16 novembre, per tutti i cittadini e le imprese dell' intero Comune. La nuova scadenza sarà il 16 dicembre», informa il primo cittadino. Che, mentre era con i piedi ammolto nell' acqua alta, ha ricevuto l' investitura ufficiale di Silvio Berlusconi, pure lui in città per manifestare la sua solidarietà ai veneziani. Il leader di Forza Italia lancia il sindaco di Venezia a livello nazionale, lo vuole come leader dell' Altra Italia. Alla domanda dei cronisti se il primo cittadino potrebbe essere il suo successore, Berlusconi ha risposto: «Me lo auguro». riproduzione riservata.

Venezia, Elisabetta Spitz commissaria per il Mose

De Micheli, obiettivo completarlo entro il 2021

"Sarà Elisabetta Spitz", ex direttore dell' Agenzia del Demanio, il super commissario per il Mose. Lo conferma a Radio Capital la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli. Approda al nuovo incarico con una solida conoscenza della macchina dello Stato ed esperienze dirette sul territorio veneziano Elisabetta Spitz, indicata oggi dalla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli come nuova supercommissaria del Mose. Romana di radici austriache, architetta, esperta urbanista, Elisabetta Spitz diventa segretaria generale del Consorzio Roma Capitale nel 1986; si occupa di **Venezia** già una prima volta dal 1992 al 1999 quando presiede il consorzio di progettazione della salvaguardia delle aree abitate della città veneta. Nel 1999 viene nominata dal ministro del Tesoro Vincenzo Visco nel comitato esperti per la riforma del Ministero delle Finanze; dal 2001 al 2008 è direttore dell' Agenzia del Demanio e nel 2009 torna ad occuparsi di **Venezia** come consulente dell' Autorità Portuale per la formulazione del Piano di gestione del **Porto di Venezia** e governance delle procedure. Dal 2013 al 2018 è stata amministratore delegato di Invimit, la società che si occupa di una parte del patrimonio immobiliare pubblico. "Ci sono stati forti rallentamenti sul progetto che oggi però è compiuto al 93%. Mancano gli ultimi 400 milioni. Sono stati appostati dal governo, non sono fermi per motivi burocratici. Non c'è niente di fermo, i lavori stanno andando avanti". Lo afferma la ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli, parlando del Mose a Circo Massimo su Radio Capital. L' obiettivo, ha spiegato, è di completarlo entro il 2021: "spero però che ci siano utilizzi parziali anche prima", ha aggiunto. "Per **Venezia** c'è un impegno a 360 gradi, c'è una situazione drammatica in una città unica, ci dobbiamo essere". Lo ha detto all' ANSA il premier Giuseppe Conte uscendo dall' hotel nel quale ha dormito stanotte. Alla domanda se l' impegno per finire il Mose basterà, "Speriamo, confidiamo di sì, è un' opera su cui ormai sono stati spesi tantissimi soldi ed è in dirittura finale, ora va completata e poi mantenuta". E ai veneziani: "Siamo vicini a voi e speriamo di prevenire queste situazioni drammatiche, perchè non si ripetano più". "Il Mose funzionerà, doveva essere pronto nel 2012, andate a verificare. E' in ritardo? Chiedete a Roma". Queste alcune delle frasi dell' ex Governatore del Veneto Giancarlo Galan che spiega citando ex ed attuali vertici regionali "nè io nè Cremonese, nè Pupillo, nè Bottin nè Zaia abbiamo nessuna competenza sul Mose: è stato istituito prima dell' istituzione della Regione. La responsabilità è tutta esclusivamente a Roma". Ed aggiunge in diretta a Radio Cafè: "Se vai a controllare - dice rivolgendosi agli speaker - io Cacciari e i sindaci del territorio facevamo dialettica, Massimo Cacciari era contrario, ma la responsabilità è di altri". "Il Mose funzionerà, io sono sempre stato affascinato da questa macchina, dopo il canale di Panama la più grande macchina idraulica della storia dell' umanità. Io continuo a crederci. Il Mose doveva entrare in funzione nel 2012, mi pare di ricordare ma non credo di sbagliarmi".



"Per **Venezia** c'è un impegno a 360 gradi, c'è una situazione drammatica in una città unica, ci dobbiamo essere". Lo ha detto all' ANSA il premier Giuseppe Conte uscendo dall' hotel nel quale ha dormito stanotte. Alla domanda se l' impegno per finire il Mose basterà, "Speriamo, confidiamo di sì, è un' opera su cui ormai sono stati spesi tantissimi soldi ed è in dirittura finale, ora va completata e poi mantenuta". E ai veneziani: "Siamo vicini a voi e speriamo di prevenire queste situazioni drammatiche, perchè non si ripetano più". "Il Mose funzionerà, doveva essere pronto nel 2012, andate a verificare. E' in ritardo? Chiedete a Roma". Queste alcune delle frasi dell' ex Governatore del Veneto Giancarlo Galan che spiega citando ex ed attuali vertici regionali "nè io nè Cremonese, nè Pupillo, nè Bottin nè Zaia abbiamo nessuna competenza sul Mose: è stato istituito prima dell' istituzione della Regione. La responsabilità è tutta esclusivamente a Roma". Ed aggiunge in diretta a Radio Cafè: "Se vai a controllare - dice rivolgendosi agli speaker - io Cacciari e i sindaci del territorio facevamo dialettica, Massimo Cacciari era contrario, ma la responsabilità è di altri". "Il Mose funzionerà, io sono sempre stato affascinato da questa macchina, dopo il canale di Panama la più grande macchina idraulica della storia dell' umanità. Io continuo a crederci. Il Mose doveva entrare in funzione nel 2012, mi pare di ricordare ma non credo di sbagliarmi".

Il Nautilus

Venezia

Venezia: Costa, occorrono scelte coraggiose contro cambiamenti climatici

Dolore per le vittime, solidarietà al sindaco' Roma - 'Esprimo il mio dolore per la morte di due persone a Pellestrina, la mia

Roma - 'Esprimo il mio dolore per la morte di due persone a Pellestrina, la mia vicinanza al sindaco Brugnaro e al Comune di **Venezia**, la mia solidarietà ai veneziani che stanno subendo danni ingenti e forti disagi, la mia preoccupazione per lo straordinario patrimonio culturale della città. Quando si capirà che l' unica grande sfida che tutti insieme dobbiamo affrontare è quella contro i cambiamenti climatici? Quando si riuscirà a fare fronte comune per combattere l' unica grande emergenza che mette in pericolo le nostre vite e quelle delle generazioni future? Dopo Matera, patrimonio mondiale dell' Unesco sommersa dall' acqua, un altro sito Unesco, **Venezia** e la sua laguna, ne è devastata. Già nel prossimo Cdm valuteremo gli interventi necessari e urgenti. Ma è tempo di agire subito contro i cambiamenti climatici, con scelte di politica economica coraggiosa che questo governo sta già mettendo in campo con il decreto clima, le misure previste nella legge di bilancio e nel collegato ambientale, il Piano nazionale integrato per l' energia e il clima, in un' ottica più ampia di azioni efficaci di contrasto e adattamento ai cambiamenti climatici. Nell' ultimo rapporto dell' Ipcc dell' ottobre 2018 gli scienziati ci avevano detto che la tropicalizzazione dei fenomeni meteorologici era uno degli effetti più evidenti. E il Mediterraneo lo sta subendo. È il momento di lavorare tutti insieme, per arginarne gli effetti e contrastare il climate change. Per questo, bisogna avere il coraggio di osare e di andare oltre i propri steccati. Dobbiamo salvare **Venezia**'. Lo afferma il ministro dell' Ambiente Sergio Costa a proposito dell' emergenza acqua alta a **Venezia**.



De Micheli: «In aprile via 200 navi da San Marco» Msc e Costa a Trieste per la marea del weekend

VENEZIA «Spero che per aprile sposteremo 200 delle navi da crociera più grandi per alleggerire San Marco. Poi bisogna trovare la soluzione definitiva». Il ministro alle Infrastrutture Paola De Micheli - dopo che ieri il premier Giuseppe Conte ha annunciato che il 26 novembre si terrà il tanto atteso Comitato - promette che non si parlerà solo di acqua alta e Mose, ma anche di grandi navi. E si deciderà anche il famoso spostamento su cui aveva iniziato a lavorare il predecessore Danilo Toninelli. Allora si parlava di un terzo delle navi, ora il numero è di 200: pare che nell' intenzione del ministro 120 crociere dovrebbero essere spostate alla banchina commerciale di Tiv a Marghera, altre 80 al terminal di Fusina, ovvero quegli «approdi diffusi» a cui quest' estate hanno lavorato tutti i soggetti interessati, coordinati dall' **Autorità portuale**. In tutto le navi che arrivano a Venezia sono oltre 500 all' anno. La stessa De Micheli, un paio di settimane fa a Marghera, aveva però detto che questa sarebbe stata una soluzione provvisoria, in attesa di quella definitiva, per cui servono anni tra iter burocratico e cantieri. In pole position è ritornata l' ipotesi della sponda nord del canale industriale nord, già scelta dal Comitato del 2017 guidato da un compagno di partito di De Micheli, e suo predecessore a Porta Pia, Graziano Delrio. Sembrano invece sfumate le ipotesi di Toninelli, che guardava in primis a Chioggia, poi a San Nicolò del Lido. Intanto in questi giorni, a causa dell' alta marea, le navi sono state «dirottate» altrove dalle compagnie: la Norwegian Cruise è andata a Ravenna, le due Msc e la Costa, programmate per il weekend, andranno a Trieste. (a. zo.)

Venezia Mestre
Mestre è un comune italiano di 115.000 abitanti, capoluogo della città metropolitana di Venezia. È il più grande comune della provincia di Venezia e il più popoloso della città metropolitana di Venezia. È situato a sud-ovest di Venezia, a circa 10 km dalla laguna. È un comune molto verde, con molti parchi e giardini. È anche un comune molto commerciale, con molti negozi e attività. È un comune molto sicuro e con un'ottima infrastruttura. È un comune molto accogliente e con un'ottima accoglienza. È un comune molto moderno e con un'ottima tecnologia. È un comune molto innovativo e con un'ottima ricerca. È un comune molto creativo e con un'ottima arte. È un comune molto dinamico e con un'ottima economia. È un comune molto sano e con un'ottima sanità. È un comune molto sicuro e con un'ottima giustizia. È un comune molto felice e con un'ottima qualità della vita.

«Centinaia di milioni di danni» Merci in svendita, niente pane

Scuole ancora chiuse. Turisti sospesi. Le società rinviano bollette e rate dei mutui

La transizione
Bevilacqua: stoffe e filati messi in salvo per le schedi per i telai

Crociera
De Micheli: «In aprile via 200 navi da San Marco» Msc e Costa a Trieste per la marea del weekend

Mestre
Mestre è un comune italiano di 115.000 abitanti, capoluogo della città metropolitana di Venezia. È il più grande comune della provincia di Venezia e il più popoloso della città metropolitana di Venezia. È situato a sud-ovest di Venezia, a circa 10 km dalla laguna. È un comune molto verde, con molti parchi e giardini. È anche un comune molto commerciale, con molti negozi e attività. È un comune molto sicuro e con un'ottima infrastruttura. È un comune molto accogliente e con un'ottima accoglienza. È un comune molto moderno e con un'ottima tecnologia. È un comune molto innovativo e con un'ottima ricerca. È un comune molto creativo e con un'ottima arte. È un comune molto dinamico e con un'ottima economia. È un comune molto sano e con un'ottima sanità. È un comune molto sicuro e con un'ottima giustizia. È un comune molto felice e con un'ottima qualità della vita.

Marittima, banchine vuote Le crociere vanno a Trieste

PORTO MESTRE Banchine vuote alla Marittima per questo fine settimana. Gli arrivi e le partenze delle navi da crociera che erano in programma per sabato e domenica sono stati cancellati dalle compagnie armatrici. La notizia arriva dal **porto** di Trieste dove le maestranze e la società di gestione, la Trieste Terminal Passeggeri Spa, si stanno attrezzando per accogliere due navi della Msc (la Sinfonia e la Magnifica), la compagnia di Gianluigi Aponte, e una della Costa (la Deliziosa), del Gruppo Carnival Corporation & plc che controlla anche la tedesca Aida Cruises, e quindi hanno coinvolto pure gli operatori portuali veneziani che abitualmente servono i due gruppi quando fanno scalo a **Venezia**. Inizialmente sembrava che Trieste dovesse organizzare anche l'arrivo di una unità della Norwegian Cruise Line (la Norwegian Spirit) ma quest'ultima invece è stata dirottata a Ravenna. Il **porto** di **Venezia**, in realtà, è pienamente operativo, era stato chiuso solo la sera di martedì ma già all'una di notte, una volta passata la bufera di vento, era stato riaperto. Per la società della Marittima e per gli operatori portuali sarà un salasso perché un sabato e domenica senza navi da crociera faranno venire meno preziose risorse economiche. La decisione delle tre compagnie, però, più che un segnale di paura o di disagio o, peggio, di distacco provocato dalle polemiche e dalle campagne mediatiche di questi ultimi anni contro le grandi navi in laguna, appare come una forma di rispetto, di sensibilità, per la città di **Venezia** che sta a fatica cercando di rialzarsi dopo il disastro dell'ultima acqua alta arrivata a una quota di un metro e 87 centimetri, fermandosi a soli 7 centimetri dall'acqua grande del 1966, la più alta dallo scorso secolo. In questi giorni, infatti, nonostante l'impegno dell'amministrazione comunale, degli imprenditori privati e dei volontari, il lavoro da fare è immane per poter tornare alla normalità, nonostante i turisti prendano l'acqua alta come un gioco, un'attrazione in più. Per questo weekend, quindi, non si vedranno navi da crociera in laguna ma già dalla settimana prossima la programmazione veneziana tornerà quella prefissata: da giovedì 21 con una nave della compagnia Grand Circle Cruise Line e una della Msc, a venerdì 22 con una della Princess Cruises, per proseguire sabato 23 con altre due navi e domenica 24 con tre unità di Princess, Costa e Msc. Il **porto** di **Venezia**, ad ogni modo, anche per questo fine settimana rimane disponibile a garantire qualsiasi servizio di cui i passeggeri dovessero aver bisogno, e quindi anche se sbarcheranno a Trieste e Ravenna, e da lì partiranno, potranno comunque passare per **Venezia**. E.T. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Disastro a Venezia
Val di Zoldo tende la mano per risanare le gondole
Grande successo della mostra sulle barche del Canal Grande. L'idea di riabilitare la flotta delle 430 imbarcazioni.

Marittima, banchine vuote
Le crociere vanno a Trieste
Arrivi e partenze cancellati per questo weekend. Le compagnie armatrici hanno deciso di dirottare le navi a Trieste e Ravenna.

De Micheli: 'Mose, grandi navi, dragaggi oltre l'emergenza'

Il ministro insieme al Premier Conte fa il punto della situazione e guarda al futuro

Giulia Sarti

image_pdfimage_print VENEZIA È arrivata nel pomeriggio di ieri a Venezia il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli che insieme al premier Conte ha fatto il punto della situazione dopo l'alluvione di ieri, rispondendo, dopo la prima riunione in Prefettura con le autorità locali, alle domande dei giornalisti su Mose, grandi navi e dragaggi. Ci siamo impegnati -ha detto la De Micheli- a convocare il cosiddetto comitatone per giungere ad alcune decisioni su problemi che riguardano l'emergenza ma che vanno anche oltre. Risposte che Venezia aspetta come il Mose, le grandi navi, i dragaggi. Oggi a maggior ragione si rende necessario un grande progetto su Venezia su questioni aperte da tempo. Soffermandosi sul Mose, così come aveva sottolineato il premier Conte, il ministro ha ribadito la necessità di un completamento rapido: Per questo daremo seguito ad alcune procedure messe in campo, quello a cui ci dobbiamo preparare è la gestione della struttura, che avrà un forte impatto economico per quello che riguarda manutenzione ordinaria e straordinaria, un problema che in passato è stato tralasciato. A un anno e mezzo dalla chiusura dei progetti originari che avranno ancora aggiustamenti, dobbiamo porci questo tema con le istituzioni locali. È un'opera discussa, al centro di un dibattito politico e di polemiche da anni -ha proseguito Giuseppe Conte- ma dobbiamo essere molto realisti nell'approccio, ora che siamo in dirittura finale, col 90-93% della fase di realizzazione completata. Stamattina il presidente del Consiglio, ancora a Venezia, ha presieduto una nuova riunione in Prefettura annunciando la convocazione del comitatone per definire le decisioni finali, programmata per il prossimo 26 Novembre. Parleremo di problemi infrastrutturali, Mose, grandi navi e dragaggi cercando un maggiore coordinamento tra le autorità competenti; completeremo anche la nomina del Consorzio Venezia nuova. Nel pomeriggio intanto il Consiglio dei ministri dichiarerà lo stato di emergenza per varare risorse per il primo soccorso alla città.

The screenshot shows the website 'Messaggero Marittimo.it' with the article title 'De Micheli: "Mose, grandi navi, dragaggi oltre l'emergenza"'. The article text is partially visible, matching the main text on the left. The page includes a navigation bar with 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO'. There is a search bar and a 'Log in' button. A sidebar on the right contains a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' news items, including 'Azienza di Confindustria celebrano il Prati Day', 'Competizione e logistica nel commercio online', 'Hapag Lloyd valuta ritorno in Tdt', 'Saremo: rinnovata la franchigia calata dalle Vole a terminal 1', and 'Italia "Dialogue partner" di Indian ocean rim association'.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

chioggia

Gpl, il 25 il sindaco a Roma «Con me venga tutta la città»

Alessandro Ferro sarà ricevuto dal ministro dello Sviluppo economico Patuanelli Il comitato del No dal direttore del Mit: «D' accordo sulla variante per la banchina»

Elisabetta B. AnzolettiCHIOGGIA. Doppio fronte aperto a Roma per il deposito Gpl. Ieri il comitato No Gpl ha incontrato il direttore generale del Ministero delle Infrastrutture (Mit), Mauro Coletta, il 25 novembre il sindaco Alessandro Ferro sarà ricevuto dal ministro dello Sviluppo economico (Mise) Stefano Patuanelli. Coletta ha concordato sulle criticità sollevate dalla Capitaneria e sulla scelta del sito, promettendo la veloce convocazione di un tavolo interministeriale, Mise-Mit, in cui discutere la questione dal punto di vista tecnico, ma anche politico. Nell' incontro del 25 il sindaco ha invitato rappresentanti della città ad accompagnarlo per far sentire il peso di una contrarietà corale. La delegazione del comitato ieri ha riproposto tutti i dubbi sulle autorizzazioni e sulla sicurezza sollevati nei precedenti incontri. «È stato senza dubbio un incontro positivo», spiega il presidente del comitato, Roberto Rossi, «Coletta conosceva bene la questione, anche negli ultimi sviluppi del rigetto dell' Autorità portuale di sistema sulle istanze di utilizzo della banchina e delle aree. Coletta condivide la posizione della Capitaneria che da sempre chiede la variante al Piano regolatore e ritiene la banchina parte dell' impianto da assoggettare a studio sui rischi. Conosce personalmente Chioggia e la sua conformazione e quindi capisce i timori per la collocazione. Ci siamo lasciati con la promessa di un incontro interministeriale in cui sia coinvolta anche la componente politica. È chiaro che con un deposito quasi finito e un investimento di grandi dimensioni, tutte le decisioni vanno prese a livello collegiale». La data per questo incontro potrebbe essere il 25, approfittando del fatto che il sindaco ha ottenuto udienza col ministro Patuanelli. «A nome dell' amministrazione comunale invito la cittadinanza ad accompagnarmi a Roma», spiega Ferro, «intanto oggi (ieri ndr) a Padova si è tenuto un nuovo incontro del Comitato tecnico regionale (Ctr) che è chiamato a rilasciare il rapporto di sicurezza definitivo dell' impianto». «Il Ctr invierà ai Ministeri competenti un quesito per capire se la banchina di ormeggio delle gasiere faccia parte o no dello stabilimento e se quindi rientri nel rapporto di sicurezza», spiega il vicesindaco Marco Veronese, «vogliamo definire che cosa si intenda per "stabilimento", quali sono i suoi confini e chi si assume i rischi della gestione della banchina, chiesta a uso esclusivo dalla ditta. Siamo di fronte a un vuoto legislativo creatosi dopo l' entrata in vigore della "Direttiva Seveso III", che non ha specificato chi si debba occupare dei rischi incidentali connessi alle gasiere nelle fasi di entrata del **porto**, ormeggio e travaso del Gpl. Siamo i primi a chiedere chiarezza su un tema che è di interesse nazionale». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Gpl, il sindaco dal ministro «Cittadini al mio fianco»

Incontro al Mise lunedì 25. Resta il nodo della banchina

CHIOGGIA Sul deposito gpl la palla torna ai ministeri delle infrastrutture e dello sviluppo economico. Ieri, infatti, il Comitato No-gpl ha incontrato il direttore generale del Mit, mentre il 25 novembre il sindaco, Alessandro Ferro, incontrerà il titolare del Mise, Stefano Patuanelli. A entrambi i ministeri, poi, il Ctr (Comitato tecnico regionale), nella riunione che si è svolta ieri, ha deciso di porre il quesito relativo all'ambito di pertinenza del piano di sicurezza esterno. La questione se la banchina di ormeggio delle navi gasiere faccia parte o no dello stabilimento gpl e, quindi, se i possibili incidenti sulla banchina stessa debbano essere inseriti negli scenari di rischio del rapporto di sicurezza definitivo, divide gli enti che partecipano al tavolo del Ctr. Comune e Capitaneria di **porto** ritengono che la banchina (di cui la Costa Bioenergie ha chiesto la concessione esclusiva, per ora rigettata dal **Porto**) vada inclusa nel piano, mentre Vigili del fuoco e Arpav pensano di no. Già due riunioni del Ctr si sono concluse con uno stallo e, in quella di ieri, cui hanno partecipato il vice sindaco, Marco Veronese, e l'assessore ai lavori pubblici, Alessandra Penzo, è stato deciso di sottoporre la questione ai due ministeri. Il quesito non è di poco conto, dice Veronese: «Siamo di fronte a un vuoto legislativo a seguito dell'entrata in vigore della Direttiva Seveso III, che non ha specificato chi si debba occupare dei rischi incidentali connessi delle navi gasiere nelle fasi di entrata del **porto**, ormeggio e travaso del gpl». Intanto, al Mit, il Comitato No-gpl ha trovato conferma delle criticità sollevate dall'Autorità portuale rispetto alla concessione della banchina. «Si tratta di considerazioni condivise con il Mit», spiega il presidente del Comitato Roberto Rossi. Quanto all'incontro al Mise del 25 novembre, il sindaco invita la cittadinanza ad accompagnarlo a Roma «a sostegno alle richieste della città». (d.deg)



Primo rimorchiatore a gas dopo l' okay a Venice Gnl

'La nave commissionata da Panfido sarà utilizzata soprattutto nel nord Adriatico 'Siglata un' intesa anche per costruire una bettolina per i rifornimenti in porto

ELISIO TREVISAN

PORTO MESTRE Sarà il primo rimorchiatore a gas del porto di Venezia ma sarà anche il primo rimorchiatore a gas naturale liquefatto (Gnl) ad essere impiegato in tutto il Mediterraneo, inoltre sarà la prima unità del genere ad essere costruita da un cantiere italiano, e quindi, dato che il Gnl è considerato uno dei carburanti del futuro per navi e camion, avrà significative ricadute tecnologiche, occupazionali e produttive. Non ha ancora un nome, per ora si chiama costruzione n. 124, ma presto solcherà le acque della laguna e del nord **Adriatico**. Tutto grazie alla storica Rimorchiatori Riuniti Panfido, l' armatore committente che ha siglato il contratto di costruzione con l' altrettanto storico cantiere Rossetti Marino di Ravenna col quale Panfido ha una proficua collaborazione che dura ormai da 25 anni. E questa non è l' unica novità, dato che le due realtà hanno firmato anche un secondo contratto, per la costruzione numero 125 che sarà una bettolina (cargo unit) per il rifornimento di Gnl alle navi che addegueranno i propri sistemi propulsivi per l' utilizzo del gas invece, o a fianco, del gasolio marino o dell' olio combustibile pesante più inquinanti. Il nuovo rimorchiatore da quasi 7 mila cavalli e la bettolina costituiranno un innovativo **sistema** combinato per il bunkeraggio denominato Sbbt (semi-ballastable barge transporter, ossia una chiatte per trasporto semi zavorrata) che è parte del gruppo di progetti Poseidon Med, cofinanziato dall' Unione Europea e proposto e coordinato dall' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale** (Adspmas): come oggetto ha proprio l' innovazione nell' ambito della distribuzione e la produzione del Gnl. Nei giorni scorsi, tra l' altro, Venice Gnl, la società che sta investendo 100 milioni di euro per realizzare un deposito di gas naturale liquefatto a Fusina col quale rifornirà le navi e i camion, ha ottenuto dal ministero dell' Ambiente, di concerto con quello per i Beni e le attività culturali, il decreto di compatibilità ambientale, il primo passo importante per arrivare all' autorizzazione finale e all' avvio dei lavori. Rimorchiatore e bettolina, dunque, si inseriscono in un' operazione molto più ampia che farà del porto di Venezia uno dei più avanzati anche dal punto di vista ambientale. Il design dei due nuovi mezzi verrà realizzato dalla spagnola Sener, una società di progettazione ingegneristica che ha alle spalle anni di esperienza con progetti legati al Gnl. Il rimorchiatore sarà lungo 37 metri e avrà una propulsione Voith-Schneider con una forza di tiro di 65 tonnellate e un motore Niigata a doppia combustione (Gnl e Mdo, ossia diesel marino). Le misure della bettolina saranno di 86,40 metri per 26,70, e avrà una capacità di carico di 4 mila metri cubi di Gnl e di mille metri cubi di gasolio. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

Ieri taglio del nastro alla Calata delle vele con Palomba, Signorini il governatore Toti e il sindaco di Savona Ilaria Caprioglio

Palacrociere rinnovato per ospitare il debutto della nuova ammiraglia da 6 mila passeggeri

ELENA ROMANATO

ELENA ROMANATO SAVONA Inaugurata ieri mattina, con il taglio del nastro, la nuova banchina in Calata delle vele, insieme a quella del Palacrociere ampliato per accogliere le grandi navi di Costa. L'importo dei lavori, per 22 milioni complessivi è stato coperto in parte dall'**Autorità di sistema** e in parte da Costa. L'**Autorità di Sistema Portuale** ha investito 17 milioni per l'ampliamento del canale d'ingresso in porto, passata da 9 metri di profondità iniziali agli 11 attuali. I lavori non sono stati però «indolori» per i residenti delle abitazioni in prossimità del porto, sia per i rumori (ad aprile era scattata una multa di mille euro alla società che faceva i lavori per i rumori sopra la norma) sia per le vibrazioni e crepe segnalate in alcune abitazioni dal cantiere. E' di 5 milioni invece l'investimento di Costa per il Palacrociere. I cantieri sono stati affidati, tramite gare di appalto, a sei aziende del Savonese e hanno riguardato la riorganizzazione del salone di ingresso, dove è stata rimossa la fontana, ristrutturato il bancone della reception ed allargata la parte dedicata ai controlli di sicurezza per l'imbarco dei croceristi, dotata di quattro macchine ai raggi X. Una parte della terrazza, circa 130 metri quadrati, è stata coperta con una struttura in vetro e verrà utilizzata come area di accesso per i croceristi in transito, con ulteriori quattro macchine ai raggi X. L'investimento più consistente ha riguardato i due «finger», ovvero i passaggi sospesi che collegano il terminal alla nave. Al taglio del nastro erano presenti il sindaco Ilaria Caprioglio, il presidente della Regione Giovanni Toti, il presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** Paolo Emilio Signorini, il direttore generale di Costa Crociere, Neil Palomba e il comandante della Capitaneria Francesco Cimmino (c'è stata anche la benedizione di don Angelo Magnano). «Savona e Genova sono nella top 10 dei porti italiani con un trend positivo per l'anno in corso - ha detto il presidente dell'**Autorità di sistema** Paolo Emilio Signorini - e con previsioni ottime per il 2020 che rafforzano questa tendenza, portando addirittura la Liguria ad essere la prima regione italiana per numero di croceristi accolti. La spesa dei croceristi pare venga fatta per la maggior parte al momento dell'imbarco. Un elemento su cui, con Comune e Costa Crociere, possiamo ragionare sull'offerta turistica per i croceristi». Secondo uno studio fatto recentemente da Deloitte & Touche, Università di Genova e Università di Amburgo, il contributo economico del Gruppo Costa a Savona è di 125 milioni di euro e 700 posti di lavoro. In media è di 74,60 la spesa per passeggero in ogni porto europeo toccato dalle navi della compagnia e, a conferma dell'importanza del settore nella promozione turistica del territorio, il 60% degli ospiti dichiara di voler tornare nelle destinazioni visitate. Valori destinati ad aumentare con le nuove navi, in grado di portare oltre 6 mila passeggeri. «I lavori a terminal e banchina - dichiara Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere - consentiranno infatti di accogliere al meglio Costa Smeralda, la nostra nuova ammiraglia alimentata a Lng, destinata a segnare un vero e proprio punto di svolta nel settore, in quanto garantisce una riduzione significativa dell'impatto ambientale. Grazie all'arrivo di Costa Smeralda nel 2020 prevediamo una nuova crescita del nostro traffico a Savona, con 900 mila passeggeri». «Quello delle crociere è un mercato effervescente - dice il presidente della Regione Giovanni Toti - le nostre accademie continuano a sfornare giovani



Restructura.
14-17 NOVEMBRE 2019
tutti i giorni dalle 9.30 alle 19.30
LINGOTTO FIERE OVAL, TORINO

Restrutturare è un gioco se sai come farlo.

Per un preventivo gratuito di ingegno SERVIZIO
per le opere di settore Contattaci: 011-23000000

RESTRUCTURA.COM

La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

che trovano lavoro in questo settore. Dobbiamo sostenere questo mercato costruendo tutte le sinergie perché i nostri porti e le nostre città ne abbiano sempre maggior beneficio economico». A margine dell' inaugurazione il sindaco Ilaria Caprioglio ha firmato con Costa la convenzione per l' installazione di un semaforo in via Gramsci per regolare il flusso pedonale (il costo di 38 mila euro, è a carico di Costa). - c BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI
IL CASO Festa per Costa Fascinosa attraccata alla rinnovata banchina del Palacrociere.

le nuove navi

Ecco Smeralda e Toscana i due gioielli per Savona

La prima ad arrivare sarà la Smeralda poi toccherà alla Toscana. Sono le due nuove «ammiraglie» di Costa che avranno come «home port» Savona. L'arrivo della Smeralda è previsto per il 21 dicembre. La nave partirà per una crociera nel Mediterraneo di sei giorni (con partenza prevista ogni sabato) a Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca, Civitavecchia e La Spezia. Lunga 337 metri e larga 42, la Smeralda, come la gemella Costa Toscana che entrerà in servizio nel 2020, sarà la nave da crociera battente bandiera italiana più grande in assoluto. A bordo saranno assunti circa 750 italiani, per garantire più servizi in lingua madre di quella che è prevalentemente la clientela di Costa. La nave ha 9 bar, 11 ristoranti, 5 punti ristoro e un ristorante interamente dedicato ai bambini e alle loro famiglie. C'è inoltre un parco acquatico con scivoli, un teatro a prua della nave, una discoteca, il casinò, sala giochi, piano bar Jazz Club. La Smeralda è la prima nave da crociera ad avere un museo, il CoDe- Costa Design Collection. Il CoDe è uno spazio espositivo di 400metri quadrati dedicato al design Made in Italy di ieri e di oggi, dalla moda ai trasporti. La Costa Smeralda e la Toscana saranno alimentata interamente con Lng, cioè a gas naturale liquefatto (il rifornimento è previsto nel porto di Barcellona) che consentirà di ridurre le emissioni di gas. Infine Costa Firenze (in costruzione a Marghera) dopo la consegna fissata il 30 settembre 2020, farà rotta direttamente sulla Cina per rispondere alle crescenti richieste del mercato, saltando le crociere previste a ottobre 2020 in Italia, Francia e Spagna. Nell'inverno 2020-2021 la compagnia tornerà in Turchia e Israele con due nuovi itinerari di 14 giorni in partenza da Savona a bordo di Costa Fortuna. e.r. -



Restructura.
Ristrutturare è un gioco su sai come farla.
14-17 NOVEMBRE 2019
tutti i giorni dalle 9.30 alle 19.30
LINGOTTO FIERE OVAL, TORINO
RESTRUCTURA.COM

Crociere

Inaugurata a Savona la nuova banchina

E' stata inaugurata questa mattina a Savona la "rinnovata" banchina Calata delle Vele dedicata alle crociere, insieme al terminal 1 del Palacrociera. Un investimento totale di 22 milioni di euro, 17 da parte dell'**Autorità di Sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale per il rinnovo della banchina e 5 da parte di Costa Crociere per il restyling del terminal. Al taglio del nastro erano presenti il sindaco della città Ilaria Caprioglio, il presidente della Regione Giovanni Toti, il presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini e il direttore generale di Costa Crociere, Neil Palomba. I lavori prevedevano l'abbassamento dei fondali da 9 a 11 metri di profondità e un consolidamento di alcune banchine: ora lo scalo è pronto ad accogliere Costa Smeralda, la nuova ammiraglia del gruppo e prima nave alimentata a LNG, che partirà per la crociera inaugurale il prossimo 21 dicembre.

The image shows a collage of newspaper clippings from 'Genova Cronaca'. The largest clipping features the headline 'Airbnb, da app a sindacato affitta case in assemblea' with a sub-headline 'Domenica di Turchi Pagamento governativo di 100 euro/1000€'. To the right, there are smaller articles with headlines like 'Inaugurata a Savona la nuova banchina' and 'Domenica di Turchi Pagamento governativo di 100 euro/1000€'. The clippings include photos of a modern interior space and a construction site.

COLLABORAZIONE Un investimento da 22 milioni tra Autorità Portuale e compagnia

Savona ha la banchina per le super navi

Calata delle Vele adeguata alle nuove esigenze di Costa Crociere. Obiettivo 900mila passeggeri

Con il taglio del nastro, ieri mattina è stata inaugurata la "rinnovata" banchina Calata delle Vele dedicata alle crociere nel porto storico di Savona, insieme al terminal 1 del Pala crociere. Presenti il sindaco Ilaria Caprioglio, il presidente della Regione Giovanni Toti, il presidente dell' **Autorità di Sistema** Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini e il direttore generale di Costa Crociere, Neil Palomba. Nel solco della tradizione la cerimonia ha previsto anche la benedizione di monsignor Angelo Magnano. L'investimento complessivo per il rinnovo della banchina, a cura dell' **Autorità di Sistema** Portuale del Mar Ligure Occidentale, e del terminal, eseguito invece da Costa Crociere, è pari a circa 22 milioni di euro. Completati nei tempi previsti i lavori, che hanno garantito alla principale banchina dedicata agli accosti crocieristici di adeguarsi alle esigenze delle navi di nuova generazione. Costa Crociere è ritornata così ad avere a disposizione il suo approdo storico, che da una quindicina di anni ha visto sbarcare stabilmente nel centro storico della città milioni di passeggeri, facendo dell' hub di Savona uno dei principali porti crocieristici in Italia e in Europa. Per consentire alla banchina di accogliere le navi da crociera di ultima costruzione è stato necessario portare i fondali dai -9 metri iniziali ai -11 con un intervento di consolidamento delle banchine nove e dieci e la realizzazione di un impalcato sostenuto da colonne sul fronte della banchina 8. L'investimento di 17 milioni di euro da parte dell' **Autorità di Sistema** Portuale del Mar Ligure Occidentale è stato realizzato rispettando in pieno il cronoprogramma di progetto, con l'attracco dell' ammiraglia Costa Diadema. Paolo Emilio Signorini, presidente dell' **Autorità di Sistema** Portuale del Mar Ligure Occidentale, afferma: «L'attenzione al settore delle crociere è una priorità dell' **Autorità di Sistema**. Priorità condivisa con Costa Crociere che ha sostenuto considerevoli investimenti necessari per adeguare le strutture di accoglienza del suo home port, rappresentando questo un ulteriore tappa di successo nel solco della proficua collaborazione che c'è sempre stata. Savona e Genova sono nella top 10 dei porti italiani con un trend positivo per l'anno in corso e con previsioni ottime per il 2020 che rafforzano questa tendenza, portando addirittura la Liguria ad essere la prima regione italiana per numero di crocieristi accolti». Costa Crociere ha investito complessivamente quasi 5 milioni di euro per i lavori di adeguamento al terminal 1 del Palacrociera. I cantieri all'interno della struttura sono stati affidati, tramite gare di appalto, a sei aziende del savonese. Hanno riguardato la riorganizzazione del salone di ingresso, dove è stata rimossa la fontana, ristrutturato il bancone della reception ed allargata la parte retrostante dedicata ai controlli di sicurezza per l'imbarco dei crocieristi, dotata di quattro macchine ai raggi X. Sempre per regolare l'aumento del flusso, una parte della terrazza, pari a circa 130 metri quadrati, è stata coperta con una struttura in vetro e verrà utilizzata come area di accesso per i crocieristi in transito, con ulteriori quattro macchine ai raggi X. È stata completamente rivista anche la segnaletica ed è stato costruito un bridge di collegamento tra i due piani rialzati. L'investimento più consistente ha riguardato i due "finger", ovvero i passaggi sospesi che collegano il terminal alla nave. Si tratta di strutture in metallo e vetro, del peso di 96 tonnellate, di dimensioni di 30 metri per 10 e 18 metri di altezza. Inoltre per regolare in maniera più efficiente e sicura il flusso pedonale in Via Gramsci, in prossimità dell'attraversamento sito di fronte al ponte mobile della Darsena, Costa Crociere finanzia

COLLABORAZIONE Un investimento da 22 milioni tra Autorità Portuale e compagnia

Savona ha la banchina per le super navi

Calata delle Vele adeguata alle nuove esigenze di Costa Crociere. Obiettivo 900mila passeggeri



IL SINDACO ILRIN VIGILIANO FARE CASSIA HA PREVENIRE

Loano, gli studenti imparano a riciclare

Iniziativa nella scuola per sensibilizzare i pupils al tema ambientale

Loano (CN) - Un'iniziativa che ha coinvolto gli studenti delle scuole elementari di Loano, in provincia di Cuneo, per sensibilizzarli sul tema ambientale. Gli alunni hanno imparato a riconoscere i simboli di riciclaggio e a separare correttamente i rifiuti.

LA STRADA SI CONDEDA DA BAMBINI

Recco, vigili all'asilo per insegnare la sicurezza

Recco (GE) - I vigili urbani di Recco hanno svolto un'attività di sensibilizzazione presso un asilo nido. Gli agenti hanno insegnato ai bambini le regole della sicurezza stradale, come attraversare la strada e usare correttamente il passeggino.

Il sindaco Ilrìn Vigiliano fare cassa ha prevenire. Due nuovi autoveicoli sulle strade di Chiavari. Chiavari (GE) - Il Comune di Chiavari ha acquistato due nuovi autoveicoli per le pattuglie di polizia municipale. I nuovi mezzi sono stati consegnati ai vigili urbani.

Il sindaco Ilrìn Vigiliano fare cassa ha prevenire. Due nuovi autoveicoli sulle strade di Chiavari. Chiavari (GE) - Il Comune di Chiavari ha acquistato due nuovi autoveicoli per le pattuglie di polizia municipale. I nuovi mezzi sono stati consegnati ai vigili urbani.

Il sindaco Ilrìn Vigiliano fare cassa ha prevenire. Due nuovi autoveicoli sulle strade di Chiavari. Chiavari (GE) - Il Comune di Chiavari ha acquistato due nuovi autoveicoli per le pattuglie di polizia municipale. I nuovi mezzi sono stati consegnati ai vigili urbani.

Il sindaco Ilrìn Vigiliano fare cassa ha prevenire. Due nuovi autoveicoli sulle strade di Chiavari. Chiavari (GE) - Il Comune di Chiavari ha acquistato due nuovi autoveicoli per le pattuglie di polizia municipale. I nuovi mezzi sono stati consegnati ai vigili urbani.

Il sindaco Ilrìn Vigiliano fare cassa ha prevenire. Due nuovi autoveicoli sulle strade di Chiavari. Chiavari (GE) - Il Comune di Chiavari ha acquistato due nuovi autoveicoli per le pattuglie di polizia municipale. I nuovi mezzi sono stati consegnati ai vigili urbani.

Il sindaco Ilrìn Vigiliano fare cassa ha prevenire. Due nuovi autoveicoli sulle strade di Chiavari. Chiavari (GE) - Il Comune di Chiavari ha acquistato due nuovi autoveicoli per le pattuglie di polizia municipale. I nuovi mezzi sono stati consegnati ai vigili urbani.

Il sindaco Ilrìn Vigiliano fare cassa ha prevenire. Due nuovi autoveicoli sulle strade di Chiavari. Chiavari (GE) - Il Comune di Chiavari ha acquistato due nuovi autoveicoli per le pattuglie di polizia municipale. I nuovi mezzi sono stati consegnati ai vigili urbani.

Il sindaco Ilrìn Vigiliano fare cassa ha prevenire. Due nuovi autoveicoli sulle strade di Chiavari. Chiavari (GE) - Il Comune di Chiavari ha acquistato due nuovi autoveicoli per le pattuglie di polizia municipale. I nuovi mezzi sono stati consegnati ai vigili urbani.

Il sindaco Ilrìn Vigiliano fare cassa ha prevenire. Due nuovi autoveicoli sulle strade di Chiavari. Chiavari (GE) - Il Comune di Chiavari ha acquistato due nuovi autoveicoli per le pattuglie di polizia municipale. I nuovi mezzi sono stati consegnati ai vigili urbani.

Il sindaco Ilrìn Vigiliano fare cassa ha prevenire. Due nuovi autoveicoli sulle strade di Chiavari. Chiavari (GE) - Il Comune di Chiavari ha acquistato due nuovi autoveicoli per le pattuglie di polizia municipale. I nuovi mezzi sono stati consegnati ai vigili urbani.

Il sindaco Ilrìn Vigiliano fare cassa ha prevenire. Due nuovi autoveicoli sulle strade di Chiavari. Chiavari (GE) - Il Comune di Chiavari ha acquistato due nuovi autoveicoli per le pattuglie di polizia municipale. I nuovi mezzi sono stati consegnati ai vigili urbani.

Il sindaco Ilrìn Vigiliano fare cassa ha prevenire. Due nuovi autoveicoli sulle strade di Chiavari. Chiavari (GE) - Il Comune di Chiavari ha acquistato due nuovi autoveicoli per le pattuglie di polizia municipale. I nuovi mezzi sono stati consegnati ai vigili urbani.

Il sindaco Ilrìn Vigiliano fare cassa ha prevenire. Due nuovi autoveicoli sulle strade di Chiavari. Chiavari (GE) - Il Comune di Chiavari ha acquistato due nuovi autoveicoli per le pattuglie di polizia municipale. I nuovi mezzi sono stati consegnati ai vigili urbani.

Il sindaco Ilrìn Vigiliano fare cassa ha prevenire. Due nuovi autoveicoli sulle strade di Chiavari. Chiavari (GE) - Il Comune di Chiavari ha acquistato due nuovi autoveicoli per le pattuglie di polizia municipale. I nuovi mezzi sono stati consegnati ai vigili urbani.

Il sindaco Ilrìn Vigiliano fare cassa ha prevenire. Due nuovi autoveicoli sulle strade di Chiavari. Chiavari (GE) - Il Comune di Chiavari ha acquistato due nuovi autoveicoli per le pattuglie di polizia municipale. I nuovi mezzi sono stati consegnati ai vigili urbani.



Il Giornale del Piemonte e della Liguria

Savona, Vado

l'acquisto e l'installazione di un nuovo impianto semaforico "a chiamata". «L'inaugurazione di queste nuove infrastrutture portuali, frutto della proficua collaborazione con l' **Autorità** di **Sistema** Portuale, rappresenta un consolidamento dei nostri piani di sviluppo strategico a Savona assicura Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere . I lavori al terminal e alla banchina consentiranno infatti di accogliere al meglio Costa Smeralda, la nostra nuova ammiraglia alimentata a LNG, destinata a segnare un vero e proprio punto di svolta nel settore, in quanto garantisce una riduzione significativa dell' impatto ambientale senza compromettere gli aspetti di sicurezza per noi imprescindibili. Siamo lieti di portare questa tecnologia innovativa, in cui abbiamo creduto per primi, proprio a Savona, una città a cui siamo molto legati da oltre 20 anni. Grazie all' arrivo di Costa Smeralda nel 2020 prevediamo una nuova crescita del nostro traffico a Savona, con 900.000 passeggeri movimentati». RG.

Porti: Savona allarga la banchina che ospiterà Costa Smeralda

Fondali abbassati e consolidamento per nuova ammiraglia Costa

E' stata inaugurata questa mattina a Savona la "rinnovata" banchina Calata delle Vele dedicata alle crociere, insieme al terminal 1 del Palacrociere. Un investimento totale di 22 milioni di euro, 17 da parte dell' **Autorità Portuale** per il rinnovo della banchina e 5 da parte di Costa Crociere per il restyling del terminal. Al taglio del nastro erano presenti il sindaco della città Ilaria Caprioglio, il presidente della Regione Giovanni Toti, il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini** e il direttore generale di Costa Crociere, Neil Palomba. I lavori prevedevano l'abbassamento dei fondali da 9 a 11 metri di profondità e un consolidamento di alcune banchine: ora lo scalo è pronto ad accogliere Costa Smeralda, la nuova ammiraglia del gruppo e prima nave alimentata a LNG, che partirà per la crociera inaugurale il prossimo 21 dicembre.



Savona allarga banchina per crociere

E' stata inaugurata questa mattina a Savona la "rinnovata" banchina Calata delle Vele dedicata alle crociere, insieme al terminal 1 del Palacrociere. Un investimento totale di 22 milioni di euro, 17 da parte dell'**Autorità Portuale** per il rinnovo della banchina e 5 da parte di Costa Crociere per il restyling del terminal. Al taglio del nastro erano presenti il sindaco della città Ilaria Caprioglio, il presidente della Regione Giovanni Toti, il presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini** e il direttore generale di Costa Crociere, Neil Palomba. I lavori prevedevano l'abbassamento dei fondali da 9 a 11 metri di profondità e un consolidamento di alcune banchine: ora lo scalo è pronto ad accogliere Costa Smeralda, la nuova ammiraglia del gruppo e prima nave alimentata a LNG, che partirà per la crociera inaugurale il prossimo 21 dicembre.



Crociere: Costa, Smeralda sarà svolta nel settore

Prima nave a Lng, inaugurazione il 21 dicembre

(ANSA) - SAVONA, 14 NOV - "Siamo lieti di portare la tecnologia innovativa dell' Lng, in cui abbiamo creduto per primi, proprio a Savona, una città a cui siamo molto legati da oltre 20 anni. Grazie all' arrivo di Costa Smeralda nel 2020 prevediamo una nuova crescita del nostro traffico a Savona, con 900 mila passeggeri movimentati". Lo ha detto Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere, questa mattina durante il taglio del nastro della banchina Calata delle Vele, rinnovata con un consolidamento e l' abbassamento del fondale proprio per poter accogliere la nuova ammiraglia della compagnia. Un intervento (a carico dell' **Autorità Portuale**) di 17 milioni, a cui si aggiungono i 5 investiti da Costa per l' adeguamento del terminal. "L' inaugurazione di queste nuove infrastrutture portuali rappresenta un consolidamento dei nostri piani di sviluppo strategico a Savona - ha proseguito Palomba - I lavori ci consentiranno di accogliere al meglio Costa Smeralda, destinata a segnare un vero e proprio punto di svolta nel settore, in quanto garantisce una riduzione significativa dell' impatto ambientale senza compromettere gli aspetti di sicurezza per noi imprescindibili". La nave infatti sarà alimentata, sia in porto sia in navigazione, a gas naturale liquefatto (LNG), il combustibile fossile più pulito al mondo che permette infatti di eliminare quasi totalmente le emissioni di ossidi di zolfo e particolato, oltre a ridurre significativamente anche le emissioni di ossido di azoto e di anidride carbonica. La crociera inaugurale è fissata per il 21 dicembre, con partenza proprio da Savona. (ANSA).



Savona, taglio del nastro per Terminal Costa e banchina delle Vele

15 Nov, 2019 SAVONA - Inaugurato a Savona la "rinnovata" banchina Calata delle Vele dedicata alle crociere, insieme al terminal 1 del Palacrociera . Un investimento globale di 22 milioni di euro, di cui 17 milioni di finanziamento pubblico da parte dell' Autorità di Sistema Portuale per il rinnovo della banchina e 5 milioni di finanziamento privato da parte di Costa Crociere per il restyling del terminal. Alla cerimonia inaugurale, erano presenti il sindaco di Savona, Ilaria Caprioglio, il governatore della Liguria, Giovanni Toti, il presidente dell' Authority **Paolo Emilio Signorini** e il direttore generale di Costa Crociere, Neil Palomba. I lavori a mare hanno coinvolto anche l' escavo dei fondali che sono passati da 9 metri di profondità agli attuali 11 metr, e il consolidamento di alcune banchine: ora lo scalo è pronto ad accogliere Costa Smeralda, la nuova ammiraglia e prima nave alimentata a LNG , che partirà per la crociera inaugurale il prossimo 21 dicembre . « Siamo lieti di portare la tecnologia innovativa dell' Lng, in cui abbiamo creduto per primi, proprio a Savona, una città a cui siamo molto legati da oltre 20 anni. Grazie all' arrivo di Costa Smeralda nel 2020 prevediamo una nuova crescita del nostro traffico a Savona, con 900 mila passeggeri movimentat i», ha detto Palomba. E parlando della «rinnovata» banchina Calata delle Vele, Palomba ha aggiunto: « L' inaugurazione di queste nuove infrastrutture portuali rappresenta un consolidamento dei nostri piani di sviluppo strategico a Savona - ha spiegato Palomba - I lavori ci consentiranno di accogliere al meglio Costa Smeralda, destinata a segnare un vero e proprio punto di svolta nel settore, in quanto garantisce una riduzione significativa dell' impatto ambientale senza compromettere gli aspetti di sicurezza per noi imprescindibili ». Completati nei tempi previsti i lavori, che hanno garantito alla principale banchina dedicata agli accosti crocieristici di adeguarsi alle esigenze delle navi di nuova generazione. Costa Crociere è ritornata così ad avere a disposizione il suo approdo storico, che da una quindicina di anni ha visto sbarcare stabilmente nel centro storico della città milioni di passeggeri, facendo dell' hub di Savona uno dei principali porti crocieristici in Italia e in Europa.



Savona, taglio del nastro per Terminal Costa e banchina delle Vele

15 Nov 2019

SAVONA - Inaugurato a Savona la "rinnovata" banchina Calata delle Vele dedicata alle crociere, insieme al terminal 1 del Palacrociera. Un investimento globale di 22 milioni di euro, di cui 17 milioni di finanziamento pubblico da parte dell'Autorità di Sistema Portuale per il rinnovo della banchina e 5 milioni di finanziamento privato da parte di Costa Crociere per il restyling del terminal.

Alla cerimonia inaugurale, erano presenti il sindaco di Savona, Ilaria Caprioglio, il governatore della Liguria, Giovanni Toti, il presidente dell'Authority Paolo Emilio Signorini e il direttore generale di Costa Crociere, Neil Palomba.

I lavori a mare hanno coinvolto anche l'escavo dei fondali che sono passati da 9 metri di profondità agli attuali 11 metri, e il consolidamento di alcune banchine: ora lo scalo è pronto ad accogliere Costa Smeralda, la nuova ammiraglia e prima nave alimentata a LNG, che partirà per la crociera inaugurale il prossimo 21 dicembre.

«Siamo lieti di portare la tecnologia innovativa dell'Lng, in cui abbiamo creduto per primi, proprio a Savona, una città a cui siamo molto legati da oltre 20 anni. Grazie all'arrivo di Costa Smeralda nel 2020 prevediamo una nuova crescita del nostro traffico a Savona, con 900 mila passeggeri movimentati», ha detto Palomba. E parlando della «rinnovata» banchina Calata delle Vele, Palomba ha aggiunto: «L'inaugurazione di queste nuove infrastrutture portuali rappresenta un consolidamento dei nostri piani di sviluppo strategico a Savona - ha spiegato Palomba - I lavori ci consentiranno di accogliere al meglio Costa Smeralda, destinata a segnare un vero e proprio punto di svolta nel settore, in quanto garantisce una riduzione significativa dell'impatto ambientale senza compromettere gli aspetti di sicurezza per noi imprescindibili».

Completati nei tempi previsti i lavori, che hanno garantito alla principale banchina dedicata agli accosti crocieristici di adeguarsi alle esigenze delle navi di nuova generazione. Costa Crociere è ritornata così ad avere a disposizione il suo approdo storico, che da una quindicina di anni ha visto sbarcare stabilmente nel centro storico della città milioni di passeggeri, facendo dell'hub di Savona uno dei principali porti crocieristici in Italia e in Europa.

Toremar
 NAVE MARITTIMA
 ALDO SPADONI
 Telefono - 0586 248111
 Fax 0586 248200

CTN
 COMPAGNIE TIRRENESE DI NAVIGAZIONE
 www.ctn.it

Video
 Your browser does not currently recognize any of the video formats.

Il Nautilus

Savona, Vado

Inaugurata a Savona banchina Calata delle Vele

TAGLIO DEL NASTRO PER LA 'RINNOVATA' BANCHINA CALATA DELLE VELE E PER IL TERMINAL 1 DEL PALACROCIERE. PER IL PORTO STORICO DI SAVONA INVESTIMENTO DI 22 MILIONI DI EURO

Savona - Con il taglio del nastro, questa mattina è stata ufficialmente inaugurata la 'rinnovata' banchina Calata delle Vele dedicata alle crociere nel porto storico di Savona, insieme al terminal 1 del Palacrociera. Presenti il sindaco della città Ilaria Caprioglio, il presidente della Regione Giovanni Toti, il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini e il direttore generale di Costa Crociere, Neil Palomba. Nel solco della tradizione la cerimonia ha previsto anche la benedizione di monsignor Angelo Magnano. L' investimento complessivo per il rinnovo della banchina, a cura dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, e del terminal, eseguito invece da Costa Crociere, è pari a circa 22 milioni di euro. Completati nei tempi previsti i lavori, che hanno garantito alla principale banchina dedicata agli accosti crocieristici di adeguarsi alle esigenze delle navi di nuova generazione. Costa Crociere è ritornata così ad avere a disposizione il suo approdo storico, che da una quindicina di anni ha visto sbarcare stabilmente nel centro storico della città milioni di passeggeri, facendo dell' hub di Savona uno dei principali porti crocieristici in Italia e in Europa. Per consentire alla banchina di accogliere le navi da crociera di ultima costruzione è stato necessario portare i fondali dai -9 metri iniziali ai -11 con un intervento di consolidamento delle banchine nove e dieci e la realizzazione di un impalcato sostenuto da colonne sul fronte della banchina 8. L' investimento di 17 milioni di euro da parte dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale è stato realizzato da Fincosit srl e RCM Costruzioni, rispettando in pieno il cronoprogramma di progetto, con l' attracco dell' ammiraglia Costa Diadema. Paolo Emilio Signorini, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, afferma: 'L' attenzione al settore delle crociere è una priorità dell' Autorità di Sistema. Priorità condivisa con Costa Crociere che ha sostenuto considerevoli investimenti necessari per adeguare le strutture di accoglienza del suo home port, rappresentando questo un ulteriore tappa di successo nel solco della proficua collaborazione che c' è sempre stata'. Prosegue il presidente Signorini: 'Savona e Genova sono nella top 10 dei porti italiani con un trend positivo per l' anno in corso e con previsioni ottime per il 2020 che rafforzano questa tendenza, portando addirittura la Liguria ad essere la prima regione italiana per numero di crocieristi accolti. Gli sforzi fatti per parte di Autorità di Sistema e della compagnia Costa Crociere sono una conferma importante, arrivata alla fine di un anno difficile che ha visto tutte le istituzioni impegnate a ripartire con slancio dopo il crollo del Ponte Morandi'. Costa Crociere ha investito complessivamente quasi 5 milioni di euro per i lavori di adeguamento al terminal 1 del Palacrociera. I cantieri all' interno della struttura sono stati affidati, tramite gare di appalto, a sei aziende del savonese. Hanno riguardato la riorganizzazione del salone di ingresso, dove è stata rimossa la fontana, ristrutturato il bancone della reception ed allargata la parte retrostante dedicata ai controlli di sicurezza per l' imbarco dei crocieristi, dotata di quattro macchine ai raggi X. Sempre per regolare l' aumento del flusso, una parte della terrazza, pari a circa 130 metri quadrati, è stata coperta con una struttura in vetro e verrà utilizzata come area di accesso per i crocieristi in transito, con ulteriori quattro macchine ai raggi X. È stata completamente rivista anche la segnaletica ed è stato costruito un bridge di collegamento tra i due piani rialzati. L' investimento più consistente ha riguardato i due 'finger', ovvero i passaggi sospesi che collegano il terminal alla nave. Si tratta di strutture in metallo e vetro, del peso di 96 tonnellate, di dimensioni di 30 metri per 10 e 18 metri di altezza. Giovanni Toti,



Il Nautilus

Savona, Vado

presidente Regione Liguria: 'Abbiamo dimostrato una grande capacità di lavoro, la nuova banchina Calata delle Vele nel Porto di Savona è pronta ad accogliere tante navi ammiraglie, a partire dalla Costa Smeralda, che arriverà pochi giorni prima di Natale. Il mercato delle crociere è straordinariamente effervescente e la nostra Liguria si conferma la piattaforma privilegiata per questo mercato: le stazioni crocieristiche di Savona, Genova e La Spezia crescono, gli ordinativi di navi aumentano, si tratta di situazioni virtuose che portano ricchezza e lavoro sul territorio. Il settore dell' economia marittima nel suo complesso è in crescita: crescono come detto i numeri delle crociere, i passeggeri dei traghetti e anche i contenitori. Grazie a una attività di sistema e alla sinergia tra tutti le realtà del territorio, la Liguria, con la sua vocazione alle logistica e i suoi scali, sta diventando il maggior porto del Mediterraneo'. Inoltre per regolare in maniera più efficiente e sicura il flusso pedonale in Via Gramsci, in prossimità dell' attraversamento sito di fronte al ponte mobile della Darsena, Costa Crociere finanzia l' acquisto e l' installazione di un nuovo impianto semaforico 'a chiamata'. L' inaugurazione di queste nuove infrastrutture portuali, frutto della proficua collaborazione con l' Autorità di Sistema Portuale, rappresenta un consolidamento dei nostri piani di sviluppo strategico a Savona. I lavori al terminal e alla banchina consentiranno infatti di accogliere al meglio Costa Smeralda, la nostra nuova ammiraglia alimentata a LNG, destinata a segnare un vero e proprio punto di svolta nel settore, in quanto garantisce una riduzione significativa dell' impatto ambientale senza compromettere gli aspetti di sicurezza per noi imprescindibili. Siamo lieti di portare questa tecnologia innovativa, in cui abbiamo creduto per primi, proprio a Savona, una città a cui siamo molto legati da oltre 20 anni. Grazie all' arrivo di Costa Smeralda nel 2020 prevediamo una nuova crescita del nostro traffico a Savona, con 900.000 passeggeri movimentati.' - dichiara Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere. I lavori alla banchina e al terminal 1 del Palacrociera sono stati effettuati in previsione dell' arrivo di Costa Smeralda, nuova ammiraglia che a partire dal 21 dicembre 2019 farà scalo a Savona tutti i sabati. Costa Smeralda rappresenta una vera e propria svolta sul piano della minimizzazione dell' impatto ambientale, perché sarà alimentata, sia in porto sia in navigazione, a gas naturale liquefatto (LNG), il combustibile fossile più pulito al mondo. L' utilizzo dell' LNG permette infatti di eliminare quasi totalmente le emissioni di ossidi di zolfo e particolato, oltre a ridurre significativamente anche le emissioni di ossido di azoto e di anidride carbonica.

Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Savona, taglio del nastro per la "rinnovata" banchina Calata delle Vele e per il terminal 1 del Palacrociere fotogallery

Per il porto storico di savona investimento di 22 milioni di euro

Savona . Con la cerimonia di taglio del nastro avvenuta questa mattina, è stata ufficialmente inaugurata la "rinnovata" banchina Calata delle Vele dedicata alle crociere nel porto storico di Savona, insieme al terminal 1 del Palacrociere. Alla cerimonia erano presenti il sindaco Ilaria Caprioglio, il presidente della Regione Giovanni Toti, il presidente dell' **Autorità di Sistema** Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini e il direttore generale di Costa Crociere, Neil Palomba. Nel solco della tradizione la cerimonia ha previsto anche la benedizione di monsignor Angelo Magnano. L' investimento complessivo per il rinnovo della banchina, a cura dell' **Autorità di Sistema** Portuale del Mar Ligure Occidentale, e del terminal, eseguito invece da Costa Crociere, è pari a circa 22 milioni di euro. Completati nei tempi previsti i lavori, che hanno garantito alla principale banchina dedicata agli accosti crocieristici di adeguarsi alle esigenze delle navi di nuova generazione. Costa Crociere è ritornata così ad avere a disposizione il suo approdo storico, che da una quindicina di anni ha visto sbarcare stabilmente nel centro storico della città milioni di passeggeri, facendo dell' hub di Savona uno dei principali porti crocieristici in Italia e in Europa. di 8 Galleria fotografica Inaugurati la "rinnovata" banchina Calata delle Vele ed il terminal 1 del Palacrociere Per consentire alla banchina di accogliere le navi da crociera di ultima costruzione è stato necessario portare i fondali dai -9 metri iniziali ai -11 attuali con un intervento di consolidamento delle banchine nove e dieci e la realizzazione di un impalcato sostenuto da colonne sul fronte della banchina 8. L' investimento di 17 milioni di euro da parte dell' **Autorità di Sistema** Portuale del Mar Ligure Occidentale è stato realizzato rispettando in pieno il cronoprogramma di progetto, con l' attracco dell' ammiraglia Costa Diadema. Paolo Emilio Signorini, presidente dell' **Autorità di Sistema** Portuale del Mar Ligure Occidentale, afferma: "L' attenzione al settore delle crociere è una priorità dell' **Autorità di Sistema**. Priorità condivisa con Costa Crociere che ha sostenuto considerevoli investimenti necessari per adeguare le strutture di accoglienza del suo home port, rappresentando questo un ulteriore tappa di successo nel solco della proficua collaborazione che c' è sempre stata". Prosegue il presidente Signorini: "Savona e Genova sono nella top 10 dei porti italiani con un trend positivo per l' anno in corso e con previsioni ottime per il 2020 che rafforzano questa tendenza, portando addirittura la Liguria ad essere la prima regione italiana per numero di crocieristi accolti. Gli sforzi fatti per parte di **Autorità di Sistema** e della compagnia Costa Crociere sono una conferma importante, arrivata alla fine di un anno difficile che ha visto tutte le istituzioni impegnate a ripartire con slancio dopo il crollo del Ponte Morandi". Costa Crociere ha investito complessivamente quasi 5 milioni di euro per i lavori di adeguamento al terminal 1 del Palacrociere. I cantieri all' interno della struttura sono stati affidati, tramite gare di appalto, a sei aziende del savonese e hanno riguardato la riorganizzazione del salone di ingresso, dove è stata rimossa la fontana, ristrutturato il bancone della reception ed allargata la parte retrostante dedicata ai controlli di sicurezza per l' imbarco dei crocieristi, dotata di quattro macchine ai raggi X. Sempre per regolare l' aumento del flusso, una parte della terrazza, pari a circa 130 metri quadrati, e' stata coperta con una struttura in vetro e verrà utilizzata come area di accesso per i crocieristi in transito, con ulteriori quattro macchine ai raggi X. È stata completamente rivista anche la segnaletica ed è stato costruito un bridge di collegamento tra i due piani rialzati. L' investimento più consistente ha riguardato i due "finger", ovvero i passaggi sospesi che collegano il terminal alla nave. Si tratta di strutture in metallo e vetro, del peso di 96 tonnellate, di dimensioni di 30 metri



Il Vostro Giornale

Savona, Vado

per 10 e 18 metri di altezza. Inoltre per regolare in maniera più efficiente e sicura il flusso pedonale in via Gramsci, in prossimità dell' attraversamento sito di fronte al ponte mobile della Darsena, Costa Crociere finanzia l' acquisto e l' installazione di un nuovo impianto semaforico "a chiamata". "L' inaugurazione di queste nuove infrastrutture portuali, frutto della proficua collaborazione con l' **Autorità di Sistema** Portuale, rappresenta un consolidamento dei nostri piani di sviluppo strategica a Savona. I lavori al terminal e alla banchina consentiranno infatti di accogliere al meglio Costa Smeralda, la nostra nuova ammiraglia alimentata a LNG, destinata a segnare un vero e proprio punto di svolta nel settore, in quanto garantisce una riduzione significativa dell' impatto ambientale senza compromettere gli aspetti di sicurezza per noi imprescindibili. Siamo lieti di portare questa tecnologia innovativa, in cui abbiamo creduto per primi, proprio a Savona, una città a cui siamo molto legati da oltre 20 anni. Grazie all' arrivo di Costa Smeralda nel 2020 prevediamo una nuova crescita del nostro traffico a Savona, con 900.000 passeggeri movimentati", dichiara Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere. I lavori alla banchina e al terminal 1 del Palacrociere sono stati effettuati in previsione dell' arrivo di Costa Smeralda, nuova ammiraglia che a partire dal 21 dicembre 2019 farà scalo a Savona tutti i sabati. Costa Smeralda rappresenta una vera e propria svolta sul piano della minimizzazione dell' impatto ambientale, perché sarà alimentata, sia in porto sia in navigazione, a gas naturale liquefatto (LNG), il combustibile fossile più pulito al mondo. L' utilizzo dell' LNG permette infatti di eliminare quasi totalmente le emissioni di ossidi di zolfo e particolato, oltre a ridurre significativamente anche le emissioni di ossido di azoto e di anidride carbonica. Altre notizie di Savona Data Presepe degli abissi, il 21 dicembre la posta del tritico sui fondali delle albisole Cercafamiglia Noli, un gattino abbandonato cerca una nuova casa calcio Serie D, giudice sportivo: una giornata di squalifica a Pietro Tripoli a Palazzo Sisto Sport e autismo, se ne discute in un convegno a Savona Dalla Home New look Savona, taglio del nastro per la "rinnovata" banchina Calata delle Vele e per il terminal 1 del Palacrociere Tensione Ex Ilva, convocato vertice al Mise. E alla Sanac di Vado Ligure assemblea dei lavoratori: "Preoccupazione e incertezza" Proposta CIA Savona rilancia il Consorzio a difesa del settore agricolo Fermo Lara Comi arrestata, l' ex eurodeputata è ai domiciliari.

Inaugurata la rinnovata banchina crocieristica Calata delle Vele del porto di Savona

L'investimento complessivo è stato di circa 22 milioni di euro. Oggi nel porto storico di Savona è stata inaugurata la rinnovata banchina Calata delle Vele, dedicata alle crociere, che è stata sottoposta a lavori di ristrutturazione con un investimento complessivo di circa 22 milioni di euro da parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, per l'adeguamento dei fondali e della banchina, e da parte della compagnia crocieristica Costa Crociere, per interventi al terminal 1 del Palacrociera. Per consentire alla banchina di accogliere le navi da crociera di ultima costruzione è stato necessario portare i fondali dai -9 metri iniziali ai -11 con un intervento di consolidamento delle banchine nove e dieci e la realizzazione di un impalcato sostenuto da colonne sul fronte della banchina 8. L'investimento di 17 milioni di euro da parte dell'AdSP è stato realizzato rispettando in pieno il cronoprogramma di progetto e in tempo per l'arrivo dell'ammiraglia della compagnia, Costa Diadema, che a partire dal prossimo 21 dicembre farà scalo a Savona tutti i sabati. «L'attenzione al settore delle crociere - ha ricordato il presidente dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, in occasione dell'inaugurazione della banchina - è una priorità dell'Autorità di Sistema. Priorità condivisa con Costa Crociere che ha sostenuto considerevoli investimenti necessari per adeguare le strutture di accoglienza del suo home port, rappresentando questo un ulteriore tappa di successo nel solco della proficua collaborazione che c'è sempre stata. Savona e Genova - ha sottolineato Signorini - sono nella top 10 dei porti italiani con un trend positivo per l'anno in corso e con previsioni ottime per il 2020 che rafforzano questa tendenza, portando addirittura la Liguria ad essere la prima regione italiana per numero di crocieristi accolti. Gli sforzi fatti per parte di Autorità di Sistema e della compagnia Costa Crociere sono una conferma importante, arrivata alla fine di un anno difficile che ha visto tutte le istituzioni impegnate a ripartire con slancio dopo il crollo del Ponte Morandi». Costa Crociere ha investito complessivamente quasi cinque milioni di euro per i lavori di adeguamento del terminal 1 del Palacrociera. I cantieri all'interno della struttura, affidati tramite gare di appalto a sei aziende del savonese, hanno riguardato la riorganizzazione del salone di ingresso, dove è stata rimossa la fontana, ristrutturato il bancone della reception ed allargata la parte retrostante dedicata ai controlli di sicurezza per l'imbarco dei crocieristi, dotata di quattro macchine ai raggi X. Sempre per regolare l'aumento del flusso, una parte della terrazza, pari a circa 130 metri quadrati, è stata coperta con una struttura in vetro e verrà utilizzata come area di accesso per i crocieristi in transito, con ulteriori quattro macchine ai raggi X. È stata completamente rivista anche la segnaletica ed è stato costruito un bridge di collegamento tra i due piani rialzati. L'investimento più consistente ha riguardato i due "finger", ovvero i passaggi sospesi che collegano il terminal alla nave. Si tratta di strutture in metallo e vetro, del peso di 96 tonnellate, di dimensioni di 30 metri per 10 e 18 metri di altezza.



Informazioni Marittime

Savona, Vado

Savona, inaugurata Calata delle Vele e terminal 1 Palacrociera

L'investimento complessivo per il rinnovo della banchina, a cura di Autorità di Sistema e Costa Crociere, è pari a circa 22 milioni di euro

Taglio del nastro per la "rinnovata" banchina Calata delle Vele dedicata alle crociere nel porto storico di Savona, insieme al terminal 1 del Palacrociera. Presenti il sindaco della città Ilaria Caprioglio, il presidente della Regione Giovanni Toti, il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale**, **Paolo Emilio Signorini** e il direttore generale di Costa Crociere, Neil Palomba. Benedizione di monsignor Angelo Magnano. L'investimento complessivo per il rinnovo della banchina, a cura dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale**, e del terminal, eseguito invece da Costa Crociere, è pari a circa 22 milioni di euro. Completati nei tempi previsti i lavori, che hanno garantito alla principale banchina dedicata agli accosti crocieristici di adeguarsi alle esigenze delle navi di nuova generazione. Costa Crociere è ritornata così ad avere a disposizione il suo approdo storico, che da una quindicina di anni ha visto sbarcare stabilmente nel centro storico della città milioni di passeggeri, facendo dell' hub di Savona uno dei principali porti crocieristici in Italia e in Europa. Per consentire alla banchina di accogliere le navi da crociera di ultima costruzione è stato necessario portare i fondali dai -9 metri iniziali ai -11 con un intervento di consolidamento delle banchine nove e dieci e la realizzazione di un impalcato sostenuto da colonne sul fronte della banchina 8. L'investimento di 17 milioni di euro da parte dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** è stato realizzato rispettando in pieno il cronoprogramma di progetto, con l'attracco dell' ammiraglia

Costa Diadema. Costa Crociere ha investito complessivamente quasi 5 milioni di euro per i lavori di adeguamento al terminal 1 del Palacrociera. I cantieri all'interno della struttura sono stati affidati, tramite gare di appalto, a sei aziende del savonese. Hanno riguardato la riorganizzazione del salone di ingresso, dove è stata rimossa la fontana, ristrutturato il bancone della reception ed allargata la parte retrostante dedicata ai controlli di sicurezza per l'imbarco dei crocieristi, dotata di quattro macchine ai raggi X. Sempre per regolare l'aumento del flusso, una parte della terrazza, pari a circa 130 metri quadrati, è stata coperta con una struttura in vetro e verrà utilizzata come area di accesso per i crocieristi in transito, con ulteriori quattro macchine ai raggi X. È stata completamente rivista anche la segnaletica ed è stato costruito un bridge di collegamento tra i due piani rialzati. L'investimento più consistente ha riguardato i due "finger", ovvero i passaggi sospesi che collegano il terminal alla nave. Si tratta di strutture in metallo e vetro, del peso di 96 tonnellate, di dimensioni di 30 metri per 10 e 18 metri di altezza. Inoltre per regolare in maniera più efficiente e sicura il flusso pedonale in Via Gramsci, in prossimità dell'attraversamento sito di fronte al ponte mobile della Darsena, Costa Crociere finanzia l'acquisto e l'installazione di un nuovo impianto semaforico "a chiamata". I lavori alla banchina e al terminal 1 del Palacrociera sono stati effettuati in previsione dell'arrivo di Costa Smeralda, nuova ammiraglia che a partire dal 21 dicembre 2019 farà scalo a Savona tutti i sabati. Costa Smeralda rappresenta una vera e propria svolta sul piano della minimizzazione dell'impatto ambientale, perché sarà alimentata, sia in porto sia in navigazione, a gas naturale liquefatto (LNG), il combustibile fossile più pulito al mondo. L'utilizzo dell'LNG permette infatti di eliminare quasi totalmente le emissioni di ossidi di zolfo e particolato, oltre a ridurre significativamente anche le emissioni di ossido di azoto e di anidride carbonica.

Savona: rinnovata la banchina calata delle Vele e terminal 1

Giulia Sarti

SAVONA Inaugurata stamani nel porto storico di Savona la rinnovata banchina calata delle Vele dedicata alle crociere insieme al terminal 1 del Palacrociera. A tagliare il nastro sono stati il sindaco della città Ilaria Caprioglio, il presidente della Regione Giovanni Toti, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure occidentale, Paolo Emilio Signorini e il direttore generale di Costa Crociere, Neil Palomba. Come da tradizione la cerimonia ha previsto anche la benedizione di monsignor Angelo Magnano. A curare il rinnovo della banchina Calata delle Vele, è stata l'AdSp, mentre del terminal si è occupata Costa Crociere, per un investimento complessivo delle due opere pari a circa 22 milioni di euro. Con il completamento nei tempi previsti dei lavori, con gli adeguamenti necessari per le navi di nuova generazione, Costa Crociere è ritornata ad avere a disposizione il suo approdo storico, che da una quindicina di anni ha visto sbarcare stabilmente nel centro storico della città milioni di passeggeri, facendo dell'hub di Savona uno dei principali porti crocieristici in Italia e in Europa. I fondali sono stati portati dai -9 metri iniziali ai -11 con un intervento di consolidamento delle banchine nove e dieci e la realizzazione di un impalcato sostenuto da colonne sul fronte della banchina 8. L'investimento di 17 milioni di euro da parte dell'AdSp del mar Ligure occidentale è stato realizzato rispettando in pieno il cronoprogramma di progetto, con l'attracco dell'ammiraglia Costa Diadema. L'attenzione al settore delle crociere è una priorità dell'Autorità di Sistema ha detto Signorini. Priorità condivisa con Costa Crociere che ha sostenuto considerevoli investimenti necessari per adeguare le strutture di accoglienza del suo home port, rappresentando questo un'ulteriore tappa di successo nel solco della proficua collaborazione che c'è sempre stata. Savona e Genova fanno parte della top 10 dei porti italiani con un trend positivo per l'anno in corso e con previsioni ottime per il 2020 che porta la Liguria ad essere la prima regione italiana per numero di crocieristi accolti. Costa Crociere ha investito quasi 5 milioni di euro e i lavori al terminal e alla banchina consentiranno di accogliere al meglio Costa Smeralda, la nuova ammiraglia alimentata a Lng, destinata a segnare un vero e proprio punto di svolta nel settore, in quanto -spiega Palomba- garantisce una riduzione significativa dell'impatto ambientale senza compromettere gli aspetti di sicurezza per noi imprescindibili. Siamo lieti di portare questa tecnologia innovativa, in cui abbiamo creduto per primi, proprio a Savona, una città a cui siamo molto legati da oltre 20 anni. Grazie all'arrivo di Costa Smeralda nel 2020 prevediamo una nuova crescita del nostro traffico a Savona, con 900.000 passeggeri movimentati. Il presidente Toti nel suo intervento ha evidenziato come il settore dell'economia marittima nel suo complesso sia in crescita: Crescono i numeri delle crociere, i passeggeri dei traghetti e anche i contenitori. Grazie a una attività di sistema e alla sinergia tra tutti le realtà del territorio, la Liguria, con la sua vocazione alla logistica e i suoi scali, sta diventando il maggior porto del Mediterraneo.

The screenshot shows the website 'Messaggero Marittimo.it' with the article 'Savona: rinnovata la banchina calata delle Vele e terminal 1'. The article is dated 14 November 2019 and is written by Giulia Sarti. It features a photo of the inauguration ceremony. The website layout includes a navigation bar, a search bar, and various sidebar elements like 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER', 'ULTIME', and 'POPOLARI'.

Savona, inaugurata la nuova banchina portuale in vista dell' arrivo della Costa Smeralda, Toti: "Italia-Finlandia 1-0"

La nuova Costa era prevista in arrivo a novembre ma i lavori nel cantiere finlandese si sono prolungati. 22 i milioni di investimento di Autorità Portuale e Costa

Con il taglio del nastro, questa mattina è stata ufficialmente inaugurata la "rinnovata" banchina Calata delle Vele dedicata alle crociere nel porto storico di Savona, insieme al terminal 1 del Palacrocieri. Presenti il sindaco Ilaria Caprioglio, il presidente della Regione Giovanni Toti, il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del mar Ligure occidentale, Paolo Emilio Signorini e il direttore generale di Costa Crociere, Neil Palomba. L' investimento complessivo per il rinnovo della banchina, a cura dell' **Autorità di Sistema Portuale**, e del terminal, eseguito invece da Costa Crociere, è pari a circa 22 milioni di euro. Completati nei tempi previsti i lavori, che hanno garantito alla principale banchina dedicata agli accosti crocieristici di adeguarsi alle esigenze delle navi di nuova generazione. Costa Crociere è ritornata così ad avere a disposizione il suo approdo storico, che da una quindicina di anni ha visto sbarcare stabilmente nel centro storico della città milioni di passeggeri, facendo dell' hub di Savona uno dei principali porti crocieristici in Italia e in Europa. Per consentire alla banchina di accogliere le navi da crociera di ultima costruzione è stato necessario portare i fondali dai -9 metri iniziali ai -11 con un intervento di consolidamento delle banchine nove e dieci e la realizzazione di un impalcato sostenuto da colonne sul fronte della banchina 8. L' investimento di 17 milioni di euro da parte dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale è stato realizzato rispettando in pieno il cronoprogramma di progetto, con l' attracco dell' ammiraglia Costa Diadema. Paolo Emilio Signorini, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale, afferma: "L' attenzione al settore delle crociere è una priorità dell' **Autorità di Sistema**. Priorità condivisa con Costa Crociere che ha sostenuto considerevoli investimenti necessari per adeguare le strutture di accoglienza del suo home port, rappresentando questo un ulteriore tappa di successo nel solco della proficua collaborazione che c' è sempre stata". Prosegue il presidente Signorini: "Savona e Genova sono nella top 10 dei porti italiani con un trend positivo per l' anno in corso e con previsioni ottime per il 2020 che rafforzano questa tendenza, portando addirittura la Liguria ad essere la prima regione italiana per numero di crocieristi accolti. Gli sforzi fatti per parte di **Autorità di Sistema** e della compagnia Costa Crociere sono una conferma importante, arrivata alla fine di un anno difficile che ha visto tutte le istituzioni impegnate a ripartire con slancio dopo il crollo del Ponte Morandi". Costa Crociere ha investito complessivamente quasi 5 milioni di euro per i lavori di adeguamento al terminal 1 del Palacrocieri. I cantieri all' interno della struttura sono stati affidati, tramite gare di appalto, a sei aziende del savonese. Hanno riguardato la riorganizzazione del salone di ingresso, dove è stata rimossa la fontana, ristrutturato il bancone della reception ed allargata la parte retrostante dedicata ai controlli di sicurezza per l' Imbarco dei crocieristi, dotata di quattro macchine ai raggi X. Sempre per regolare l' aumento del tasso una parte della terrazza, pari a circa 130 metri quadrati, è stata coperta con una struttura in vetro e verrà utilizzata come area di accesso per i crocieristi in transito, con ulteriori quattro macchine ai raggi X. È stata completamente rivista anche la segnaletica ed è stato costruito un bridge di collegamento tra due piani rialzati. L' investimento più consistente ha riguardato i due -finger, ovvero i passaggi sospesi che collegano il terminal alla nave. Si tratta di strutture in metallo e vetro, del peso di 96 tonnellate, di dimensioni di 30 metri per 10 e 18 metri di altezza. Inoltre per regolare in maniera più efficiente e sicura il flusso pedonale in Via Gramsci, in prossimità dell' attraversamento di fronte al ponte mobile della



Savona News

Savona, Vado

Darsena, Costa Crociere finanzia l'acquisto e l'installazione di un nuovo impianto semaforico "a chiarnata". "L'inaugurazione di queste nuove infrastrutture portuali, frutto della proficua collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale, rappresenta un consolidamento dei nostri piani di sviluppo strategico a Savona. I lavori al terminal e alla banchina consentiranno infatti di accogliere al meglio Costa Smeralda, la nostra nuova ammiraglia alimentata a LNG, destinata a segnare un vero e proprio punto di svolta nel settore, in quanto garantisce una riduzione significativa dell'impatto ambientale senza compromettere gli aspetti di sicurezza per noi imprescindibili. Siamo lieti di portare questa tecnologia innovativa, in cui abbiamo creduto per primi, proprio a Savona, una città a cui siamo molto legati di oltre 20 anni. Grazie all'arrivo di Costa Smeralda nel 2020 prevediamo una nuova crescita del nostro traffico a Savona, con 900.000 passeggeri movimentati" dichiara Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere. I lavori alla banchina e al terminal 1 del Palacrociera sono stati effettuati in previsione dell'arrivo di Costa Smeralda, nuova ammiraglia che a partire dal 21 dicembre 2019 farà scalo a Savona tutti i sabati. Costa Smeralda rappresenta una vera e propria svolta sul piano della minimizzazione dell'impatto ambientale, perché sarà alimentata, sia in porto sia in navigazione, a gas naturale liquefatto (LNG), il combustibile fossile più pulito al mondo. L'utilizzo dell'LNG permette infatti di eliminare quasi totalmente le emissioni di ossidi di zolfo e particolato, oltre a ridurre significativamente anche le emissioni di ossido di azoto e di anidride carbonica.

Sea Reporter

Savona, Vado

Inaugurata la "rinnovata" banchina Calata delle Vele destinata alle crociere nel porto di Savona

Savona 14 ottobre 2019 - Con il taglio del nastro, questa mattina è stata ufficialmente inaugurata la "rinnovata" banchina Calata delle Vele dedicata alle crociere nel porto storico di Savona, insieme al terminal 1 del Palacrociere. Presenti il sindaco della città Ilaria Caprioglio, il presidente della Regione Giovanni Toti, il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini e il direttore generale di Costa Crociere, Neil Palomba. Nel solco della tradizione la cerimonia ha previsto anche la benedizione di monsignor Angelo Magnano. L' investimento complessivo per il rinnovo della banchina, a cura dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, e del terminal, eseguito invece da Costa Crociere, è pari a circa 22 milioni di euro . Completati nei tempi previsti i lavori, che hanno garantito alla principale banchina dedicata agli accosti crocieristici di adeguarsi alle esigenze delle navi di nuova generazione. Costa Crociere è ritornata così ad avere a disposizione il suo approdo storico, che da una quindicina di anni ha visto sbarcare stabilmente nel centro storico della città milioni di passeggeri, facendo dell' hub di Savona uno dei principali porti crocieristici in Italia e in Europa. Per consentire alla banchina di accogliere le navi da crociera di ultima costruzione è stato necessario portare i fondali dai -9 metri iniziali ai -11 con un intervento di consolidamento delle banchine nove e dieci e la realizzazione di un impalcato sostenuto da colonne sul fronte della banchina 8. L' investimento di 17 milioni di euro da parte dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale è stato realizzato rispettando in pieno il cronoprogramma di progetto, con l' attracco dell' ammiraglia Costa Diadema. Paolo Emilio Signorini , presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, afferma : " L' attenzione al settore delle crociere è una priorità dell' Autorità di Sistema. Priorità condivisa con Costa Crociere che ha sostenuto considerevoli investimenti necessari per adeguare le strutture di accoglienza del suo home port, rappresentando questo un ulteriore tappa di successo nel solco della proficua collaborazione che c' è sempre stata". Prosegue il presidente Signorini : "**Savona** e Genova sono nella top 10 dei porti italiani con un trend positivo per l' anno in corso e con previsioni ottime per il 2020 che rafforzano questa tendenza, portando addirittura la Liguria ad essere la prima regione italiana per numero di crocieristi accolti. Gli sforzi fatti per parte di Autorità di Sistema e della compagnia Costa Crociere sono una conferma importante, arrivata alla fine di un anno difficile che ha visto tutte le istituzioni impegnate a ripartire con slancio dopo il crollo del Ponte Morandi". Costa Crociere ha investito complessivamente quasi 5 milioni di euro per i lavori di adeguamento al terminal 1 del Palacrociere. I cantieri all' interno della struttura sono stati affidati, tramite gare di appalto, a sei aziende del savonese. Hanno riguardato la riorganizzazione del salone di ingresso, dove è stata rimossa la fontana, ristrutturato il bancone della reception ed allargata la parte retrostante dedicata ai controlli di sicurezza per l' imbarco dei crocieristi, dotata di quattro macchine ai raggi X. Sempre per regolare l' aumento del flusso, una parte della terrazza, pari a circa 130 metri quadrati, è stata coperta con una struttura in vetro e verrà utilizzata come area di accesso per i crocieristi in transit, con ulteriori quattro macchine ai raggi X. È stata completamente rivista anche la segnaletica ed è stato costruito un bridge di collegamento tra i due piani rialzati. L' investimento più consistente ha riguardato i due "finger", ovvero i passaggi sospesi che collegano il terminal alla nave. Si tratta di strutture in metallo e vetro, del peso di 96 tonnellate, di dimensioni di 30 metri per 10 e 18 metri di altezza. Inoltre per regolare in maniera più efficiente e sicura il flusso pedonale in Via Gramsci, in prossimità dell' attraversamento



Sea Reporter

Savona, Vado

sito di fronte al ponte mobile della Darsena, Costa Crociere finanzia l'acquisto e l'installazione di un nuovo impianto semaforico "a chiamata". "L'inaugurazione di queste nuove infrastrutture portuali, frutto della proficua collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale, rappresenta un consolidamento dei nostri piani di sviluppo strategico a Savona. I lavori al terminal e alla banchina consentiranno infatti di accogliere al meglio Costa Smeralda, la nostra nuova ammiraglia alimentata a LNG, destinata a segnare un vero e proprio punto di svolta nel settore, in quanto garantisce una riduzione significativa dell'impatto ambientale senza compromettere gli aspetti di sicurezza per noi imprescindibili. Siamo lieti di portare questa tecnologia innovativa, in cui abbiamo creduto per primi, proprio a Savona, una città a cui siamo molto legati da oltre 20 anni. Grazie all'arrivo di Costa Smeralda nel 2020 prevediamo una nuova crescita del nostro traffico a Savona, con 900.000 passeggeri movimentati." - dichiara Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere. "Abbiamo dimostrato una grande capacità di lavoro, la nuova banchina Calata delle Vele nel Porto di Savona è pronta ad accogliere tante navi ammiraglie, a partire dalla Costa Smeralda, che arriverà pochi giorni prima di Natale. Il mercato delle crociere è straordinariamente effervescente e la nostra Liguria si conferma la piattaforma privilegiata per questo mercato: le stazioni crocieristiche di Savona, Genova e La Spezia crescono, gli ordinativi di navi aumentano, si tratta di situazioni virtuose che portano ricchezza e lavoro sul territorio. Il settore dell'economia marittima nel suo complesso è in crescita: crescono come detto i numeri delle crociere, i passeggeri dei traghetti e anche i contenitori. Grazie a una attività di sistema e alla sinergia tra tutti le realtà del territorio, la Liguria, con la sua vocazione alla logistica e i suoi scali, sta diventando il maggior porto del Mediterraneo." - dichiara Giovanni Toti, presidente Regione Liguria. I lavori alla banchina e al terminal 1 del Palacrociere sono stati effettuati in previsione dell'arrivo di Costa Smeralda, nuova ammiraglia che a partire dal 21 dicembre 2019 farà scalo a Savona tutti i sabati. Costa Smeralda rappresenta una vera e propria svolta sul piano della minimizzazione dell'impatto ambientale, perché sarà alimentata, sia in porto sia in navigazione, a gas naturale liquefatto (LNG), il combustibile fossile più pulito al mondo. L'utilizzo dell'LNG permette infatti di eliminare quasi totalmente le emissioni di ossidi di zolfo e particolato, oltre a ridurre significativamente anche le emissioni di ossido di azoto e di anidride carbonica.

Terminal Costa Savona, upgrade ultimato

Savona - Con il taglio del nastro, questa mattina è stata ufficialmente inaugurata la rinnovata banchina Calata delle Vele dedicata alle crociere nel porto storico di Savona, insieme al terminal 1 del Palacrociere. Presenti il sindaco della città Ilaria Caprioglio, il presidente della Regione Giovanni Toti, il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale**, **Paolo Emilio Signorini** e il direttore generale di Costa Crociere, Neil Palomba. Nel corso della cerimonia, la benedizione di monsignor Angelo Magnano. L'investimento complessivo per il rinnovo della banchina, a cura dell' **Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale**, e del terminal, eseguito invece da Costa Crociere, è pari a circa 22 milioni di euro. Completati nei tempi previsti i lavori, che hanno garantito alla principale banchina dedicata agli accosti crocieristici di adeguarsi alle esigenze delle navi di nuova generazione. Costa Crociere è ritornata così ad avere a disposizione il suo approdo storico, che da una quindicina di anni ha visto sbarcare stabilmente nel centro storico della città milioni di passeggeri, facendo di Savona uno dei principali porti crocieristici in Italia e in Europa. Per consentire alla banchina di accogliere le navi da crociera di ultima costruzione è stato necessario portare i fondali dai -9 metri iniziali ai -11 con un intervento di consolidamento delle Banchine 9 e 10 e la realizzazione di un impalcato sostenuto da colonne sul fronte della Banchina 8. L'investimento di 17 milioni di euro da parte dell' Adsp Genova-Savona è stato realizzato rispettando in pieno il cronoprogramma di progetto, con l'attracco dell'ammiraglia "Costa Diadema". Per **Signorini**, «l'attenzione al settore delle crociere è una priorità dell' Authority. Priorità condivisa con Costa Crociere che ha sostenuto considerevoli investimenti necessari per adeguare le strutture di accoglienza del suo home port, rappresentando questo un ulteriore tappa di successo nel solco della proficua collaborazione che c'è sempre stata. Savona e Genova sono nella top 10 dei porti italiani - spiega **Signorini** - con una tendenza positiva per l'anno in corso e con previsioni ottime per il 2020 che rafforzano questa tendenza, portando addirittura la Liguria a essere la prima regione italiana per numero di crocieristi accolti. Gli sforzi fatti per parte di Adsp e Costa sono una conferma importante, arrivata alla fine di un anno difficile che ha visto tutte le istituzioni impegnate a ripartire con slancio dopo il crollo del Ponte Morandi». Costa Crociere ha investito complessivamente quasi cinque milioni di euro per i lavori di adeguamento al terminal 1 del Palacrociere. I cantieri all'interno della struttura sono stati affidati, tramite gare di appalto, a sei aziende del savonese. Hanno riguardato la riorganizzazione del salone di ingresso, dove è stata rimossa la fontana, ristrutturato il bancone della reception ed allargata la parte retrostante dedicata ai controlli di sicurezza per l'imbarco dei crocieristi, dotata di quattro macchine ai raggi X. Sempre per regolare l'aumento del flusso, una parte della terrazza, pari a circa 130 metri quadrati, è stata coperta con una struttura in vetro e verrà utilizzata come area di accesso per i crocieristi in transito, con ulteriori quattro macchine ai raggi X. È stata completamente rivista anche la segnaletica ed è stato costruito un ponte di collegamento tra i due piani rialzati. L'investimento più consistente ha riguardato i due passerelle che collegano il terminal alla nave. Si tratta di strutture in metallo e vetro, del peso di 96 tonnellate, di dimensioni di 30 metri per 10 e 18 metri di altezza. Inoltre per regolare in maniera più efficiente e sicura il flusso pedonale in Via Gramsci, in prossimità dell'attraversamento sito di fronte al ponte mobile della Darsena, Costa Crociere finanzia l'acquisto e l'installazione di un nuovo impianto semaforico a chiamata: «L'inaugurazione di queste nuove infrastrutture portuali, frutto della proficua collaborazione con l' Adsp, rappresenta un consolidamento dei nostri

The screenshot shows the website 'The Medi Telegraph' with the 'Consilium' logo at the top. The main article is titled 'Terminal Costa Savona, upgrade ultimato'. The text below the title states: 'Savona - Con il taglio del nastro, questa mattina è stata ufficialmente inaugurata la rinnovata banchina Calata delle Vele dedicata alle crociere nel porto storico di Savona, insieme al terminal 1 del Palacrociere. L'investimento complessivo è di 22 milioni'. Below the text is a photo of several men in suits cutting a ribbon. To the right of the article, there are sections for 'MAGAZINE', 'PUBBLICAZIONI', and 'PILOTINA BLOG'. At the bottom right, there is a 'SHIPPING MOVEMENTS' section with icons for 'Porto Genova', 'Porto Savona', and 'Porto Vado'.

The Medi Telegraph

Savona, Vado

piani di sviluppo strategico a Savona. I lavori al terminal e alla banchina consentiranno infatti di accogliere al meglio "Costa Smeralda", la nostra nuova ammiraglia alimentata a gas naturale liquefatto, destinata a segnare un vero e proprio punto di svolta nel settore, in quanto garantisce una riduzione significativa dell' impatto ambientale senza compromettere gli aspetti di sicurezza per noi imprescindibili. Siamo lieti di portare questa tecnologia innovativa, in cui abbiamo creduto per primi, proprio a Savona, una città a cui siamo molto legati da oltre 20 anni. Con l' arrivo di "Costa Smeralda" nel 2020 prevediamo una nuova crescita del nostro traffico a Savona, con 900 mila passeggeri movimentati» dichiara Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere. «Abbiamo dimostrato una grande capacità di lavoro, la nuova banchina Calata delle Vele nel Porto di Savona è pronta ad accogliere tante navi ammiraglie, a partire dalla Costa Smeralda, che arriverà pochi giorni prima di Natale. Il mercato delle crociere è straordinariamente effervescente e la nostra Liguria si conferma la piattaforma privilegiata per questo mercato: le stazioni crocieristiche di Savona, Genova e La Spezia crescono, gli ordinativi di navi aumentano, si tratta di situazioni virtuose che portano ricchezza e lavoro sul territorio. Il settore dell' economia marittima nel suo complesso è in crescita: crescono come detto i numeri delle crociere, i passeggeri dei traghetti e anche i contenitori. Grazie a una attività di **sistema** e alla sinergia tra tutti le realtà del territorio, la Liguria, con la sua vocazione alla logistica e i suoi scali, sta diventando il maggior porto del Mediterraneo» dichiara Giovanni Toti, presidente Regione Liguria. I lavori alla banchina e al Terminal 1 del Palacrociere sono stati effettuati in previsione dell' arrivo di "Costa Smeralda", nuova ammiraglia che a partire dal 21 dicembre 2019 farà scalo a Savona tutti i sabati. "Costa Smeralda" rappresenta una vera e propria svolta sul piano della minimizzazione dell' impatto ambientale, perché sarà alimentata, sia in porto sia in navigazione, a Gnl, il combustibile fossile più pulito al mondo. L' utilizzo del gas permette infatti di eliminare quasi totalmente le emissioni di ossidi di zolfo e particolato, oltre a ridurre significativamente anche le emissioni di ossido di azoto e di anidride carbonica.

cantieri navali

Amico potenzia gli impianti per le grandi imbarcazioni

Un nuovo «ship lift» completamente elettrico per sollevare superyacht, lunghi fino a 95 metri. A inaugurare la struttura sarà il cantiere genovese Amico & Co, specializzato in riparazioni e refit di grandi barche, il 28 novembre. L'investimento, localizzato nelle nuove aree recentemente assegnate all'azienda in concessione dall' **Autorità di sistema** portuale di Genova e Savona, ammonta complessivamente a circa 27 milioni e, una volta ultimato, consentirà al cantiere di disporre di cinque nuovi slot per la lavorazione a terra di yacht. Lo ship lift, infatti, è un **sistema** che consente la collocazione a terra di unità da diporto altrimenti lavorabili in secca solo con l' utilizzo di un bacino di carenaggio. Si tratta di una piattaforma sommergibile che solleva le imbarcazioni a piano banchina. Da qui, un **sistema** di carrelli su rotaie provvede alla loro movimentazione a terra. Tutto avviene a emissioni zero perché funzionano elettricamente sia il **sistema** lift sia quello dei binari e carrelli che movimentano la barca sul piazzale. I 27 milioni investiti sono in parte finanziati grazie a un bando della legge 181/41 (aree di crisi industriale): il Mise ha accordato ad Amico un finanziamento a tasso agevolato pari a circa 13 milioni e un contributo a fondo perduto di circa 4 milioni. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



unire i maggiori terminal container a Genova potrebbe creare una sorta di cartello

Uniport boccia il merger Psa-Sech

Per questo l'associazione delle imprese portuali ha esortato Port Authority e Antitrust a far rispettare il divieto di detenere due concessioni nello stesso scalo. Nel mirino anche l'affare Messina-Msc

Fise Uniport, l'associazione delle imprese portuali italiane, boccia la possibile fusione tra Sech e Psa **Genova** Prà (ex VTE), i due principali terminal container di **Genova** e del Nord Tirreno, ed è decisa a ostacolarne la formalizzazione ricorrendo a vie legali. Ad annunciarlo a MF Shipping & Logistica è il presidente Federico Barbera, che conferma di aver presentato (tramite lo studio legale Moroni di Roma) una diffida ad agire all'Autorità di Sistema Portuale, intimandole di non avallare l'operazione, e una richiesta di intervento all'Antitrust. In precedenza era stato Gianluigi Aponte, patron del gruppo Msc, a scrivere una lettera alla Port authority guidata da Paolo Emilio Signorini, evidenziando i rischi di un'eccessiva concentrazione di mercato a causa del nuovo merger. Uniport non vede di buon occhio l'accorpamento tra le due società genovesi «perché si fonderebbero gli unici due terminal che hanno pescaggi sufficienti per le grandi navi e questo porterebbe una sorta di cartello o comunque un monopolio su questo particolare traffico. L'operazione avrebbe rilevanza non solo su **Genova**, ma anche a livello nazionale perché un evento del genere, specie con operatori di questo calibro, potrebbe essere preso a modello». Barbera poi aggiunge: «È bene che lo Stato, sia tramite l'AdSP che l'Antitrust, in qualche modo intervenga e dica cosa vuole fare. Ma le regole non possono essere aggirate, e per di più con ricadute che vanno a impattare su tutto il territorio nazionale. La situazione dei porti in Italia è talmente precaria che qualsiasi cosa la può cambiare, creando seri problemi. Il sistema ha bisogno di una rivisitazione globale di tutte le norme in qualche modo in contrasto». Il presidente delle imprese portuali italiane aggiunge infine: «Noi come Uniport siamo sempre stati dell'opinione che una riforma portuale fatta di micro sistemi e non inserita in un macrosistema non ha alcun senso. Quello che manca è un Piano della portualità con lo Stato che faccia lo Stato. Non vogliamo decidere le regole, ma solo discutere su quelle che ci sono. E vorremmo che lo Stato facesse la stessa cosa». Posto che, secondo chi propone il merger, non ci sono i presupposti per un coinvolgimento dell'Antitrust perché la fusione tra le due aziende terminaliste non supererebbe le soglie d'allarme in termini né di fatturato né di quote di mercato, la questione ruota soprattutto intorno al divieto di detenere due concessioni nello stesso **porto** previsto dall'articolo 18 comma 7 della legge 84/1994. Quanto al possibile rischio di concentrazione nel mercato del terminalismo portuale, «Ci sono tanti altri accentramenti in Italia», ha spiegato Gilberto Danesi, amministratore delegato di Psa in Italia: «non credo possano esserci problemi per noi se non ci sono stati in passato per altri». Il riferimento è ad esempio all'operazione che ha visto Msc rilevare il 49% del gruppo Messina che controlla il terminal lmt nel **porto** di **Genova**, stesso scalo dove anche la compagnia di navigazione svizzera detiene al 100% la banchina sorta su Calata Bettolo. L'Antitrust italiano ha da pochi giorni dato il via libera all'operazione nonostante abbia riconosciuto il «controllo congiunto» dei due soci sul gruppo oggetto di acquisizione e quindi sul relativo terminal portuale. Anche per questo il presidente della Port authority genovese spiega di aver «chiesto al ministero dei Trasporti se interpretare in maniera restrittiva o estensiva l'articolo 18 comma 7 della legge



MF

Genova, Voltri

n. 84 del 1994». La palla è quindi ora nelle mani del dicastero romano guidato da Paola De Micheli, che a sua volta pare intenzionato, se non l' ha già fatto, a rinviare la questione al Consiglio di Stato per avere un parere sull' interpretazione della materia. Gip e Psa, che si aspettavano una risposta dalla Port authority essendo in scadenza il termine di 60 giorni trascorsi dalla notifica dell' operazione, dovranno pazientare. E così pure Msc e Messina. (riproduzione riservata)

Rimessa Mangini primo polo elettrico di Amt Genova

Inaugurato oggi alla rimessa Mangini, in via Ruspoli, il primo polo elettrico del trasporto pubblico genovese. La rimessa ospita sia la prima flotta di 10 bus elettrici sia il complesso impianto per la ricarica dei mezzi, che prevede il sistema di ricarica notturna dei mezzi. Ogni bus in via Ruspoli riceve la carica necessaria per oltrepassare del 20% l'energia necessaria per il suo turno di lavoro. «La realizzazione dell'impianto di ricarica - precisa l'amministratore unico di Amt, Marco Beltrami - è la parte più complessa del progetto elettrico di Amt, in quanto richiede la capacità di gestire elevate potenze elettriche in sicurezza e con soluzioni smart. Per dare un'idea dell'energia necessaria per il funzionamento del sistema progettato, per la ricarica dei primi 10 bus full electric è necessaria la fornitura di 0.5MW di energia elettrica. Semplificando: 0.5MW alimentano 10 bus e corrispondono all'energia necessaria ad alimentare 167 appartamenti oppure 8 condomini da 20 appartamenti». La rimessa è già pienamente funzionante e ospita la prima flotta di bus elettrici della Rampini, modello Alè EL E80 da 7,8 metri, full electric, con batterie a bordo per un totale di 180 kWh. Con questi bus vengono già servite in modalità elettrica le linee 516, che collega Nervi a Sant'Ilario, e 528 interna all'ospedale San Martino. Da lunedì scorso anche sulla linea 517, a servizio delle alture di Nervi, hanno cominciato a circolare i primi bus elettrici. «Il progetto di Amt - dichiara Matteo Campora, assessore comunale all'Ambiente, alla Mobilità e all'Energia - è più ampio, e prevede nel corso del 2020 l'incremento dimensionale della flotta e la realizzazione di un secondo polo elettrico nella rimessa di Cornigliano, da cui uscirà la seconda flotta elettrica di Amt a servizio di alcune linee collinari del Ponente. Sono già oggi oggetto di gara i bandi relativi all'acquisto di altri 24 bus elettrici, 10 da 7,8 metri e 14 da 0,5 metri, e l'infrastrutturazione di Cornigliano. Arriveremo il più presto possibile a una sostituzione quasi completa, dobbiamo proseguire su questa strada, e non solo attraverso i mezzi di trasporto ma anche con il riscaldamento e l'elettificazione del porto, che sta andando avanti con una certa velocità. L'**Autorità portuale** sta partendo su Pra' ma già nel 2020 si procederà a dei bandi che riguarderanno tutta la parte vicina alla città, terminal traghetti, terminal crociere. È un impegno a 360 gradi da parte della Regione, del Comune e dell'**Autorità portuale**». Il costo di un bus elettrico elettrico è sui 450 mila euro, più di due volte superiore a quello di un bus tradizionale, e il 40-50% del suo importo è dato dalla batteria, che ha una vita di 5-6 anni. «Si tratta di una nuova tecnologia - spiega Enrico Musso, direttore del Ciel (Centro italiano di eccellenza su logistica trasporti infrastrutture) e coordinatore della Mobilità urbana sostenibile per il Comune di Genova - ancora in trasformazione ma con prospettive eccellenti, vedremo grandi cambiamenti nei prossimi anni». La prima flotta elettrica e l'infrastrutturazione della Mangini sono stati possibili grazie al finanziamento di 5 milioni di euro del "Patto per la città di Genova", integrati da una quota di autofinanziamento aziendale.



"L' economia ligure tiene, segnali incoraggianti da turismo e porti"

Liguria - "Le note congiunturali della Banca d' Italia sull' economia ligure dipingono uno scenario che riflette in buona parte lo stato dell' economia del Paese e dell' Europa", così il Presidente della Regione Liguria Giovanni Toti ha commentato l' aggiornamento congiunturale di novembre sull' economia ligure della Banca d' Italia. "Anche se i dati sono per lo più frutto di stime, proiezioni e sondaggi campionari - che dovranno essere eventualmente confermati - mostrano una sostanziale tenuta dell' economia ligure malgrado il difficile contesto nazionale ed internazionale. Anzi, vi sono diversi elementi incoraggianti: non soltanto l' andamento positivo dei traffici commerciali e portuali ma anche il movimento turistico che consolida un ruolo di primo piano nell' economia regionale. Inoltre cresce la fiducia degli operatori economici per le prospettive future, in termini di fatturato, produzione e occupazione". "Gli uffici regionali monitorano continuamente e puntualmente lo stato dell' economia ligure e sono in possesso di analisi dettagliate che aiutano a meglio comprendere i singoli aspetti dell' attuale congiuntura", si legge nella nota diffusa dalla Regione, che fornisce i seguenti dati e valutazioni.

LOGISTICA E TRASPORTO MARITTIMO Non viene rilevata la flessione della movimentazione merci nei porti liguri segnalata nel quadro di insieme delle note: secondo i dati forniti dall' **Autorità Portuale** di Genova e Savona alla chiusura del terzo trimestre 2019, si ha infatti una forte crescita del comparto passeggeri e un andamento sostanzialmente stabile del settore mercantile. Nei primi nove mesi dell' anno, il traffico passeggeri ha infatti superato i 3,7 milioni, per un incremento del 6,5% annuo. Le navi da crociera hanno portato a Genova e Savona circa 150mila passeggeri in più rispetto all' anno passato (+11,1%), mentre dopo una brillante stagione estiva, i traghetti sono cresciuti del 3,7% (+80mila passeggeri). Nel settore mercantile, si muove bene il comparto delle rinfuse solide, che a livello aggregato cresce dell' 1,3%, e registrano risultati molto positivi i traffici di oli vegetali e vino (+8,9%) e di prodotti chimici (+14,4%). Il trend dei traffici containerizzati del porto di Genova è stabile e in linea con l' andamento economico del Paese, principale mercato di riferimento. **TURISMO** Il movimento turistico complessivo rilevato dai dati ufficiali regionali aggiornati a settembre 2019 mostra un segno positivo, contrariamente alla flessione registrata nelle Note di Banca d' Italia, anche in confronto al 2018 (+0,4%) e sottolinea un dato degli arrivi che è il più elevato degli ultimi quattro anni. Particolarmente rilevante è la crescita nelle strutture extralberghiere (+3,2%). In assenza del dato sugli appartamenti (che rappresentano ormai il 50% dei posti letto offerti in tutta la Regione) le presenze si consolidano oltre quota 13 milioni. **ECONOMIA E IMPRESE** Come riportato nel quadro di insieme nelle Note la situazione economica e finanziaria delle imprese liguri rimane positiva. Il dato di aumento degli investimenti fissi rappresenta un segnale di fiducia sulla ripresa dell' economia. I volumi produttivi dell' industria in senso stretto si confermano quelli del 2018. La differenza fra imprese create e attività cessate vede una crescita nel settore dei servizi di alloggio e ristorazione compensata da un lieve calo nell' industria. Nell' indagine congiunturale effettuata da Confindustria Liguria sulle previsioni di andamento dell' industria ligure le aziende manifatturiere locali si aspettano un aumento di produzione, ordini e fatturato. Buona anche la fiducia sull' occupazione (il cui indicatore tocca i massimi dall' inizio della rilevazione). Gli investimenti fissi lordi nel prossimo trimestre sono previsti in leggero aumento tra le imprese manifatturiere liguri. Dando per scontato il mancato aumento delle aliquote IVA, infatti, le decisioni di spesa in questo campo seguono le tempistiche degli incentivi fiscali (vedi reintroduzione del super-ammortamento avvenuto ad aprile scorso), che spingono in direzione positiva. La maggior fiducia



Genova Post

Genova, Voltri

caratterizza nel complesso tutti i principali ambiti settoriali: nel settore metalmeccanico l'attività economica è attesa in espansione, soprattutto per quanto riguarda l'andamento di produzione e fatturato. Bene anche gli ordinativi e l'occupazione. Le attese sull'export sono migliori rispetto a quelle registrate nelle ultime due rilevazioni. Anche i settori della chimica, della plastica e del tessile evidenziano ottimismo circa maggiori livelli produttivi e occupazionali. Tra le imprese della cantieristica navale la fiducia a breve termine è elevata, sia in termini di commesse sia di produzione e occupazione.

Non solo ordinanza anti Vespa, Campora: "Nel 2020 primi bandi per elettrificazione del porto"

L'assessore: "Dobbiamo proseguire con la lotta all'inquinamento"

Genova. Per adesso l'intervento è ancora soft: 'In questo momento stiamo richiamando le persone che non sono ancora al corrente dell'ordinanza' e, al tempo stesso, prosegue anche la valutazione di alcuni casi specifici che possono essere migliorati'. Matteo Campora, assessore all'ambiente del Comune di Genova, a margine dell'inaugurazione del polo elettrico di Amt, fa il punto sull'ordinanza 'anti Vespa' entrata in vigore dal 1° novembre. 'Stiamo recependo le osservazioni fatte dai cittadini e stiamo valutando anche le prime richieste di incentivi che ci vedono come una delle città all'avanguardia nel panorama nazionale' ha detto ancora Campora. A questo, però, si aggiungono anche altre iniziative per riuscire ad abbattere lo smog sul territorio cittadino. 'Noi dobbiamo proseguire nella lotta all'inquinamento - spiega Campora - non soltanto con le limitazioni ai mezzi euro 0 o con mezzi pubblici elettrici, ma anche con interventi sul riscaldamento o sull'elettrificazione del porto. In questo campo **autorità di sistema portuale** sta partendo con gli interventi a Prà e, nel 2020, si ricorrerà a bandi per la parte vicina alla città, con i terminal traghetti e crociere. Abbiamo già infrastrutture che sono propedeutiche a questo obiettivo, come quella realizzata da Enel nell'area di riparazioni navali'.

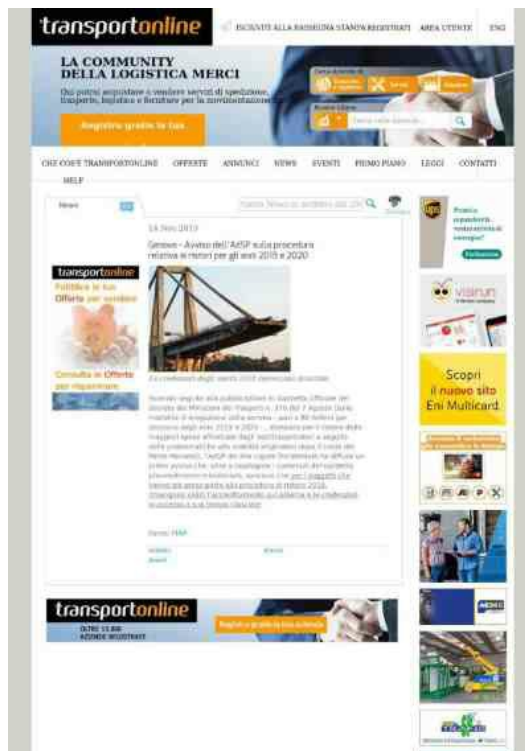


Transportonline

Genova, Voltri

Genova - Avviso dell'AdSP sulla procedura relativa ai ristori per gli anni 2019 e 2020

Facendo seguito alla pubblicazione in Gazzetta Ufficiale del decreto del Ministero dei Trasporti n. 376 del 7 Agosto (sulle modalità di erogazione della somma pari a 80 milioni per ciascuno degli anni 2019 e 2020 - , stanziata per il ristoro delle maggiori spese affrontate dagli autotrasportatori a seguito delle problematiche alla viabilità originatesi dopo il crollo del Ponte Morandi), l'AdSP del Mar Ligure Occidentale ha diffuso un primo avviso che, oltre a riepilogare i contenuti del suddetto provvedimento ministeriale, sancisce che per i soggetti che hanno già preso parte alla procedura di ristoro 2018, rimangono validi l'accreditamento sul sistema e le credenziali di accesso a suo tempo rilasciate.



Capitaneria arriva Sciarrone

RAVENNA Cambio al vertice della Capitaneria di porto di Ravenna. Venerdì 22 novembre il comandante del compartimento marittimo e del porto di Ravenna contrammiraglio Pietro Ruberto darà il suo ultimo saluto alla città al termine della cerimonia con la quale cederà il comando della Guardia costiera al capitano di vascello Giuseppe Sciarrone. La cerimonia avrà inizio alle 10.30 nella sede della direzione marittima, in via Antico Squero 5. Dopo l'ingresso delle massime autorità militari e la rassegna dello schieramento e onori ai gonfaloni e labari, prenderà la parola il comandante uscente Ruberto. Al termine delle sue parole si terrà la cessione del comando con il discorso del comandante entrante Sciarrone, cui seguirà un ultimo intervento dell'ammiraglio ispettore Nunzio Martello con cui si concluderà la cerimonia.

Capitaneria arriva Sciarrone

RAVENNA L'arrivo di Sciarrone alla Capitaneria di Porto di Ravenna, venerdì 22 novembre, sarà una cerimonia importante. Il comandante uscente, il contrammiraglio Pietro Ruberto, darà il suo ultimo saluto alla città al termine della cerimonia con la quale cederà il comando della Guardia costiera al capitano di vascello Giuseppe Sciarrone. La cerimonia avrà inizio alle 10.30 nella sede della direzione marittima, in via Antico Squero 5. Dopo l'ingresso delle massime autorità militari e la rassegna dello schieramento e onori ai gonfaloni e labari, prenderà la parola il comandante uscente Ruberto. Al termine delle sue parole si terrà la cessione del comando con il discorso del comandante entrante Sciarrone, cui seguirà un ultimo intervento dell'ammiraglio ispettore Nunzio Martello con cui si concluderà la cerimonia.

CONTRASTO AL SOMMERSO
Lavoro nero nel forno Maximulta della Finanza

Altri 6 dipendenti svolgevano orari lavorativi, almeno doppi di quanto previsto nei contratti di assunzione

RAVENNA Un'indagine che ha portato alla luce un lavoro nero nel forno Maximulta della Finanza. Altri sei dipendenti svolgevano orari lavorativi, almeno doppi di quanto previsto nei contratti di assunzione. L'indagine è stata condotta dalla Direzione distrettuale di Ravenna, che ha accertato che sei dipendenti svolgevano orari lavorativi, almeno doppi di quanto previsto nei contratti di assunzione. L'indagine è stata condotta dalla Direzione distrettuale di Ravenna, che ha accertato che sei dipendenti svolgevano orari lavorativi, almeno doppi di quanto previsto nei contratti di assunzione.

BOCCALEONE ARGENTA (FE)

L'Autunno in tavola

16.17-23.24 NOVEMBRE 2019

Alcuni dei menu: **Caprelli, Baccalà, Sogliola, Gamberi, Fave, Zucchini, Tiramisu, Torta di Ricotta, Crostacei, Prati e dolci, Prati, Torta di Ricotta, Crostacei, Prati e dolci, Prati, Torta di Ricotta, Crostacei, Prati e dolci.**

Stazione e parco delle Dune per far decollare le crociere

Daniele Rossi, presidente dell' autorità portuale, indica le priorità per il futuro dello scalo turistico DEILLAKRASIZUA'

RAVENNA Il mercato delle crociere presenta numeri in continua crescita, sia in Italia che all' estero. Daniele Rossi, presidente dell' **Autorità** di **sistema portuale** del Mare Adriatico centro settentrionale, è consapevole delle opportunità del settore e traccia una linea di azione che si concentrerà su tre fronti: una nuova stazione marittima, la realizzazione del Parco delle Dune e un intervento infrastrutturale per risolvere i problemi di insabbiamento del porto. «Il mercato crocieristico dell' Adriatico è in espansione - spiega Rossi -, le stime parlano di crescita importante nei prossimi anni. Dobbiamo cogliere questa opportunità. Un ruolo cruciale è giocato da Venezia; senza l' opportunità di visitare questa meravigliosa città, non avremo un mercato delle crociere di rilievo in Adriatico. Oggi è, però, evidente che Venezia debba trovare una giusta dimensione per le crociere, che individui il miglior equilibrio tra gli interessi economico -turistici e la tutela dell' ambiente e della città. In questo contesto per gli altri porti dell' Adriatico si aprono maggiori opportunità al traino di Venezia». Per Rossi il futuro dello scalo turistico ravennate si gioca su più fronti: «Il nostro terminal ha bisogno della realizzazione della stazione marittima e occorre procedere con il Parco delle Dune, il cui progetto al momento è al vaglio della conferenza dei servizi per l' approvazione. Ad oggi il retroporto del terminal crociere non è adeguato e non offre i servizi e l' accoglienza ideali ai turisti. In vista di un maggiore afflusso di visitatori occorre, inoltre, garantir e che l' impatto degli spostamenti da Porto Corsini verso Ravenna sia minimo». Una riflessione, infine, sull' insabbiamento del porto: «Abbiamo proceduto a un intervento di livellamento, per cui al momento i problemi sono risolti - conclude Rossi -ma una soluzione definitiva si avrà solo con la realizzazione del progetto dell' hub **portuale**. Fino a quando non si concretizzerà, procederemo con mini -interventi mirati». Antonio Di Monte, amministratore delegato di Ravenna Terminal Passeggeri, sottolinea che ci sono decine di nuove navi pronte a salpare alla scoperta del Mediterraneo e dell' Adriatico e non tutte potranno passare da Venezia: «Le crociere - commenta - rappresentano un mercato in salute. In passato, questo tipo di viaggio era riservato a pochi eletti, oggi non è più così». Di Monte sottolinea che il 2019, per Ravenna, è stato un anno di transizione: «Per natura sono un inguaribile ottimista e credo che Ravenna possa dire la sua nel futuro del mercato delle crociere. Per farlo, però, sono necessari interventi infrastrutturali. Il terminal di Porto Corsini non è adeguato e avrebbe bisogno di un grande progetto di ristrutturazione, inoltre dobbiamo lavorare a fronte di un' ordinanza della capitaneria che per i noti problemi dei fondali limita le dimensioni delle navi che possono attraccare. Se finalmente si riuscirà ad avviare il dragaggio, sarà una svolta epocale. Permetterebbe di fare arrivare a Ravenna anche le navi di maggiori dimensioni, con sensibili benefici anche per l' indotto». Di Monte affronta anche il tema della concessione: «Il nostro contratto andrà in scadenza alla fine del 2020. Stiamo ragionando con **Autorità Portuale** sulle prospettive future dello scalo. Sarà fondamentale avere rassicurazioni sul dragaggio dei fondali e serve un terminal adeguato, quello attuale non risponde alle esigenze e alle aspirazioni di Ravenna».



Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Ravenna

Chiediamo, infine, a Di Monte quali sono i punti di forza di una meta come Ravenna: «La città d' arte esercita un grande richiamo, soprattutto grazie ai monumenti Unesco. Dai crocieristi sono apprezzati i servizi e la città, che è curata e a dimensione d' uomo. Gli altri punti di forza sono il territorio circostante e la vicinanza a città come Bologna e Rimini. Ci sono inoltre le spiagge, i piccoli borghi, il museo Ferrari a Modena, San Marino e tanto altro».

LOGISTICA ALL'AVANGUARDIA

Sapir premiata a Milano per l'innovazione tecnologica

Il riconoscimento assegnato in occasione del Premio "Il logistico dell'anno", organizzato dall'Associazione di categoria Assologistica, e giunto alla quindicesima edizione

RAVENNA La 15esima edizione del Premio "Il logistico dell'anno", organizzato dall'Associazione di categoria Assologistica, è culminata con l'assegnazione, nei giorni scorsi a Milano, dei riconoscimenti alle imprese vincitrici. Alla Sapir è stato assegnato il Premio nella categoria "Innovazione in ambito tecnologico", ritirato da Nicola Rambelli, direttore qualità sicurezza risorse umane. Quello dell'innovazione tecnologica, e in particolare informatica, non è probabilmente tra i primi aspetti cui si pensa relativamente alle operazioni portuali e invece Sapir ritiene che sia un ambito nel quale esistono grandi margini di miglioramento suscettibili di tradursi in maggiore efficienza ed economicità. Perciò fin dal 2018, sotto lo stimolo venuto dal Presidente Riccardo Sabadini e dall'Amministratore Delegato Mauro Pepoli, è stata avviata l'analisi di tutti i processi aziendali al fine di indagare le possibilità di efficientamento in termini organizzativi attraverso le soluzioni tecnologicamente più idonee. Si tratta di un percorso graduale e continuativo che condurrà l'azienda, nell'arco di alcuni di anni, verso un'informatizzazione particolarmente marcata ed avanzata rispetto al panorama della portualità italiana. Nel dettaglio si sta lavorando alla completa revisione delle attività attualmente processate da programmi informatici non più adeguati alle metodiche lavorative attuali, con conseguenti diseconomie in termini di tempo, efficienza e risorse impiegate; all'analisi delle attività dei singoli reparti, ancora non adeguatamente supportate a livello tecnologico, al fine di coordinare l'imputazione e elaborazione dei dati; alla revisione del sistema di accreditamento ed accesso alle aree operative del terminal, con la duplice finalità di migliorarne la rispondenza ai requisiti cogenti in termini di security e safety e di snellire l'attività svolta presso l'ufficio accettazione del Terminal; al riesame e alla completa informatizzazione delle procedure di coordinamento e di gestione delle interferenze, relativamente alle operazioni di imbarco/sbarco, con gli altri attori coinvolti. Tali attività sono sviluppate attraverso sistemi informativi flessibili e integrabili (un'unica piattaforma gestionale) e ge.



GIANNANTONIO MINGOZZI / PRESIDENTE TERMINAL CONTAINER RAVENNA

«Il nostro futuro è legato al nuovo hub alle banchine e all' approfondimento»

«Un progetto che andrà a beneficio all' economia portuale tutta. Noi siamo pronti ad affrontare gli investimenti così come abbiamo fatto finora»

CHIARA BISSI

RAVENNA Con una banchina lunga 670 metri, 4 gru Gantry e una gru mobile e una profondità delle acque di 11,5 metri, Terminal Container Ravenna, Tcr, conferma il proprio ruolo di piattaforma logistica in grado di offrire una vasta gamma di servizi e risalda lo stretto legame con l' Europa e con i Paesi che si affacciano sulle acque del Mediterraneo orientale: Israele, Egitto, Turchia, Libano e Cipro. Al presidente Giannantonio Mingozzi il compito di tracciare un bilancio delle attività in corso e di definire gli obiettivi futuri della società partecipata da Sapir e Contship. **Qual è lo stato di salute di Tcr?** «Siamo partecipati da Sapir e Contship e l' integrazione fra la nostra attività container con quanto realizza Sapir nella logistica in generale e quello che fa Contship con l' intermodalità restituisce un quadro di un settore in crescita. È ovvio che la nostra azienda è chiamata a fornire in termini di tempi tutti gli strumenti per migliorare la competitività in ambito portuale. La maggiore attesa è quella relativa all' escavo dei fondali e al raggiungimento del pescaggio adeguato. Il nostro bacino di clienti fedeli dall' Europa e dal Mediterraneo che da sempre ci guarda con attenzione e le linee che seguono Ravenna con un buon grado di fedeltà ci confermano che dobbiamo essere attenti alle fusioni dei grandi gruppi armatoriali. Per noi questo significa alzare l' asticella sulle condizioni di prezzo e l' accessibilità in relazione alla concorrenza con Venezia e Trieste. Nell' insieme siamo attenti alla sicurezza dei lavoratori in ambito portuale e al tema della celerità operazione di imbarco e sbarco; abbiamo una buona collaborazione con l' autorità doganale e la Guardia di finanza con la quale abbiamo attivato una nuova procedura per l' ingresso che sveltisce le operazioni». Quanto è importante l' avvio del progetto hub portuale? «Il nostro futuro è legato al nuovo hube alle opere previste, dalle banchine all' approfondimento. Un progetto che andrà a beneficio all' economia portuale tutta. Noi siamo pronti ad affrontare gli investimenti necessari così come abbiamo fatto finora con le nuove gru e i sistemi di imbarco e sbarco. L' imminenza della pubblicazione del bando è una buona notizia. Tcr è in grado di fare attività rilevanti nei numeri rispetto ad ora anche se l' attuale andamento è buono e la qualità del personale Tcr è elevata. La crescita del fatturato e degli utili per gli azionisti dipende dalla par Cosa vede nel futuro di Tcr? «Mi piace pensare in positivo, con gli investimenti fatti abbiamo le carte in regole per competere. Nel tempo è migliorata la collaborazione fra imprese del porto e l' università, sono molte le attività dedicate alla tecnica navale, alla sicurezza, alla formazione dei manager del domani che saranno protagonisti di progetti di sviluppo. La capacità di innovazione e di far impresa determineranno il futuro del nostro scalo. A fine anno spero in un risultato positivo, sarà dura ma l' azienda vuole raggiungere questo obiettivo e vogliamo soddisfare i nostri clienti». **A proposito di clienti quali le strategie in campo per allargare i contatti?** «Siamo molto competitivi con linee dirette e servizi ottimali, speriamo di poter avviare e migliora rei rapporti con la Cina. Sul piano delle infrastrutture viarie invece abbiamo delle difficoltà: l' ennesima chiusura dell' E45, le condizioni della Romea e l' E55 di cui non si parla non aiutano. Ma



Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Ravenna

facciamo il possibile perché questi problemi vengano superati. Stiamo potenziando anche l'attività commerciale nelle province emiliane, dedicando energie e uomini. Sembra incredibile che l'unico porto della regione non sia considerato per la spedizione di container. Vogliamo colmare una carenza, non possiamo non essere i primi ad essere valutati dalle imprese emiliane. Il porto va sostenuto oltre che con infrastrutture anche commercialmente».

Marcegaglia non teme la crisi Ilva e rilancia il suo futuro ravennate

Nei prossimi cinque anni il gruppo investirà nello stabilimento lungo via Baiona 250 milioni

ANDREA TARRONI

RAVENNA Alla presentazione degli investimenti su Ravenna Emma Marcegaglia aveva riservato un passaggio veloce ma dal tono preoccupato alla questione Ilva. Era il giugno scorso, il gruppo di Gazoldo degli Ippoliti era da poco uscito da AmlInvestco Italy su richiesta dell' antitrust di Bruxelles. La strategicità dell' industria tarantina nel mercato dell' acciaio lasciava infatti col fiato sospeso il mondo della siderurgia italiana. Ma anche oggi che appare ormai certa la chiusura degli altiforni, bloccati dal sempre più probabile ritiro di Arcelor Mittal traspaiono messaggi rassicuranti sugli equilibri di Marcegaglia. A riferire di un clima «moderatamente sereno» è il segretario provinciale della Uilm, Filippo Spada. Il sindacalista ravennate riporta ovviamente «l' at tenzione da parte dei rappresentanti dei lavoratori su un piano che rimane importantissimo per il mantenimento della competitività dello stabilimento di via Baiona», ma sottolinea anche le basi solide del piano industriale. «Nell' uscire dalla cordata che avrebbe dovuto dare una seconda vita all' Ilva di Taranto - spiega Spada - il gruppo Marcegaglia ha rafforzato la partnership con quello che sarebbe stato il loro socio in AmlInvestco Italy, ovvero la stessa Arcelor Mittal. Se pertanto la produzione dovesse interrompersi, al netto della riduzione ormai strutturale da mesi, Marcegaglia ha assicurato le forniture da parte del colosso indiano.». Nei prossimi cinque anni infatti il gruppo guidato da Antonio ed Emma Marcegaglia investirà su Ravenna 250 milioni. A caratterizzare lo sviluppo dello stabilimento di via Baiona, che diventerà così il principale del Gruppo, una scelta di autonomia energetica e un forte ricorso all' economia 4.0 visto il pronunciato utilizzo dell' automazione per mezzo dell' intelligenza artificiale. Strumento che sarà fondamentale anche per l' aumento della sicurezza sul lavoro. I primi 150 milioni riguarderanno progetti già avviati che si completeranno nell' arco di un biennio: un nuovo impianto di laminazione, nuovi capannoni, e la digitalizzazione delle linee.



Gruppo solido con oltre mille dipendenti e 660 milioni di ricavi

RAVENNA Unigrà è un gruppo agroindustriale con sede a Conselice, nato nel 1972 grazie al fondatore Luciano Martini, che opera nel settore della trasformazione e vendita di food ingredients e semilavorati destinati alla produzione alimentare, in particolare dolciaria. L'azienda ha sviluppato nel tempo la propria missione di realizzare materie prime, semilavorati e prodotti finiti di alta qualità per tutti i canali del settore: Industriale, Artigianale, Retail e Ho.Re.Ca. Il gruppo oggi è una realtà internazionale che presenta ricavi per circa 660 milioni di euro, oltre 1.000 dipendenti, ed esporta il 45% del suo volume d'affari grazie a 16 consociate estere, 2 branch e una numerosa rete di distributori e importatori in più di 100 Paesi nel mondo. E il nuovo parco serbatoi realizzato al porto di Ravenna permette una maggiore flessibilità nello stoccaggio degli oli che arrivano via nave. Il successo di Unigrà poggia su idee chiare e vincenti: costante ricerca delle migliori materie prime e della massima qualità, investimenti continui nelle più avanzate tecnologie produttive, grande attenzione alle esigenze dei mercati e dei clienti, grinta e determinazione nel raggiungere risultati sempre più ambiziosi. La gestione di Unigrà è affidata ancora oggi al fondatore, Luciano Martini - presidente del Consiglio di Amministrazione e al figlio, Gian Maria Martini Amministratore delegato-, che assicurano continuità ai profondi valori fondanti dell'azienda.



Unigrà investe 10 milioni al porto Avviato il nuovo parco serbatoi

Il centro di stoccaggio, della capacità di 50 mila tonnellate, consente di ridurre del 70% il passaggio quotidiano di camion nel tragitto da Ravenna allo stabilimento di Conselice



Gruppo solido con oltre mille dipendenti e 660 milioni di ricavi

Il gruppo oggi è una realtà internazionale che presenta ricavi per circa 660 milioni di euro, oltre 1.000 dipendenti, ed esporta il 45% del suo volume d'affari grazie a 16 consociate estere, 2 branch e una numerosa rete di distributori e importatori in più di 100 Paesi nel mondo. E il nuovo parco serbatoi realizzato al porto di Ravenna permette una maggiore flessibilità nello stoccaggio degli oli che arrivano via nave. Il successo di Unigrà poggia su idee chiare e vincenti: costante ricerca delle migliori materie prime e della massima qualità, investimenti continui nelle più avanzate tecnologie produttive, grande attenzione alle esigenze dei mercati e dei clienti, grinta e determinazione nel raggiungere risultati sempre più ambiziosi. La gestione di Unigrà è affidata ancora oggi al fondatore, Luciano Martini - presidente del Consiglio di Amministrazione e al figlio, Gian Maria Martini Amministratore delegato-, che assicurano continuità ai profondi valori fondanti dell'azienda.



LA SCOMMESSA VINCENTE

Unigrà investe 10 milioni al porto Avviato il nuovo parco serbatoi

Il centro di stoccaggio, della capacità di 50 mila tonnellate, consente di ridurre del 70% il passaggio quotidiano di camion nel tragitto da Ravenna allo stabilimento di Conselice

SOFIA FERRANTI

RAVENNA Un investimento di dieci milioni di euro e nuove assunzioni al porto di Ravenna. Unigrà di Conselice ha avviato il nuovo parco serbatoi al porto che gli consente di stoccare gli oli vegetali grezzi appena sbarcati dalle navi, che poi successivamente trasporta allo stabilimento di Conselice per la trasformazione. Meno camion sulle strade Il centro di stoccaggio, della capacità di circa 50 mila tonnellate, consente di ridurre del 70% il passaggio quotidiano di camion nel tragitto dal porto di Ravenna allo stabilimento di Conselice nei periodi di sbarco, a beneficio di una migliore viabilità per abitanti e pendolari del terzorio interessato. «Abbiamo acquistato nel 2016 un terminal costiero nel porto di Ravenna, al fine di gestire al meglio l'arrivo delle materie prime dai paesi partner tramite la nostra controllata al 100% Italterminali Srl, - spiega il direttore di stabilimento dell'azienda Davide Magnani-poi, dopo l'iter burocratico e le necessarie autorizzazioni siamo partiti. Prima sbarcavamo l'olio direttamente da nave a camion per il trasporto a Conselice dove c'è un parco serbatoi. Questo generava un picco di traffico di camion quando arrivava la nave, in pratica per sei sette giorni giravano circa 200 camion al giorno diretti a Conselice. Grazie al nuovo parco serbatoi possiamo diluire il trasferimento allo stabilimento degli oli grezzi nell'arco di un mese e diminuire in maniera importante il passaggio giornaliero di camion, passando da 200 camion al giorno ad un massimo di 60. Scaricando nei serbatoi al porto il volume di olio che arriva dalle navi, possiamo occuparci dello stoccaggio con più flessibilità, con un flusso regolare e continuo di movimentazione senza creare troppi disagi nell'area porto e nel tragitto fino a Conselice». Nuove assunzioni Il nuovo parco serbatoi presenta ovviamente ricadute anche in termini occupazionali: sono 5 i dipendenti del terminal costiero a cui si affianca il personale di sbarco in occasione dell'arrivo delle navi. E sono mediamente due le navi che approdano ogni mese al terminal per un trasporto totale di circa 380 mila tonnellate di oli vegetali all'anno. «Ad oggi assunte cinque persone, poi strada facendo abbiamo intenzione di tenerlo attivo - conclude Magnani - e di ampliare l'attività. Il parco serbatoi deve avere un certo personale per gestire lo sbarco e lo stoccaggio, mentre la raffinazione e la realizzazione dei prodotti avviene sempre all'interno dello stabilimento di Conselice. Siamo sbarcati al porto nel rispetto dell'area, cercando di portare qualcosa. E' venuto anche il presidente dell'Autorità portuale Daniele Rossi a visitare il nostro centro di stoccaggio, che ha apprezzato».



Unigrà investe 10 milioni al porto Avviato il nuovo parco serbatoi

Il centro di stoccaggio, della capacità di 50 mila tonnellate, consente di ridurre del 70% il passaggio quotidiano di camion nel tragitto da Ravenna allo stabilimento di Conselice



Gruppo solido con oltre mille dipendenti e 660 milioni di ricavi

Unigrà è un gruppo solido con oltre mille dipendenti e 660 milioni di ricavi. Il gruppo è controllato da Unigrà Holding, che ha in Unigrà di Conselice la sua principale attività. Il gruppo opera in diversi settori, tra cui la raffinazione e la distribuzione di oli vegetali, la produzione e la distribuzione di prodotti per la cura della persona e la produzione e la distribuzione di prodotti per la casa. Unigrà è un gruppo solido e affidabile, con una lunga tradizione di successo e un forte impegno sociale e ambientale.

La forza è nel mare Con Eni l' energia grazie al moto ondoso

Il cane a sei zampe lancia a Ravenna una nuova tecnologia verde, Descalzi: «L' obiettivo è decarbonizzare»

RAVENNA Una firma storica per lo sviluppo di energie green. Siglata a Ravenna, perché proprio nei laboratori Eni del capoluogo bizantino ha visto i primi vagiti. E sempre nella città romagnola era stato presentato per la prima volta il prototipo, all' ultima edizione di Omc. Certo, tutta la platea attendeva una "parola buona" sull' oil and gas da parte del presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, giunto alla sede del Cane a sei zampe per benedire l' intesa. L' apertura del premier non è giunta, ma è stato palese il suo entusiasmo per l' accordo sottoscritto da Eni, Cassa depositi e prestiti, Fincantieri e Terna insieme per lo sviluppo di impianti di produzione di energia da moto ondoso su scala industriale. Il protocollo halo scopo di unire le competenze di ciascuna società al fine di trasformare il progetto pilota Inertial Sea Wave Energy Converter (ISWEC), l' innovativo sistema di produzione di energia dal moto ondoso installato da Eni nell' offshore di Ravenna e attualmente in produzione, in un progetto realizzabile su scala industriale e quindi di immediata applicazione e utilizzo. Secondo i termini dell' accordo, Eni metterà a disposizione del gruppo di lavoro congiunto i risultati dell' impianto pilota ISWEC, sviluppato in sinergia con il Politecnico di Torino e lo spin-off Wave for Energy e fornirà il proprio know-how tecnologico, industriale e commerciale, oltre a rendere disponibili le opportunità logistiche e tecnologiche dei propri impianti offshore. In una prima fase, l' accordo prevede l' ingegnerizzazione della costruzione, installazione e manutenzione dell' Iswec. Questa fase porterà alla progettazione e alla realizzazione entro il 2020 di una prima installazione industriale collegata a un sito di produzione offshore Eni. Parallelamente, si valuterà l' estensione della tecnologia su ulteriori siti in Italia, in particolare in prossimità delle isole minori, con la realizzazione di impianti di taglia industriale per fornitura di energia elettrica completamente rinnovabile. Gli impianti di generazione di energia da moto ondoso potranno fornire un contributo rilevante non solo ai processi di decarbonizzazione in ambito offshore ma anche e più in generale a supporto della sostenibilità dei sistemi di produzione di energia elettrica e della diversificazione delle fonti rinnovabili. «L' accordo - ha commentato l' ad di Eni, Claudio Descalzi rappresenta un importante passo avanti verso la realizzazione su scala industriale di un nuovo sistema di produzione di energia rinnovabile dal moto ondoso. Questa intesa si inserisce nel nostro piano strategico di decarbonizzazione e nasce dal forte focus di Eni nella ricerca, sviluppo e applicazione di nuove tecnologie, finalizzate non solo a rendere più efficienti processi operativi convenzionali ma che ci spingono anche a creare nuovi segmenti di business nell' ambito energetico. La collaborazione con tre eccellenze italiane, quali Cdp, Terna e Fincantieri, consentirà di mettere a fattor comune le grandi competenze esistenti e di accelerare il processo di sviluppo e industrializzazione di questa tecnologia, con l' obiettivo di esplorare insieme possibili progetti su larga scala anche all' estero». AN.TA.



Energia solare per alimentare le piattaforme

Il progetto di Eni da due milioni e mezzo che assicura la continuità energetica con il fotovoltaico

ANDREA TARRONI

RAVENNA Sono Proger e Arcipelago Scrl gli aggiudicatari della commessa da 2,5 milioni bandita da Eni per impianti fotovoltaici da installare sugli impianti of fshore nel distretto di Ravenna. Le due società hanno battuto la concorrenza di altri tre offerenti e concretizzeranno pertanto un appalto che comprende anche sistemi Ups/Dcp. I lavori quindi, che dureranno fino a 36 mesi, serviranno a dotare di gruppi di continuità gli impianti del Cane a sei Zampe nel Ravennate, sia on -shore che off-shore, ma sanciranno anche un' unione provvidenziale fra gli impianti di estrazione del metano e le tecnologie green. Il fotovoltaico infatti sarà abbinato come fonte di produzione di energia elettrica per garantire la continuità di alimentazione per le piattaforme a mare. La commessa - che vedrà come esecutori il gruppo pescarese presieduto da Chicco Testa e l' azienda di automazione industriale trentina - fa parte del piano di investimenti da 2 miliardi annunciato da Eni nel gennaio del 2018 e che comprendeva oltre ad una parte di decommissioning anche un' intensificazione delle operazioni di upstream che avrebbero dovuto portare la quantità di estrazioni a 4 miliardi di metri cubi all' anno. La metà di quegli investimenti è ora fermo per lo stop imposto sulle prospezioni di idrocarburi, ma i lavori per l' abbinamento del fotovoltaico a gli impianti di estrazione esistenti ha trovato ora attuazione. E il passo concreto avviene poche settimane dopo la presentazione del progetto Iswec, che vede anch' esso un' integrazione con l' energia solare. Le zattere che estraggono elettricità da moto ondoso, infatti, hanno anche una dotazione di fotovoltaico.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Crociere, Venezia inagibile Turisti 'invadono' la città

Mercoledì sera una nave della Norwegian Spirit ha attraccato a Porto Corsini Ma per il futuro grandi compagnie hanno già fatto richiesta di scalo

Centinaia di croceristi a passeggio per le vie del centro storico, nei negozi, al ristorante. Una presenza insolita, visto che l'ultima nave da crociera annunciata per quest'anno al terminal di Porto Corsini è la Princess Cruises, con 650 passeggeri, che arriverà il 20 novembre. Mercoledì sera è stata invece dirottata sul porto di Ravenna la Norwegian Spirit, capace di circa 2mila passeggeri a bordo. La nave era diretta a Venezia ma l'armatore ha deciso di dirottarla sul terminal ravennate a causa della situazione critica nella città lagunare, a causa dell'acqua alta. I croceristi sono poi ripartiti ieri sera. La sorte del terminal di Porto Corsini, in questa fase è quanto mai legata a Venezia e, certamente, non solo per il dramma dell'acqua alta. È ancora pendente, infatti, una decisione sul trasferimento delle grandi navi da crociera che non possono più transitare dalla laguna. Una condizione che ha già spinto diverse compagnie armatrici a prenotare attracchi a Ravenna per il prossimo anno. Le agenzie di stampa hanno riportato ieri alcune dichiarazioni del ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli, che annuncia in arrivo una decisione sulle grandi navi: «Nel Comitato decideremo lo spostamento delle navi più grandi, sono 500 durante la stagione estiva, e spero che per aprile sposteremo almeno il passaggio delle 200 più grandi per alleggerire la situazione di San Marco. Poi bisogna trovare la soluzione definitiva».

«Noi siamo pronti per accogliere altre eventuali navi dirette in questi giorni a Venezia, così come ribadiamo la nostra intenzione di investire per rendere lo scalo di Porto Corsini confacente all'arrivo di un numero importante di crociere» commenta Antonio Di Monte, responsabile Italia di Global Ports Holding, la compagnia turca che gestisce lo scalo ravennate. «Però c'è ancora molta incertezza e questo ci tiene, al momento, in stand by» aggiunge. Di Monte conferma che Carnival, Royal Caribbean e Norwegian Cruise hanno fatto pervenire opzioni per fare scalo al terminal di Porto Corsini non appena scatterà il divieto in laguna per le grandi navi. Global Ports Holding si dice intenzionata a investire per potenziare l'accoglienza dei passeggeri costruendo, ad esempio, una vera e propria stazione marittima. Il fatto è che la concessione del terminal alla società di Di Monte scade alla fine del prossimo anno. E quindi va trovata un'intesa che salvaguardi l'investimento previsto ma che abbia anche il giusto ritorno in termini economici. «È chiaro che Venezia e il governo dovranno prendere una decisione sulle grandi navi, ormai non è più possibile fare marcia indietro. Il dialogo con l'Autorità di sistema portuale è costante e cordiale. Dobbiamo imboccare una strada la cui scelta è però condizionata da fattori esterni. E non è facile», conclude Di Monte. Lorenzo Tazzari.



La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

Barotti: «E' necessario un porto secondario Al Lavello è perfetto»

«Serve un **porto** secondario rispetto allo scalo di Marina di Carrara, a esclusivo uso della cantieristica per la manutenzione degli yacht, la messa in acqua delle imbarcazioni e chiudere il ciclo industriale». Lo sostiene il consigliere di Alternativa Civica, Andrea Barotti, analizzando il mercato della nautica apuana che «si distingue per la fabbricazione di scafo dato che gli allestimenti oltre alla manutenzione e al refitting sono, in termini percentuali, minoritari; com'è facile intuire la resinatura non è la parte ricca del settore mentre la restante attività, tecnicamente più pregiata, richiede un maggior numero di addetti. La fase terminale della lavorazione, inoltre, porta gli armatori, i committenti sul sito produttivo e quindi pubblicizza un territorio e le professionalità che vi operano». Fase finale che a Massa Carrara sostanzialmente manca nella sua parte più ricca. Ecco la proposta di Barotti: «Con il Comune di Carrara riprendere, rivedendolo, il progetto del porticciolo al Lavello destinandolo alla cantieristica navale apuana. Avremo quindi una struttura ad impatto contenuto, risaneremo il Lavello ed avvalendoci delle tecniche di eco dragaggio riporteremo la sabbia sulle nostre spiagge. Il sindaco Francesco Persiani dovrebbe dire alla città quali siano le sue idee ma su molti temi rimane silente».

Ruota panoramica, domani il via
Alle 17 il primo giro piazza Garibaldi. Fianchi, «il bocca di ciarigale che si adatta bene al clima rinfresco»



Pneumatici invernali: da oggi sono obbligatori sulle strade provinciali

«Non siamo di Italia Viva»

Allerta meteo, alberghiero chiuso



Hapag Lloyd valuta ritorno in Tdt

Bremen Express è transitata con un pescaggio di 12 metri

Renato Roffi

LIVORNO Le condizioni per far sì che, in attesa della ventura darsena Europa, alcune grandi compagnie di navigazione, dopo essersene andate per motivi di pescaggio, tornino a scalare a Livorno in completa sicurezza ci sono tutte. E' quanto risulta dalle prove effettuate la scorsa domenica 3 Novembre, a cura della direzione del Terminal Darsena Toscana con la collaborazione della nave Bremen Express (350 metri di lunghezza per 42,80 di larghezza) del servizio Amerigo L 6, facente capo alla compagnia Hapag Lloyd, parte di un consorzio di sei grandi società. La prova, dopo le simulazioni di Aprile a Marsiglia e anche grazie ai dragaggi che lo stesso Tdt ha realizzato a propria cura e spese, ha consentito di accertare in pieno la possibilità di transitare in sicurezza nel bacino di evoluzione in assetto tale da esprimere un pescaggio di 12 metri. L'importante esame si è svolto sotto gli occhi di una commissione composta da due piloti, dal nostromo della Capitaneria di porto e dal responsabile del servizio di rimorchio che hanno osservato la nave manovrare senza pregiudizio alcuno per un'ora abbondante in quella delicata zona di porto. Si tratta di un passaggio importantissimo per lo scalo marittimo livornese che vede così schiudersi nuove interessanti prospettive di sviluppo.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AEROTRASPORTO'. The main headline reads 'Hapag Lloyd valuta ritorno in Tdt' with a sub-headline 'Bremen Express è transitata con un pescaggio di 12 metri'. Below the headline is a photograph of the Bremen Express ship. To the right of the main text, there is a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME POPOLARI' articles, including 'Azende di Confindustria celebrano il Prati Day' and 'Competizione e logistica nel commercio online'.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il caso in porto per i silos

Antenne bloccano le demolizioni

Gli apparati di telefonia mobile di proprietà di due società impediscono l'avvio dei lavori

Le antenne telefoniche ostacolo le procedure. Sono in ritardo i lavori per la demolizione dell'ultima stecca di silos granari sulle banchine portuali. Si tratta degli impianti di telefonia (gli apparecchi, non le compagnie telefoniche) di proprietà di due società che, da tempo sollecitate dall'**Autorità portuale** di Ancona, non hanno ancora rimosso quegli apparati. **Authority** che già da agosto ha proposto una soluzione alternativa alle società. Da qui spiegato il ritardo nella procedura di demolizione, anche se, in realtà, l'intervento è iniziato l'11 novembre scorso. Stiamo parlando della rimozione delle paratie e della colonna di ferro al lato dei silos granari della ditta Sai. Nel frattempo è stata fatta la bonifica completa dei cilindri di cemento armato per evitare il rischio sulla presenza di gas pericolosi. Effettuata anche la pulitura interna dei silos per evitare, come accaduto in occasione della prima parte delle demolizioni, tra maggio e giugno scorsi, la diffusione di polveri. La fine dei lavori dovrebbe slittare a gennaio 2020. Previste, anche qui, le detonazioni.



Due antenne rallentano l'abbattimento dei silos

Gli impianti telefonici devono essere spostati dal tetto dei contenitori

LE TRASFORMAZIONI ANCONA Due antenne telefoniche intralciano la demolizione dei 12 silos della Sai. E finché gli impianti non saranno rimossi e ricollocati in una vicina area all'interno dello scalo, la ditta incaricata di abbattere i contenitori non potrà procedere. «Le due compagnie già quest'estate erano state avvertite della necessità di rimuovere le antenne, viste le operazioni di demolizione, dalla cima dei silos» afferma Matteo Paroli, segretario generale dell'**Autorità portuale**. E per poter mantenere la copertura del segnale l'Ap si era anche attivata per individuare un'area alternativa dove poter sistemare una postazione provvisoria. Ma da entrambe le società telefoniche non è più arrivato alcun input. E così ieri mattina dalla sede dell'Ap è partita un'intimazione ad effettuare lo sgombero immediato delle antenne telefoniche. Finché non sarà completata questa operazione la ditta incaricata dell'abbattimento dei silos non potrà consegnare all'Ap il cronoprogramma definitivo delle operazioni. Le quali si sarebbero dovute concludere entro il 31 dicembre, traguardo difficile da rispettare anche se l'allungamento dei tempi non avrà ripercussioni sul traffico **portuale** visto il periodo morbido. Nel frattempo sono comunque iniziate le operazioni preliminari all'abbattimento. Da lunedì sono state rimosse le parti metalliche, così come è stata completata l'analisi di bonifica da gas infiammabili. Mentre le canne dei silos sono state sottoposte a un lavaggio ad alta pressione così da eliminare le polveri residue dei cereali in modo da evitare la loro dispersione durante l'abbattimento dei silos. m. petr. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ancona
Corriere Adriatico
Venerdì 15 novembre 2019

Gastro d'avanguardia due giornate di studio

Incontro alla facoltà di Medicina a cura del prof. Benedetto

LA SANITÀ
Il presidente della Società di Gastroenterologia e Epato-gastroenterologia (Sige) ha presenziato alla conferenza stampa che si è svolta nella sede della Facoltà di Medicina dell'Università del Salento, a Lecce, il 14 novembre scorso. In questa occasione il presidente della Sige, il professor Benedetto, ha parlato della situazione della sanità italiana e delle prospettive future. Ha sottolineato l'importanza di investire nella ricerca e nella formazione dei medici, e di migliorare l'organizzazione dei servizi sanitari. Ha anche parlato della necessità di rafforzare la collaborazione tra i diversi livelli del sistema sanitario, e di promuovere l'innovazione tecnologica e organizzativa.

LE TRASFORMAZIONI
Ancona. Due antenne telefoniche intralciano la demolizione dei 12 silos della Sai. E finché gli impianti non saranno rimossi e ricollocati in una vicina area all'interno dello scalo, la ditta incaricata di abbattere i contenitori non potrà procedere. «Le due compagnie già quest'estate erano state avvertite della necessità di rimuovere le antenne, viste le operazioni di demolizione, dalla cima dei silos» afferma Matteo Paroli, segretario generale dell'Autorità portuale. E per poter mantenere la copertura del segnale l'Ap si era anche attivata per individuare un'area alternativa dove poter sistemare una postazione provvisoria. Ma da entrambe le società telefoniche non è più arrivato alcun input. E così ieri mattina dalla sede dell'Ap è partita un'intimazione ad effettuare lo sgombero immediato delle antenne telefoniche. Finché non sarà completata questa operazione la ditta incaricata dell'abbattimento dei silos non potrà consegnare all'Ap il cronoprogramma definitivo delle operazioni. Le quali si sarebbero dovute concludere entro il 31 dicembre, traguardo difficile da rispettare anche se l'allungamento dei tempi non avrà ripercussioni sul traffico portuale visto il periodo morbido. Nel frattempo sono comunque iniziate le operazioni preliminari all'abbattimento. Da lunedì sono state rimosse le parti metalliche, così come è stata completata l'analisi di bonifica da gas infiammabili. Mentre le canne dei silos sono state sottoposte a un lavaggio ad alta pressione così da eliminare le polveri residue dei cereali in modo da evitare la loro dispersione durante l'abbattimento dei silos. m. petr. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

PER 12 SETTIMANE DA SABATO 19 OTTOBRE PER 13 SETTIMANE

TERRA E COLORI

BIANCHERIA PER LA CASA

JESI - VIALE DELLA VITTORIA, 68 - Tel. 0731.202382

CHIUDE

SCONTI DAL 50% AL 70%

TRIPLINTE - LENZUOLA - INTERNI IN PRIMA - COPRIPILINI E TANTI ALTRI ARTICOLI DELLE MIGLIORI MARCHE

APERTO TUTTI I GIORNI DAL LUNEDÌ ALLA DOMENICA

Alla Mole di Ancona le sfide imprenditoriali dei giovani di fronte ai big dell'innovazione

Smau Marche, nelle start up la grande bellezza in vetrina

Una straordinaria e unica contaminazione tra le startup innovative e grandi aziende, sotto gli occhi di grandi player dell'innovazione, amministratori pubblici e investitori. Tutto questo è stato, ieri alla Mole di Ancona, Smau Marche, primo tentativo di cementare un ecosistema che dal punto di vista quantitativo vede la nostra regione avanti sul fronte del rapporto tra numero di abitanti e startup innovative, ma deve crescere sul fronte della collaborazione. Una grande vetrina Un concetto ripreso da Pierantonio Macola, presidente di Smau, secondo il quale «le startup devono imparare a guardare al loro esterno, visto che sulla qualità dei progetti non si discute». Dall' imprenditore turistico, che cambia le dinamiche del booking online, alla piattaforma digitale di tracciabilità e certificazione sull'origine dei prodotti agroalimentari; dalle esperienze di realtà immersiva tra consumatore e brand, per migliorare la performance dell'impresa, alla soluzione per realizzare in modo smart un orto in casa; dalla progettazione, prototipazione, design e stampa 3D di prodotti esclusivi a un nuovo modo di vivere l'esperienza di un gelato preparato in maniera espressa; dalla compressa per digerire bene senza manifestare i sintomi dell'intolleranza da lattosio, al longboard elettrico, dotato di un **sistema** pieghevole unico nel suo genere e dal peso ridotto. Erano oltre 20 le startup che si sono presentate, in rappresentanza di tutte e cinque le province delle Marche: novanta secondi per raccontare la propria idea di innovazione a un pubblico di imprenditori interessati. Grandi casi di successo L'innovazione di Smau Marche passa anche attraverso la brevettazione di nuovi eco-materiali e il loro riuso, l'industria 4.0, il miglioramento dei processi che riducono i costi di gestione. Ma anche tramite i vantaggi di digitalizzazione e integrazione dei processi, il risparmio energetico utilizzando l'intelligenza artificiale, la farmacogenetica fino all'inserimento del 3D per migliorare la qualità della produzione. Sono questi i progetti messi in atto da grandi player come Angelini (smart energy management), **Autorità di Sistema Portuale** (controllo per le anomalie sul traffico dei mezzi pesanti), Delta (lavelli per cucina in grado di depurare l'aria), Diatech (primi in Europa a creare kit diagnostici per test farmacogenetici), Gruppo Bucciarelli, Loccioni (banchi prova per il test di motori elettrici), Hsd (monitoraggio della manutenzione), Imab (robot al servizio dell'efficienza produttiva) e LaManuelita (3D per la produzione di calzature femminili), che hanno ricevuto il Premio Innovazione Smau, «riconoscimento - ha spiegato Macola - che intende valorizzare le best practice marchigiane di open innovation». In mezzo a momenti pubblici, è stato realizzato un hackathon sul tema Impresa 4.0, tappa marchigiana del campionato universitario makers, in collaborazione con la Politecnica: focus l'IoT. «Qui ho incontrato tanti imprenditori che oltre ad avere voglia di mettersi in discussione hanno uno sguardo rivolto al futuro - ha sottolineato Manuela Bora, assessora regionali alle Attività produttive -. Un motivo in più per sostenerli, creando per loro occasioni di confronto e piattaforme collaborative. La spinta all'innovazione è una spinta a tutto il **sistema Marche**». Ancona verso la conferma «L'augurio - ha concluso Macola - è che imprese, istituzioni e startup trovino qui un luogo ideale per interessare proficue collaborazioni». E a giudicare dalla stretta di mano che si è scambiato con la Bora, l'evento di Ancona è destinato a entrare nel calendario del roadshow internazionale di Smau. Francesco Romi

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Bus per i crocieristi, tutti contro Medov

La società, pur non autorizzata, ha agito di forza caricando i passeggeri sotto bordo: i mezzi fermati a largo della Pace Disagi in porto e per gli stessi turisti spesso rimasti in mezzo alla strada. L' Authority è pronta a «provvedimenti risolutivi»

LA GUERRA DEI TURISTI Seconda giornata di sperimentazione dei pacchetti per i crocieristi promossi dalla Medov e altra giornata di disagi in porto. Dopo il no del Comune ad autorizzare come sosta dei pullman gli stalli del tpl della Cattedrale e di via Roma, i mezzi della società hanno prelevato i turisti della Sovereign sotto bordo, ma non hanno potuto portarli nel centro città. Così come, non essendo autorizzati, non li hanno potuti far scendere all' interno di largo della Pace, col risultato che i crocieristi dopo aver pagato un biglietto di 5 euro, sono stati lasciati fuori dall' area di scambio, sulla rotatoria, davanti alla caserma della Polizia di frontiera, o in qualche caso accompagnati sui bus fino a Varco Fortezza. Mentre dalla Medov, pur contattata tramite l' ufficio stampa, nessuno ha voluto rilasciare dichiarazioni, a parlare dell' accaduto sono stati invece Comune e Authority. «L' Autorità di sistema portuale afferma il presidente Francesco Maria di Majo - ha constatato i fatti odierni che hanno arrecato una serie di disagi ai crocieristi. Trattandosi di attività non autorizzate, verificatesi in parte all' interno della circoscrizione dell' ente, verranno effettuati i necessari approfondimenti per dirimere definitivamente la questione e assumere eventuali provvedimenti risolutivi». Come fatto la scorsa settimana in occasione del primo servizio sperimentale della società privata, quando di Majo ribadì che l' unica società titolata a effettuare il navettamento è Port Mobility, il numero uno di Molo Vespucci ha ribadito come l' ente non abbia rilasciato autorizzazioni, arrivando a parlare stavolta anche di provvedimenti risolutivi, che potrebbero ripercuotersi anche sulle autorizzazioni che Medov ha come tour operator. Sulla stessa lunghezza d' onda l' amministratore delegato di Port Mobility. «Medov ha ricevuto diffide dice Edgardo Azzopardi sia dall' Authority che dal Comune alle quali non ha mai ottemperato. Oggi (ieri, ndc) ha scaricato ignari passeggeri ovunque, a questo punto chi ha il dovere di intervenire lo faccia. Anche arrivando a ritirare le autorizzazioni». Linea dura pure da parte del Pincio, con pattuglie della Polizia locale coordinate sul posto dal comandante Invano Berti, che per tutta la giornata hanno presidiato largo della Pace e la Cattedrale per scongiurare soste abusive. Un autobus è stato sanzionato per aver sostato sulla rotatoria di largo della Pace con ripercussioni sulla viabilità e sulla sicurezza. «Ben vengano i tour in città ma vanno utilizzati sottolinea il vice sindaco Massimiliano Grasso altri sistemi. Certo, non riempiendo il centro di bus. I mesi invernali saranno occasione per un tavolo di confronto con armatori, Adsp e Confcommercio». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Gli attracchi

Anche a novembre boom di presenze

Ieri il **porto di Civitavecchia** ha ospitato nel suo primo viaggio italiano la Msc Bellissima, il 24 novembre sarà la volta dell' altra ammiraglia Grandiosa, ma nel frattempo vedere ormeggiati questi grattacieli galleggianti è diventata una consuetudine per lo skyline dello scalo cittadino. Dopo il boom di presenze di ottobre (mese col maggior numero di accosti), anche novembre, periodo che fino allo scorso anno era considerato morto per le crociere, sta facendo la sua parte. Ieri al terminal di Rtc erano ancorate ben 5 navi: oltre alla Bellissima infatti c' era la spagnola Sovereign, la Viking Star, la Marina e la Saga Shapphire. Altre tre navi sono previste per lunedì prossimo con la Novergian Epic, la Celebrity Constellation e la Aida Sol e martedì quando oltre alla Novergian Star ci saranno due mega navi della Msc, Opera e Seaview. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

The screenshot shows a newspaper page from Civitavecchia. The main headline is "Bus per i crocieristi, tutti contro Medov". Below it, there are several smaller articles with images, including one about a boat accident and another about a local event. On the right side, there is a vertical advertisement for "Il Messaggero" newspaper, featuring the logo and contact information.

Crociere, i sindaci fanno squadra per promuovere il territorio

TURISMO La Msc continua a puntare molto su porto di Civitavecchia e lo fa aumentando il numero degli scali nel 2020, ma anche presentando le nuove arrivate della flotta nello scalo di Roma. Primo attracco italiano ieri per l'ammiraglia della Msc Bellissima con la cerimonia del Maiden Call e lo scambio di crest tra il comandante Mattia Manzi, le principali autorità cittadine e per la prima volta i sindaci del territorio. «Siamo particolarmente orgogliosi di portare a Civitavecchia uno dei fiori all'occhiello della nostra flotta, - ha spiegato il country manager Leonardo Massa - a testimonianza della centralità rivestita dallo scalo nella strategia di crescita di Msc Crociere». Strategia che porterà nella prossima stagione 2020 ad effettuare 117 scali per un totale di 560 mila passeggeri. «Civitavecchia non rappresenta, infatti, - ha aggiunto Massa - solo la porta di ingresso per la Capitale, ma è anche una meta turistica di prim'ordine, grazie a un territorio ricco di siti archeologici, culturali e naturali da non perdere». E per la prima volta il territorio, sotto la spinta del sindaco Ernesto Tedesco, ha deciso di unire le forze per proporre pacchetti di promozione. «Ho chiesto ed ottenuto che fossero invitati alla cerimonia ha spiegato anche i colleghi di Tarquinia, Santa Marinella, Montalto, Allumiere, Tolfa e Monte Romano, perché sono convinto che facendo sistema si può rilanciare la nostra bellissima area». Si inizierà con la costituzione di una task force composta da due incaricati per ciascun comune, per arrivare a presentare, già al prossimo Sea Trade di Miami in primavera, dei pacchetti mirati. Al termine della cerimonia c'è stata l'opportunità di visitare la Msc Bellissima che con i suoi 315 metri è in grado di ospitare circa 6.000 passeggeri ed è la più grande nave da crociera mai costruita da un armatore europeo. L'ammiraglia presenta un'ampia gamma di caratteristiche che la rendono unica (oltre che ad emissioni praticamente 0) tra cui il Carousel Lounge, dove si svolgeranno due spettacoli esclusivi del Cirque du Soleil, eleganti piscine sia interne che esterne, 10 diverse tipologie di cabine e una promenade ricca di eleganti negozi che la sera si trasforma in una mega pista, o meglio viale da ballo. C.G. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Nautilus

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

NEL 2020 MSC CROCIERE PORTERÀ A CIVITAVECCHIA 560.000 TURISTI

OGGI IL PRIMO ARRIVO DI MSC BELLISSIMA, NAVE INNOVATIVA E SOSTENIBILE v Cerimonia di benvenuto e dello scambio dei Crest alla presenza delle principali istituzioni e autorità civili e militari, tra cui i sindaci di **Civitavecchia**, Santa Marinella, Tarquinia, Monte Romano e Tolfa e i rappresentanti di Guardia Costiera, Autorità di Sistema Portuale, Guardia di Finanza, Vigili del Fuoco, Vigili urbani, Polizia di frontiera, piloti, ormeggiatori, rimorchiatori v Leonardo Massa, Country Manager di MSC Crociere: «Orgogliosi di portare a **Civitavecchia** uno dei fiori all'occhiello della nostra flotta. Nel 2020 movimenteremo in città circa 560.000 crocieristi, grazie a 117 scali che le navi della nostra flotta effettueranno in questo **porto**, segno della sua importanza per le strategie della nostra compagnia» **Civitavecchia** - Arriva per la prima volta oggi a **Civitavecchia** con i suoi 5.700 passeggeri MSC Bellissima, una delle navi più moderne e tecnologicamente avanzate - anche sotto il profilo ambientale - della giovane flotta di MSC Crociere. Nel principale scalo crocieristico italiano, durante la prossima stagione 2020, la compagnia effettuerà complessivamente 117 scali, movimentando un totale di circa 560.000 passeggeri e confermando così la centralità rivestita da **Civitavecchia** e dal suo **porto** nelle strategie del gruppo crocieristico leader in Italia, Mediterraneo, Europa, Sud America, Sud Africa e Paesi del Golfo. Per celebrare il primo attracco di MSC Bellissima è stata organizzata, a bordo della nave, la tradizionale cerimonia del «Maiden Call». Alla presenza del management di MSC Crociere, hanno scambiato il crest con il Comandante della nave, Mattia Manzi, le principali istituzioni e autorità civili e militari, tra cui il sindaco di **Civitavecchia**, Ernesto Tedesco, il sindaco di Santa Marinella, Pietro Tidei, il sindaco di Tarquinia, Alessandro Giulivi, il sindaco di Monte Romano, Maurizio Testa e il sindaco di Tolfa, Luigi Landi, il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale Francesco Di Majo, il Comandante della Capitaneria di **Porto**, Capitano di Vascello Vincenzo Leone, il Colonnello Armando Franza, Comandante del Reparto Aeronavale della Guardia di Finanza, il Tenente Colonnello Claudio Maria Sciarretta, Comandante del Gruppo di **Civitavecchia** della Guardia di Finanza, il Direttore delle Dogane, Luca Turchi, il Comandante dei Vigili Urbani Ivano Berti, la Responsabile della Polizia di Frontiera Lorenza Ripamonti, il Capo Distaccamento dei Vigili del Fuoco Cosimo Argentieri, il Capo Pilota di **Civitavecchia**, Michele Scotto Lavina, il Presidente dei Rimorchiatori Laziali Alessandro Russo, Presidente del Gruppo Ormeggiatori Angelo Bonomo, il Presidente dell' Agenzia Marittima Bellettieri Massimo Soppelsa. 'Siamo particolarmente orgogliosi di portare a **Civitavecchia** uno dei fiori all'occhiello della nostra flotta, a testimonianza della centralità rivestita dallo scalo laziale nella strategia di crescita di MSC Crociere', ha spiegato il Country Manager Leonardo Massa. '**Civitavecchia** non rappresenta, infatti, solo la porta di ingresso per la Capitale, ma è anche una meta turistica di prim' ordine, grazie a un territorio ricco di siti archeologici, culturali e naturali da non perdere'. Come le altre navi di MSC Crociere, anche MSC Bellissima ha contribuito a innalzare gli standard dell' ingegneria e del design navale. A testimonianza dell' impegno della Compagnia per la tutela dell' ambiente, la nave è dotata delle tecnologie ambientali più innovative attualmente disponibili, tra cui un sistema all' avanguardia per la depurazione dei gas di scarico, un impianto avanzato per il trattamento delle acque reflue, sistemi che evitano lo sversamento di carburante dalle sale macchine, un sistema di trattamento delle acque di sentina e una serie di soluzioni per il risparmio energetico, dai sistemi di recupero del calore all' illuminazione a LED.



Msc Crociere porterà a Civitavecchia 560.000 turisti la prossima stagione 2020

Cerimonia di benvenuto e dello scambio dei Crest alla presenza delle principali istituzioni e autorità civili e militari, tra cui i sindaci di Civitavecchia, Santa Marinella, Tarquinia, Monte Romano e Tolfa, e i rappresentanti di Guardia Costiera, Autorità di Sistema Portuale, Guardia di Finanza, Vigili del Fuoco, Vigili urbani, Polizia di frontiera, piloti, ormeggiatori, rimorchiatori Leonardo Massa, Country Manager di MSC Crociere: «Orgogliosi di portare a Civitavecchia uno dei fiori all'occhiello della nostra flotta. Nel 2020 movimenteremo in città circa 560.000 crocieristi, grazie a 117 scali che le navi della nostra flotta effettueranno in questo porto, segno della sua importanza per le strategie della nostra compagnia» Civitavecchia, 14 novembre 2019 - Arriva per la prima volta oggi a Civitavecchia con i suoi 5.700 passeggeri MSC Bellissima, una delle navi più moderne e tecnologicamente avanzate - anche sotto il profilo ambientale - della giovane flotta di MSC Crociere. Nel principale scalo crocieristico italiano, durante la prossima stagione 2020, la compagnia effettuerà complessivamente 117 scali, movimentando un totale di circa 560.000 passeggeri e confermando così la centralità rivestita da Civitavecchia e dal suo porto nelle strategie del gruppo crocieristico leader in Italia, Mediterraneo, Europa, Sud America, Sud Africa e Paesi del Golfo. Per celebrare il primo attracco di MSC Bellissima è stata organizzata, a bordo della nave, la tradizionale cerimonia del «Maiden Call». Alla presenza del management di MSC Crociere, hanno scambiato il crest con il Comandante della nave, Mattia Manzi, le principali istituzioni e autorità civili e militari, tra cui il sindaco di Civitavecchia, Ernesto Tedesco, il sindaco di Santa Marinella, Pietro Tidei, il sindaco di Tarquinia, Alessandro Giulivi, il sindaco di Monte Romano, Maurizio Testa e il sindaco di Tolfa, Luigi Landi, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Francesco Di Majo, il Comandante della Capitaneria di Porto, Capitano di Vascello Vincenzo Leone, il Colonnello Armando Franza, Comandante del Reparto Aeronavale della Guardia di Finanza, il Tenente Colonnello Claudio Maria Sciarretta, Comandante del Gruppo di Civitavecchia della Guardia di Finanza, il Direttore delle Dogane, Luca Turchi, il Comandante dei Vigili Urbani Ivano Berti, la Responsabile della Polizia di Frontiera Lorenza Ripamonti, il Capo Distaccamento dei Vigili del Fuoco Cosimo Argentieri, il Capo Pilota di Civitavecchia, Michele Scotto Lavina, il Presidente dei Rimorchiatori Laziali Alessandro Russo, Presidente del Gruppo Ormeggiatori Angelo Bonomo, il Presidente dell'Agenzia Marittima Bellettieri Massimo Soppelsa. "Siamo particolarmente orgogliosi di portare a Civitavecchia uno dei fiori all'occhiello della nostra flotta, a testimonianza della centralità rivestita dallo scalo laziale nella strategia di crescita di MSC Crociere", ha spiegato il Country Manager Leonardo Massa. "Civitavecchia non rappresenta, infatti, solo la porta di ingresso per la Capitale, ma è anche una meta turistica di prim'ordine, grazie a un territorio ricco di siti archeologici, culturali e naturali da non perdere". Come le altre navi di MSC Crociere, anche MSC Bellissima ha contribuito a innalzare gli standard dell'ingegneria e del design navale. A testimonianza dell'impegno della Compagnia per la tutela dell'ambiente, la nave è dotata delle tecnologie ambientali più innovative attualmente disponibili, tra cui un sistema all'avanguardia per la depurazione dei gas di scarico, un impianto avanzato per il trattamento delle acque reflue, sistemi che evitano lo sversamento di carburante dalle sale macchine, un sistema di trattamento delle acque di sentina e una serie di soluzioni per il risparmio energetico, dai sistemi di recupero del calore all'illuminazione a LED.

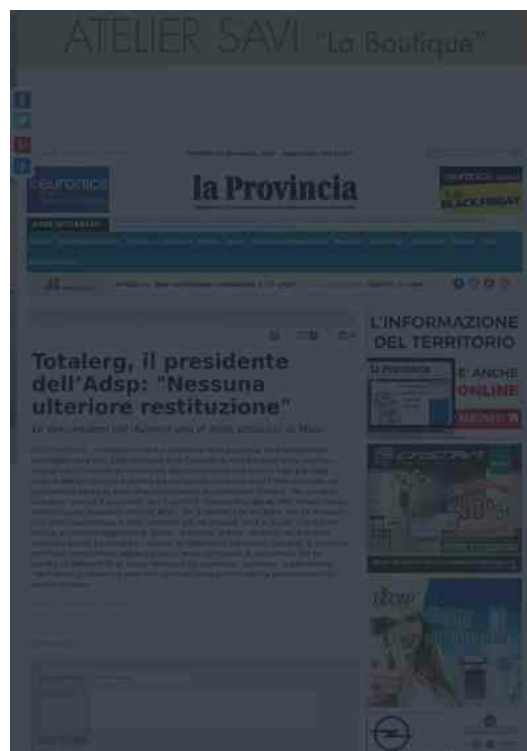
La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Totalerg, il presidente dell' Adsp: "Nessuna ulteriore restituzione"

Le precisazioni del numero uno di Molo Vespucci di Majo

CIVITAVECCHIA - «Il ricorso verteva unicamente sulla questione della competenza giurisdizionale e che, dalla sentenza della Cassazione, non discende alcun ulteriore obbligo per l' Authority di restituzione della sovrattassa alla società Total Erg (oggi Italiana Petroli), rispetto a quanto già corrisposto da questo ente l' anno passato». La precisazione arriva da Molo Vespucci in merito al contenzioso Totalerg. «Va, peraltro, ricordato - precisa il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo - che il decreto 209 del 2014, che ha introdotto una nuova sovrattassa, è stato annullato già nel febbraio 2017 e, da più di due anni, non ha più trovato applicazione. Inoltre - prosegue di Majo - lo scorso anno questa amministrazione ha avviato e concluso un articolato e concertato processo di revisione dell' intero preesistente regime tributario anche in materia di sovrattassa che ha portato all' adozione di un nuovo decreto il cui contenuto - conclude - è pienamente rispondente ai criteri che sono stati precisati dalla giurisprudenza amministrativa in questa materia». (14 Nov 2019 - Ore 20:17)



La Provincia di Civitavecchia

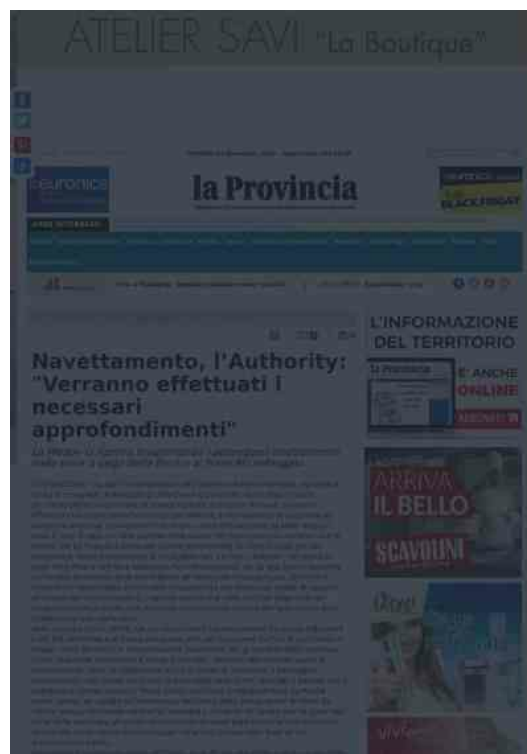
Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Navettamento, l' Authority: "Verranno effettuati i necessari approfondimenti"

La Medov ci riprova trasportando i passeggeri direttamente dalla nave a largo della Pace e al Forte Michelangelo

CIVITAVECCHIA - «L' AdSP ha constatato i fatti odierni che hanno arrecato una serie di disagi ai crocieristi. Trattandosi di attività non autorizzate, verificatesi in parte all' interno della circoscrizione di questa **Autorità** di **Sistema Portuale**, verranno effettuati i necessari approfondimenti per dirimere definitivamente la questione ed assumere eventuali provvedimenti risolutivi». Dura dichiarazione da Molo Vespucci dopo il caos di oggi. Un altro capitolo nella guerra del navettamento crocieristi con la Medov che ha ripreso a prelevare i turisti direttamente da sotto la nave per poi trasportarli, dietro il pagamento di un biglietto per un "tour cittadino", nei pressi di largo della Pace e dell' area antistante Forte Michelangelo. Se da una parte l' Authority ha ribadito la titolarità della Port Mobility all' interno dell' area **portuale**, dall' altra il Comune ha nuovamente sottolineato l' impossibilità per mezzi così grandi di passare all' interno del centro cittadino, negando ancora una volta l' utilizzo degli stalli del trasporto pubblico locale. Una decisione in linea con le criticità dell' area che va dalla Cattedrale a largo della Pace. Nella giornata di ieri, infatti, sia per alcuni lavori sul marciapiede tra piazza Calamatta e via XVI settembre e di fronte alla scuola, che per il consueto traffico di quel tratto di strada, corso Marconi era completamente paralizzato. Per gran parte della mattinata, infatti, macchine incolonnate e disagi ai cittadini. Tornando alla vicenda legata al navettamento, però, va sottolineato anche il rischio di "scaricare" i passeggeri praticamente sulla strada nei pressi di largo della Pace. Turisti spaesati e bagnati che si guardavano attorno titubanti.

Resta il fatto che l' area è regolamentata. La Polizia locale, infatti, ha vigilato sull' osservanza del codice della strada anche in modo da evitare una paralisi totale del traffico veicolare e incidenti. Un lavoro non da poco. Nel corso della mattinata gli uomini del comandante Ivano Berti hanno anche sanzionato un bus che stava caricando i passeggeri nei pressi di largo della Pace senza autorizzazione a farlo. Nonostante il sostanziale divieto dell' Adsp, però, Medov tira dritto. L' idea iniziale della società era di far scendere i turisti direttamente in città sfruttando, come detto, gli stalli del tpl del centro. Ma dall' amministrazione è arrivato ancora una volta un no. Le motivazioni sono le stesse della scorsa settimana, ovvero una pressoché certa paralisi del traffico. «Oggettivamente - ha detto il vicesindaco e assessore alla Polizia locale Massimiliano Grasso - la situazione sarebbe stata insostenibile. Adesso, terminata la stagione crocieristica, ci sarà tempo e modo, e l' amministrazione si sta già muovendo, per aprire un confronto con tour operator e associazioni di categoria, visto che l' obiettivo comune è quello di portare i turisti in città, ma non certo con autobus che invadono il centro, e creare percorsi che possano valorizzare le bellezze di Civitavecchia - ha concluso Grasso - sia tour a piedi, sia con percorsi che possano sfruttare le linee del trasporto pubblico locale». Insomma, ancora una volta una mattinata di caos su un corso Marconi in cui la congestione del traffico è veramente facile. La soluzione potrebbe essere proprio quella di potenziare il tpl, con entrate che certamente faciliterebbero la vita della Civitavecchia servizi pubblici. Sta di fatto che, come più volte sottolineato dall' amministrazione comunale guidata dal sindaco Ernesto Tedesco, è necessaria una razionalizzazione del servizio e sicuramente un primo passo potrebbe essere la definizione netta e decisa dell' **Autorità** di **sistema portuale** della questione navettamento crocieristi. Decisione che dovrebbe arrivare a breve, stando a Molo Vespucci, e che metterebbe finalmente la parola fine ad una serie di schermaglie che non fanno altro che danneggiare l' immagine del porto e della città di Civitavecchia perché, checché se ne dica, vedere turisti "mollati"



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

in strada sotto la pioggia in mezzo al traffico della rotatoria di porta Tarquinia è un pessimo biglietto da visita. (15 Nov 2019 - Ore 09:10)

Universiade, con Bonavitacola indagato l'armatore Aponte

Il vicepresidente della Regione e l'imprenditore accusati di corruzione Sotto inchiesta anche Annapaola Voto, dirigente dell'Agenzia per i giochi

Titti Beneduce

napoli L'inchiesta sull'Universiade si allarga e raggiunge nomi di primissimo piano. Tra gli indagati con l'accusa di corruzione figura infatti anche Gianluigi Aponte, armatore e fondatore della società di crociere Msc. Gli uffici della società, in via Agostino Depretis, sono stati perquisiti nei giorni scorsi dai carabinieri. Indagata anche Annapaola Voto, dirigente di Aru (Agenzia regionale universiade) e per circa un anno capostaff di Fulvio Bonavitacola, vicepresidente della Regione e fedelissimo di Vincenzo De Luca. Lo stesso Bonavitacola è tra gli indagati, assieme all'imprenditore Rocco Chechile, per i pernottamenti di una sua congiunta nel Grand Hotel Salerno: la stessa struttura di lusso in cui lo scorso luglio sono stati ospitati numerosi atleti che hanno preso parte alle gare universitarie. Ma gli inquirenti (il fascicolo è dei pm Francesco Raffaele ed Henry John Woodcock) hanno disposto la perquisizione anche di un altro albergo di gran lusso, il Lloyd' s Baia Hotel di Vietri: gli illeciti, dunque, sarebbero più estesi. I filoni dell'inchiesta sono diversi. Uno verte sulla decisione di ospitare gli atleti su due navi da crociera ancorate nel porto, Msc Lirica e Costa Victoria, piuttosto che in «casette» da realizzare nella Mostra d'Oltremare. Una decisione alla quale era contraria la prefetta Luisa Latella, che proprio per questo motivo abbandonò la cabina di regia dell'Universiade. A suo modo di vedere, infatti, la soluzione delle «casette» sarebbe stata molto più pratica, perché avrebbe evitato gli spostamenti degli interessati da una parte all'altra della città, oltre che più vantaggiosa dal punto di vista economico. Il suo posto fu preso da Gianluca Basile, commissario straordinario dell'Aru. Ora, dagli accertamenti di carabinieri e Guardia di Finanza, sembra emergere che alla base di quella decisione ci sono state motivazioni personali. Nel corso delle perquisizioni nei due alberghi e negli uffici della società di navigazione sono stati acquisiti numerosi documenti ritenuti interessanti che dovranno essere ora esaminati. Nel decreto, i pm si soffermano in particolare su Annapaola Voto: chiedono di approfondire i rapporti tra la dirigente dell'Aru ed esponenti di Msc. Il sospetto è che Voto abbia in qualche modo fatto da tramite tra Bonavitacola e Aponte, attivandosi perché andasse a buon fine la collocazione degli atleti sulla nave «Lirica». Non sarebbero emerse anomalie, invece, per quanto riguarda la società Costa Crociere. Un altro filone dell'inchiesta riguarda lo spostamento degli addetti ai lavori dagli alloggi agli impianti sportivi e viceversa: sono stati utilizzati pullmini, taxi e auto a noleggio con conducente; tanti proprietari delle vetture si sono pesantemente indebitati per acquistare automezzi nuovi e confortevoli, confidando in una buona occasione di guadagno, ma finora molti di loro non sono stati ancora pagati e rischiano di fallire. Si lascia dunque dietro strascichi amari la manifestazione che avrebbe dovuto rilanciare Napoli e che invece è stata al centro di feroci polemiche sia per la sua organizzazione sia per l'impatto che ha avuto sulla città: a causa dei lavori stradali, per esempio, il traffico in diverse zone della città è rimasto paralizzato per settimane. D'altra parte, con un investimento di 127 milioni da parte della Regione, sono stati restaurati e in alcuni casi restituiti alla collettività ben 58 impianti sportivi. L'attività istruttoria da parte dei due sostituti sta proseguendo a ritmi serrati, parallelamente all'esame dei documenti sequestrati nel corso delle perquisizioni o acquisiti (per esempio presso l'



Corriere del Mezzogiorno

Napoli

Anac, l' Autorità anti corruzione, che vagliò gli appalti banditi per lo svolgimento delle gare). Proprio il ruolo attivo avuto dall' Anac in questa vicenda indusse nelle scorse settimane Gianluca Basile a ribadire di avere agito nella massima trasparenza e all' insegna della correttezza e di attendere con serenità l' esito delle indagini.

Ex ufficiale della flotta Lauro Ora Gianluigi ha eclissato il mito del «Comandante»

Navi da crociera e portacontainer, la carriera del «marinaio»

Se è indubitabile che gli armatori siano le teste di serie dell' imprenditoria napoletana, non c' è alcun dubbio sul fatto che Gianluigi Aponte, cavaliere del lavoro, ormai alla soglia degli 80 anni, sia davvero una punta di diamante. I più lo conoscono in quanto fondatore e proprietario della Msc, nata nel '69 con il nome di Aponte Shipping Company, quando comprò la prima nave. Ne è scorsa da allora di acqua sotto i ponti, se si pensa che oggi il gruppo da lui controllato possiede vere e proprie cattedrali del mare con settemila nuove camere. Aponte ha investito nel potenziamento della sua flotta, che solca i mari di mezzo mondo, 3 miliardi nell' ambito di un piano industriale di Msc che prevede, entro il 2027, 13 navi da crociera di ultima generazione. La compagnia possiede direttamente o gestisce oltre 400 portacontainer è la seconda compagnia merci più grande del mondo dopo la danese Maersk-Line. Nel 1987, dopo l' acquisizione della società crocieristica Starlauro, Aponte fonda la Msc Crociere. Nel 1995 compra la compagnia marittima Snav, con gli aliscafi e i traghetti di collegamento con le principali isole italiane. Da Ginevra, dove ha il suo quartier generale, guida uno dei più grandi gruppi armatoriali del mondo, l' imprenditore che i giornali internazionali sostengono sia stato capace di eclissare il mito del comandante Achille Lauro, anch' egli Sorrentino. L' ironia della sorte è tale che il giovane fa la gavetta proprio nella Flotta Lauro, dove da allievo ufficiale diventa pian piano capitano di lungo corso. Ma allora Gianluigi mai avrebbe neppure immaginato che un giorno avrebbe comprato le navi del Comandante. Il matrimonio con la svizzera Rafaela Diamant, di origini israeliane e figlia di un ricco dirigente di banca, è una svolta: diverrà per lui non solo una compagna di vita ma anche una donna solida che ha condiviso con Gianluigi le scelte difficili negli affari. Negli anni giovanili si sposta molto, a Ginevra, a Londra a Bruxelles, dove fa anche il broker marittimo. Quando di lì a qualche anno diventa armatore, decide di riconvertire tutta la flotta in navi portacontainer, vero business del futuro. Col passare degli anni diventa uno dei più importanti armatori mondiali, pur mantenendo le basi della flotta nei principali porti italiani, Genova, Napoli e Venezia. L' acquisizione nell' ottobre del 2010 del 50% delle azioni della compagnia navale Grandi Navi Veloci alla quale conferisce 3 navi e la linea Napoli-Palermo già di Snav, del gruppo Msc, è un ulteriore passo in avanti nella conquista del mercato. Seguita nel luglio 2015 dall' acquisto della Caremar. Un affare importante per il Sud è il **porto** di Gioia Tauro, a lungo commissariato, dove è nata la Zes calabrese. L' obiettivo è farne il primo terminal nel Mediterraneo. Gli appuntamenti per fine 2019 sono numerosi. Il primo il 22 novembre, con l' arrivo a Genova della Msc Grandiosa, nuova ammiraglia della flotta di Gianluigi Aponte, in fase di ultimazione nei bacini francesi di Saint-Nazaire. Con le sue 181 mila tonnellate di stazza sarà la nave più grande mai arrivata in **porto** nella storia del **porto** di Genova. Inoltre il gruppo Msc con un investimento che supera il miliardo entra nel terminal contenitori del **porto** di Valencia in Spagna, con un investimento rilevante. Oggi è presente nei terminal container in Africa, Australia, Brasile, Cina, Europa, India, Medio Oriente



Corriere del Mezzogiorno

Napoli

e Stati Uniti. E ha anche scommesso su numerosi interporti per diventare uno dei protagonisti della logistica. Msc ha chiuso il 2018 con cifre record per i passeggeri e una crescita a doppia cifra. E il 2019 sarà ancor più promettente, grazie all' aumento delle navi a disposizione.

Napoli. L'inchiesta - La compagnia non avrebbe potuto trattare con la Pa. Ma vinse ugualmente un bando per ospitare atleti sulle sue navi

Universiadi 2019: indagato Aponte, armatore di MSC

Vincenzo Iurillo

Il patron di MSC Gianluigi Aponte, il secondo armatore su scala mondiale, leader del colosso elvetico, è uno dei quattro nomi iscritti nel registro degli indagati dell'inchiesta della Procura di **Napoli** che ipotizza reati di corruzione e turbativa d'asta intorno ai servizi di ospitalità delle Universiadi 2019, che si sono svolte a luglio tra **Napoli** e altre località campane. Circa 2.000 tra atleti e membri di delegazione furono alloggiati sulla MSC Lirica ormeggiata nel **porto** di **Napoli**. Il nome di Aponte compare in un decreto di perquisizione eseguito nelle settimane scorse dai carabinieri su ordine dei pm Henry John Woodcock e Francesco Raffaele in tre luoghi diversi: il Grand Hotel Salerno, scelto dall'organizzazione delle Universiadi per gli alloggi di atleti e delegazioni di gare previste nella provincia salernitana; il Lloyd's Baia Hotel, che si trova al confine tra Salerno e Vietri sul Mare; gli uffici della direzione di **Napoli** di MSC in via Agostino Depretis. Di uno degli altri tre indagati, il vicepresidente della Regione Campania Fulvio Bonavita Cola, il Fatto ha dato notizia ieri. Completano l'elenco Rocco Chechile, titolare del Grand Hotel Salerno, e Annapaola Voto, capo relazioni istituzionali di Aru (Agenzia Regionale Universiadi), incarico assunto nel 2016 dopo essere stata capo della segreteria di Bonavita Cola. Per capire il contesto del coinvolgimento di Aponte nell'inchiesta sulle Universiadi e quale sarebbe la presunta utilità ottenuta dall'armatore sorrentino, il nastro va riavvolto alla primavera e all'estate del 2018. Sono settimane di panico, nelle quali l'evento, tra ritardi organizzativi e polemiche, sembra fortemente a rischio. Sono le settimane in cui il commissario governativo, Luisa Latella, un prefetto spedito da Catanzaro, getta la spugna: non condivide la scelta di far alloggiare gli atleti su navi da crociera da ormeggiare nel **porto** di **Napoli**. Navi da individuare con appositi bandi. È una scelta sulla quale spinge forte la Regione Campania retta dal governatore Pd Vincenzo De Luca e dal suo vice Bonavita Cola, per ridurre l'impatto ambientale sul territorio. Il progetto alternativo, le "casette" nella Mostra d'Oltremare, causerebbe un forte impoverimento del verde pubblico dell'area. Latella - che è stata sentita dai pm ad ottobre come teste - se ne va dopo aver provato a sospendere l'aggiudicazione di un bando a MSC, ritenendo che la compagnia non potesse trattare con la pubblica amministrazione per tre anni dopo l'accertamento di un caso di pantouflage: un'impresa privata non può assumere ex dirigenti di p.a. che abbiano avuto "poteri autorizzativi" su di loro ed MSC avrebbe violato la norma assumendo l'ex presidente dell'autorità portuale di Genova Luigi Merlo. L'Anac di Raffaele Cantone la pensa diversamente e sostiene che MSC può negoziare, e poco tempo dopo Latella abbandona il ruolo commissariale, dopo aver ripetuto più volte che "avrebbe voluto lasciare qualcosa alla città". Un chiaro riferimento agli alloggi che sarebbero rimasti in mostra alla fine delle Universiadi. La cabina di regia si sfascia. Arriva un nuovo commissario, Gianluca Basile (estraneo alle indagini). La gara per le navi viene vinta da MSC e Costa. E così il 29 giugno 2019 De Luca inaugura il villaggio atleti galleggiante. Per un paio di settimane, MSC Lirica (citata nel decreto di perquisizione) e Costa Victoria accoglieranno circa 4.000 atleti e delegati di 129 paesi, allestendo spazi e attrezzature per gli allenamenti.



Il Fatto Quotidiano

Napoli

Di questi 4.000, 2.114, vengono destinati alla Lirica, uno dei gioielli di Aponte. Lo stringato decreto di perquisizione, che segue acquisizioni documentali compiute nei mesi scorsi, compresi alcuni atti dell' Anac, non scopre il cuore delle accuse sulle quali la Procura guidata da Giovanni Melillo sta lavorando, e alle quali gli indagati potranno replicare nel corso del procedimento. Secondo quel poco che trapela, la dottoressa Voto, interrogata dai pm a fine ottobre, avrebbe ricoperto il ruolo di referente di Bonavitacola ed esecutrice di direttive politiche. E le perquisizioni hanno cercato documenti sulle relazioni tra soggetti "intransei" alla p.a. (e in particolare Voto) e persone di MSC e di Cisalpina, la agenzia leader del business travel. I carabinieri hanno cercato la lista degli ospiti della MSC Lirica tra il 3 e il 14 luglio, il periodo di svolgimento delle Universiadi. E la lista dei pernotti al Grand Hotel Salerno, che sarebbe stato utilizzato qualche volta da uno dei familiari di Bonavitacola, che a sua volta avrebbe potuto disporre di una suite in maniera fissa per qualche mese.

Il Mattino

Napoli

L'inchiesta Universiadi

«Bonavitacola ospite per mesi nella suite»

Villaggio olimpico, perquisita la Msc «Appalto cucito addosso». Aponte indagato Finisce sotto inchiesta anche Anna Paola Voto braccio destro del vicepresidente della Regione

Leandro Del Gaudio

LE INDAGINI Avrebbe alloggiato per mesi nella suite del Grand Hotel di Salerno, quanto basta a spingere la Procura a compiere verifiche su tariffe, modalità di pagamento e sulle segnalazioni trasmesse di volta in volta in Questura (come richiesto a una qualsiasi struttura alberghiera). È questa l'ipotesi di corruzione che ha spinto la Procura di **Napoli** ad indagare su Fulvio Bonavitacola, vicepresidente della Regione Campania, in un fascicolo che vede coinvolti anche altri nomi del mondo amministrativo e del mondo imprenditoriale. Due filoni di indagine (turbativa d'asta e corruzione), quattro indagati eccellenti, tra esponenti del mondo politico amministrativo e imprenditoriale. È l'inchiesta sulle universiadi, il grande evento sportivo ospitato in Campania la scorsa estate, portato a termine grazie alla regia della Aru (agenzia regionale delle universiadi). Quattro mesi dopo la fine dei giochi universitari, la Procura scopre (in parte) le carte, con blitz e perquisizioni mirate. Fatto sta che accanto a Bonavitacola, risultano sotto inchiesta l'amministratore unico dell'immobiliare che gestisce il Grand Hotel di via Lungomare Tafuri, il manager Rocco Chechile; ma anche la referente di Bonavitacola, vale a dire Anna Paola Voto, indicata dalla Procura come diretta esecutrice della volontà politica del vicepresidente della Regione. Poi c'è il filone imprenditoriale, nel corso del quale viene iscritto nel registro degli indagati (con l'accusa di corruzione e di turbativa d'asta) anche Gianluigi Aponte, 79enne imprenditore sorrentino a capo di Msc crociere, un colosso mondiale nel campo delle compagnie di navigazione. Difeso dall'avvocato Alfonso Maria Stile, Aponte non è intervenuto nella fase di definizione del contratto con la Regione ed è pronto a dimostrare la correttezza della propria condotta di manager, al riparo da ipotesi di favori o accordi sotto banco. Fatto sta che la Procura di **Napoli** ha mandato a perquisire gli uffici della Msc di via Depretis. LE ACCUSE Quattro nomi, due filoni investigativi, conviene fare chiarezza, a partire da una domanda: cosa cercano gli inquirenti negli uffici della Msc crociere? In sintesi, si punta ad approfondire i rapporti tra esponenti della pubblica amministrazione e i vertici della compagnia che ha ottenuto l'appalto per realizzare il villaggio olimpico sulle navi crociera ormeggiate nel **porto di Napoli**. Sono gli stessi pm a ipotizzare possibili anomalie nella definizione del contratto con la Msc, tanto da scrivere nel decreto di perquisizione che la stessa Msc «si è aggiudicata la gara con modalità oggetto di approfondimento». Come è noto, per mesi gli enti locali si sono scontrati sul luogo in cui allestire il villaggio: in un primo momento, si era pensato a creare delle casette nella Mostra d'Oltremare, mentre alla fine lo staff regionale decise per il **porto di Napoli**. Un tira e molla che impose tempi serrati e trattative d'urgenza, al termine delle quali vennero individuate due compagnie di navigazione, tra cui la Msc che mise a disposizione di atleti e staff la Lirica Msc. E non è un caso che gli inquirenti hanno acquisito documenti degli ospiti della Lirica Msc tra il 3 e il 14 luglio scorso, vale a dire per tutta la durata della manifestazione. Cosa cercavano gli inquirenti? Chi è stato ospitato sulla Msc crociere? Inchiesta condotta dai pm Francesco Raffaele e Henry John Woodcock, sotto il coordinamento del procuratore Giovanni Melillo, verifiche in corso anche sul ruolo della Voto, indicata come braccio destro di Bonavitacola, per sgomberare il campo da ipotesi di scambi di favori o utilità sia con la Msc, sia con un'agenzia di viaggi.



Il Mattino

Napoli

FAVORI E UTILITÀ Ci sono stati scambi di utilità tra funzionari pubblici e soggetti privati, all' ombra del ticket universiadi? È la stessa domanda posta sul filone salernitano, che ha spinto i pm ad acquisire documenti nel Grand Hotel Salerno, ma anche nel Lloyd baia hotel di Vietri. È così che agli atti delle indagini sono finiti il registro dei pagamenti comprensivi dei pernottamenti di Fulvio Bonavitacola e i pagamenti riferiti alle tre notti riservate a una parente dello stesso Bonavitacola, tra giugno e luglio (con tanto di ricevute intestate a «ospite casa»). Blitz mirati, dalle carte dell' inchiesta emerge l' ipotesi che la Procura punta a verificare, in relazione alla circostanza secondo la quale «da mesi Bonavitacola alloggierebbe nella suite dell' hotel salernitano». Condizionale doveroso, in uno scenario che merita una precisazione: perquisizioni e sequestri non sono condanne definitive ma restano uno strumento di verifica di ipotesi investigative. Tutti gli indagati potranno replicare alle accuse nel corso delle indagini. Ma è possibile che, a fronte di un appalto milionario, ci siano stati favori e «ospitate» da parte di albergatori e manager della navigazione? Inchiesta alla svolta, si attende lo spulcio di carte e registri acquisiti. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Nel Golfo la Blue Marlin barca sottratta alla mafia

Gianluca Agata

«The Dark side of the moon» risuonava qualche settimana fa nel mare di Sicilia con le isole Eolie sullo sfondo ascoltato da un gruppo di ragazzi che stavano conducendo un Feeling 446 di 14 metri da Gallipoli a Napoli. Nel silenzio della sera, subito dopo il tramonto, un momento che questo equipaggio improvvisato non aveva mai vissuto. Era un branco, paranza, minorenni a rischio che avevano alle spalle reati di droga, a sfondo sessuale, rapina, associazione. Ragazzi che per la prima volta sperimentavano cos'era il bello e la condivisione. Il bello grazie alle meraviglie della natura, la condivisione perché il miracolo della vela è il lavoro di squadra. Quel miracolo si chiama Blue Marlin II, una barca a vela, modello Feeling 446 di 14 metri, sequestrata a luglio dalla Guardia di Finanza di Gallipoli ad un gruppo di trafficanti di uomini, che trasportavano 57 migranti tra siriani, curdi e afgani e assegnata dall'**Autorità** giudiziaria di Taranto all'associazione Jonathan. L'associazione Jonathan di promozione sociale da circa 30 anni lavora per il recupero e l'inclusione sociale dei minori e giovani adulti (14-25 anni) in conflitto con la giustizia collocati, in misura cautelare o in messa alla prova, presso le Comunità Jonathan e Oliver di Scisciano. Da undici anni ha varato il Progetto Jonathan - Vela, verificando che esiste un orizzonte andando verso il quale si incontrano opportunità educative e formative concrete per i ragazzi collocati in comunità. Nel corso di questi anni, oltre 70 ragazzi sono stati coinvolti nel progetto, hanno sperimentato una forma di educazione e disciplinamento che mai avevano conosciuto prima, hanno partecipato a regate prestigiose come la Regata dei Tre Golfi, la Regata delle Torri Saracene, la Velalonga, la Regata Vele d'Epoca. All'attività sportiva, ai percorsi di educazione alle regole, si potrà infatti aggiungere un'attività di educazione e formazione lavorativa attraverso il turismo responsabile sfruttando le bellezze del golfo di Napoli. La barca sarà presentata alla città oggi alle ore 11 presso la Lega Navale di Napoli al Molosiglio. «La società civile - spiega il presidente di Jonathan, Vincenzo Morgera - conosce questi ragazzi solo per fatti di cronaca e i ragazzi hanno percepito che la società civile li espelle. Questa esperienza serve ad avvicinare queste due realtà e la cosa fantastica è la responsabilità sociale allargata che si è creata attorno a Blue Marlin II, un sistema di rete che ha fatto sì da poter ormeggiare la barca al Molosiglio grazie all'**Autorità Portuale**, di essere ospitati per un mese dalla Guardia Costiera di Procida, di essere sostenuti dal tribunale dei Minori di Salerno, dalla Cgil secondo le loro competenze». Alla presentazione, moderata da Marco Caiazzo, intervengono Franco Roberti, deputato al Parlamento Europeo; Pietro Spirito, presidente **Autorità Portuale**; Piero Avallone, presidente Tribunale per i Minorenni Salerno; Patrizia Imperato, procuratore capo al Tribunale per i Minorenni di Salerno; Maria Gemmabella, direttore Centri per la Giustizia Minorile; Alfredo Vaglieco, presidente Lega Navale Napoli; Daniela Villani, assessore comunale; Nicola Ricci, segretario generale Cgil Campania; Giovanni Di Guida, presidente associazione Il Delfino. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Cronache di Salerno

Salerno

LA PROPOSTA

Santoro lancia il Patto per il porto: «Subito in commissione urbanistica»

«Silenzio assordante sul tema del multipiano commerciale al **porto**» Il consigliere comunale e provinciale Dante Santoro ha presentato ieri mattina al Comune il "Patto per il **porto**", iniziativa tesa a portare al centro dell' agenda politica comunale il tema del parcheggio multipiano per merci e auto all' interno dell' area portuale. «In questi anni» dichiara Santoro «c' è stato un silenzio assordante da parte della politica sul tema del multipiano commerciale al **porto**, rompiamo questo silenzio e portiamo il dibattito in Consiglio Comunale. L' unione dei vari attori istituzionali e l' investimento di risorse totalmente private potrebbero dare un' occasione irripetibile alla città, sarebbe gravissimo se il Comune perdesse quest' occasione». E poi: «Ho deciso di portare questa proposta in commissione urbanistica e presenterò una mozione per coinvolgere tutte le forze politiche su questo tema. La proposta di un' opera così decisiva per la sopravvivenza del **porto**, ormai prima economia cittadina, e per il miglioramento dei flussi, con conseguenze sulla vivibilità per i residenti, aspetta risposte concrete da troppo tempo, è l' ora che si passi dalla politica delle chiacchiere ai fatti. Saremo decisivi per sbloccare questa situazione, lo dobbiamo alla città, ai lavoratori ed ai salernitani». Il consigliere Santoro con la sua solita verve ha già creato un dibattito sul tema e smosso le acque, alla conferenza erano presenti anche lavoratori portuali e cittadini, adesso nei prossimi giorni sono attese evoluzioni e nuove azioni istituzionali in merito.

Cronache Venerdì 15 novembre 2019 **PRIMO PIANO** 3

Bonavitacola si difende dalle accuse "Accordi affidati dalla Consip"

Il Grand Hotel sarebbe stato scelto per accogliere gli atleti in virtù di un "rapporto privilegiato" con Rocco Chechile

Nel mirino della Procura di Napoli spunta la nuova crociera ormeggiata nel porto di Napoli e la gestione dei taxi e delle auto a noleggio

LA PROPOSTA
Santoro lancia il Patto per il porto: «Subito in commissione urbanistica»

5 PM AZIONI IN CITTA'
Ecco i venti nuovi vigili in strada per le Luci



Dante Santoro lancia il "Patto per il porto": "Si realizzi il parcheggio multipiano"

Il consigliere comunale annuncia che porterà la proposta all'interno della prossima riunione della commissione urbanistica e dell' assise municipale

DANTE SANTORO

Il consigliere comunale e provinciale Dante Santoro ha presentato al Comune il "Patto per il porto": l' iniziativa si pone l' obiettivo di portare al centro dell' agenda politica comunale il tema del parcheggio multipiano per merci e auto all' interno dell' area portuale. L' annuncio Nel corso di una conferenza stampa il giovane esponente dell' opposizione ha spiegato: "In questi anni c' è stato un silenzio assordante da parte della politica sul tema del multipiano commerciale al porto, rompiamo questo silenzio e portiamo il dibattito in Consiglio Comunale. L' unione dei vari attori istituzionali e l' investimento di risorse totalmente private potrebbero dare un' occasione irripetibile alla città, sarebbe gravissimo se il Comune perdesse quest' occasione . Ho deciso di portare questa proposta in commissione urbanistica e presenterò una mozione per coinvolgere tutte le forze politiche su questo tema. La proposta di un' opera così decisiva per la sopravvivenza del porto, ormai prima economia cittadina, e per il miglioramento dei flussi, con conseguenze sulla vivibilità per i residenti, aspetta risposte concrete da troppo tempo, è l' ora che si passi dalla politica delle chiacchiere ai fatti. Saremo decisivi per sbloccare questa situazione, lo dobbiamo alla città, ai lavoratori ed ai salernitani". Santoro con la sua solita verve ha già creato un dibattito sul tema e smosso le acque, alla conferenza erano presenti anche lavoratori portuali e cittadini , adesso nei prossimi giorni sono attese evoluzioni e nuove azioni istituzionali in merito.

BISCEGLIE

Zone economiche speciali

Il sindaco di Bisceglie e Molfetta, Angelantonio Angarano e Tommaso Minervini, presentano le ZES (zone economiche speciali) in un convegno che si terrà lunedì 18 novembre, alle ore 17, nel Castello di Bisceglie. Sulle opportunità di sviluppo per il territorio attraverso le Z.E.S. intervengono: Cosimo Borraccino, assessore allo Sviluppo Economico della Regione Puglia; Ugo Patroni Griffi, presidente dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale del Basso Adriatico. Modera Angelo Consiglio, vice sindaco ed assessore alle Politiche del Territorio di Bisceglie.

IL CASO
SI SPICCIOLA LA BALCONIATA

LE RESPONSABILITÀ
Il Comune, il ragunato e le luci piogge hanno provocato il disastro e la caduta? Sui colpevoli non c'è ancora chi parla

Palazzo Della Marra Sos inascoltati da anni

Barletta, martedì si è staccato uno spigolo <incastrato> dal 2016

Barletta, martedì 15 novembre 2019. Un'immagine del Palazzo Della Marra, un edificio storico di Barletta, che ha subito un crollo parziale di uno spigolo. L'immagine mostra la facciata del palazzo con un'area di crollo evidente. In basso a destra, una foto mostra un'area di cantiere o di recupero con un'auto e un'operaia.

Abbandono di rifiuti in città fioccano ancora multe e sanzioni

Zona economica speciale

AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE SOTTOSCRITTO UN IMPORTANTE PROTOCOLLO PER GLI INTERVENTI

Ambiente e infrastrutture intesa con Sogesid Spa

L' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Adriatico Meridionale ha scelto Sogesid SpA per il supporto tecnico agli interventi ambientali e infrastrutturali previsti dal proprio piano di investimenti. Un' intesa firmata dal presidente dell' **Autorità** Ugo Patroni Griffi e dal presidente e AD di Sogesid Enrico Biscaglia individua le aree di intervento in cui la Società «in house providing» dei Ministeri dell' Ambiente e delle Infrastrutture potrà accompagnare l' azione della AdSP MAM nelle aree portuali di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli. Sogesid - è scritto nell' at - dovrà garantire «il supporto tecnico e specialistico richiesto dall' **Autorità**», per gli interventi riguardanti «le infrastrutture portuali, il trasporto marittimo e le vie d' acqua interne». Si tratta in particolare di attività di indagine e pianificazione ambientale, redazione di progetti e direzione dei lavori nei cantieri, di responsabilità sulle varie fasi della procedura amministrativa. Tra i servizi tecnico-ingegneristici individuati nell' accordo che Sogesid potrà realizzare ci sono i piani di caratterizzazione ambientale dei fondali e delle aree a terra, i piani di monitoraggio, quelli di gestione e rimozione di rifiuti, le procedure per la valutazione ambientale, le indagini per individuare siti idonei all' immissione in mare o per l' impianto in aree con falda naturale salinizzata, e ancora le indagini per la tutela delle specie protette e le procedure per la derivazione dei valori di riferimento nei siti d' interesse nazionale. Il ruolo di Sogesid potrà inoltre essere previsto nelle fasi di progettazione, esecuzione e direzione dei lavori, come nella funzione di Soggetto Attuatore, intervenendo cioè quale Responsabile del procedimento e Stazione appaltante. «Attraverso l' accordo, vogliamo imprimere una fortissima accelerazione ai processi di infrastrutturazione dei porti industriali, Brindisi e Manfredonia, compresi i necessari dragaggi, e adoperarci perché in tempi brevissimi sia dragato anche il porto di Monopoli» commenta il presidente dell' AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. «Inoltre - aggiunge -, Sogesid ci supporterà nel delicato e virtuoso processo di infrastrutturazione eco -sostenibile che abbiamo già intrapreso. Con l' ausilio qualificato della Società, potremo implementare le più avanzate regole dell' arte nell' adeguamento dei porti alle sfide poste da un lato dal mercato globale e dall' altro dai mutamenti climatici». «Siamo lieti di lavorare assieme all' **Autorità di sistema** - afferma il presidente di Sogesid Enrico Biscaglia - nella direzione di velocizzare quel percorso di crescita ambientale e infrastrutturale che dovrà renderei porti luoghi strategici di un nuovo sviluppo sostenibile. Sogesid è da tempo impegnata in Puglia su questioni ambientali molto rilevanti: nelle attività di dragaggio del quinto sporgente del porto di Taranto per la realizzazione della cassa di colmata, per la bonifica nell' area Yard Belleli, nelle attività di rimozione del marine -litter del Mar Piccolo, sull' area Micorosa del SIN di Brindisi, senza dimenticare l' intervento realizzato a Manfredonia per la bonifica delle discariche Pariti e Conte di Troia. Questo nuovo atto - conclude - dà alla Società la possibilità di mostrare sul campo competenze già strutturate e, in linea con gli obiettivi del Piano Triennale 2019-2021, di allargare in maniera significativa la propria offerta professionale».



Emiliano: «Al porto non serve il carbone»

Il governatore della Regione Puglia intervenuto ieri a palazzo Nervegna. Ampia discussione nella sala università sul futuro della centrale Enel di Cerano

ROBERTA GRASSI

Roberta GRASSI «Il porto di Brindisi non ha bisogno del carbone». Non ha dubbi il governatore della Puglia, Michele Emiliano, nel capoluogo messapico per partecipare al convegno di Legambiente e Cgil sulla decarbonizzazione di Cerano, processo che Enel intende portare a compimento entro il 2025, se sarà possibile. Il riferimento a quanto si sta verificando a Taranto, allo stabilimento ex Ilva con Arcelor Mittal è stato inevitabile. Il paragone è sorto spontaneo. «Qui ha detto Emiliano - abbiamo di fronte una azienda ben diversa da Mittal, che è l' Enel, azienda molto più responsabile e di fronte alle pressioni di Regione e Comune ha deciso di decarbonizzare in modo spontaneo, cosa che invece Mittal non si vuole rassegnare a fare». A Brindisi, ha ribadito, il minerale nero non serve. «È chiaro che un porto meraviglioso e straordinario come quello di Brindisi ha spiegato il presidente della Regione Puglia - non ha certo nel suo destino solo il carbone. Si può fare molto altro e cercheremo di sostenere lo sforzo anche con le Zes, di recente varate, per poter dare a Brindisi ciò che Brindisi può avere. È diventata una città bellissima dal punto di vista turistico, ma è ancora una città capace di creare economia e posti di lavoro». Turismo, tanto per cominciare. Un altro tipo di economia, l' obiettivo da raggiungere. Partendo dal presupposto che anche a Brindisi il problema si porrà, da un punto di vista occupazionale, sebbene rispetto a Taranto vadano fatte le dovute proporzioni. Uscire dal carbone è una scelta inevitabile secondo Emiliano, per una diversa serie di motivazioni. «Pensiamo che la decarbonizzazione ha dichiarato - debba essere il mantra, la chiave di volta del nuovo sistema industriale che abbassa le emissioni di Co2 e azzera quelle nocive. Per passare dalla teoria alla pratica occorrono molti tavoli, molta ricerca, molta applicazione, tecnologie. Bisogna smettere di fare chiacchiere e basta, bisogna andare al concreto. Sono 4 anni che la Regione Puglia aveva proposto ai vari governi la decarbonizzazione anche dell' Ilva, se ci siamo ridotti, la prova l' abbiamo, a dire che uno stabilimento a carbone è persino antieconomico, non c' è proprio nessuna ragione per continuare ad ammazzare la gente, lo dico chiaramente. Bisogna cambiare tecnologia: l' acciaio serve, perché nella modernità l' acciaio serve, ma non può essere prodotto in quella maniera». L' iniziativa di ieri è stata organizzata da Legambiente e Cgil Brindisi, con il patrocinio del Comune di Brindisi, si è trattato di una occasione di confronto al fine di pianificare da qui al 2025 la fase di transizione energetica. Il convegno dal titolo Decarbonizzazione e New Deal: un futuro da costruire insieme ha avuto luogo nella sala dell' Università del palazzo Granafei Nervegna. Il futuro va costruito con il massimo della partecipazione, a partire da quella dei territori interessati. Le priorità dovranno essere stabilite in sede di confronto, anche se non si dovrà prescindere da una programmazione che tenda a creare uno sviluppo sostenibile. Infatti, soltanto uno sviluppo sostenibile potrà permettere di migliorare l' ambiente e la qualità di vita dei cittadini, garantendo la difesa dei posti di lavoro e dell' intero indotto, era scritto in una nota congiunta del sindacato e dell' associazione ambientalista. In calendario la definizione di un programma che sappia coniugare decarbonizzazione e Green new deal, in modo che a pagare non debba essere il mondo del lavoro.



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Tra i relatori Francesco Ferrante, vicepresidente di Kyoto club; Maurizio Gubbiotti di FederParchi, Antonio Macchia, segretario generale Cgil Brindisi e Doretto Marinazzo, presidente Legambiente **Brindisi**. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Vertice su nodi e prospettive dello scalo «Bisogna tutelare i livelli occupazionali»

Un incontro per programmare lo sviluppo del porto, salvaguardandone i livelli occupazionali. È quanto ha chiesto il consigliere regionale del M5S Gianluca Bozzetti in una lettera indirizzata al sindaco Riccardo Rossi, al presidente dell' **Autorità di sistema portuale** dell' Adriatico meridionale Ugo Patroni Griffi, al direttore della centrale Enel Federico Il di Cerano Concetto Tosto ed al responsabile affari territoriali Enel Angelo Di Giovine. «Ho chiesto un incontro formale con gli attori interessati e i responsabili dell' amministrazione della città perché dai dati del primo semestre del 2019 emerge chiaramente una netta flessione del traffico merci - dichiara Bozzetti - per cui bisogna pensare a una nuova visione del porto. Inoltre, una parte significativa delle attività portuali della città sono legate alla movimentazione di carbone per la centrale Enel che in questo momento vive un periodo di crisi, in vista delle prossime sfide come il superamento del carbone e la conversione, entro il 2025, di tutte le centrali». Secondo i dati del primo semestre dei porti di Brindisi, Bari e Taranto pubblicati dalle due **Autorità di sistema**, nel periodo gennaio-giugno 2019 il porto di Brindisi ha chiuso con un complessivo -15,9 % di traffico merci, realizzando 3.339.380 tonnellate, con una flessione di 629.106 tonnellate rispetto ai primi sei mesi dell' anno precedente. «Lavorare in maniera condivisa è necessario per evitare l' acuirsi di una crisi che sta già mettendo a dura prova il territorio e che potrebbe avere pesanti ripercussioni su lavoratori e delle imprese, anche dell' indotto, che ruotano intorno al porto. Penso ad esempio ad un percorso che preveda una differenziazione, anche sul fronte della logistica, di una parte della banchina di Costa Morena, per garantire continuità lavorativa e commesse per le aziende. È importante formulare una programmazione a tutti i livelli istituzionali che coinvolga il porto, la centrale di Cerano e la banchina di Costa Morena». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Brindisi

Emiliano: «Al porto non serve il carbone»

Il governatore della Regione Puglia ▶ Arripio discussione nella sala consiliare intervenendo ieri a palazzo Novogno sul futuro della centrale Enel di Cerano

Per andare oltre il carbone serve il porto. Si parli di occupazione e di sviluppo.

Vertice su nodi e prospettive dello scalo «Bisogna tutelare i livelli occupazionali»

Ciccio Riccio

Brindisi Report

Brindisi

Decarbonizzazione e crisi del porto, tra convegni ed emergenze

Emiliano a Brindisi all' evento di Cgil, Comune e Legambiente. Crollo delle merci, Bozzetti chiede incontri

BRINDISI - Il presidente della Regione Puglia Michele Emiliano partecipato questo pomeriggio a Brindisi al convegno promosso da Cgil, Legambiente e Comune sul tema della decarbonizzazione. "Qui - ha detto Emiliano a margine dei lavori - abbiamo di fronte un' azienda molto diversa da Mittal, l' Enel, che è molto più responsabile e che di fronte alle pressioni sia della Regione che del Comune ha deciso di decarbonizzare in modo spontaneo, cosa che invece Mittal non si vuole rassegnare a fare". La scelta dell' Enel è vincolata, come è noto, all' adesione dell' Italia agli impegni assunti dalla Ue, oltre che nei convegni mondiali sull' emergenza climatica, e alla necessità comunque di tenere almeno due grandi impianti in funzione durante la transizione verso l' abbandono definitivo delle fonti fossili. Il progetto di passaggio all' alimentazione a ciclo combinato a gas dei gruppi termoelettrici di Cerano è attualmente in fase di valutazione al Ministero dell' Ambiente. "E un porto straordinario e bellissimo come quello di Brindisi non ha nel suo destino solo il carbone, si può fare molto altro e cercheremo di sostenere lo sforzo anche con le Zes - zone economiche speciali - che sono state recentemente varate per poter dare a Brindisi ciò che Brindisi può fare - ha detto ancora Emiliano - . Brindisi è diventata una città bellissima anche dal punto di vista turistico, ma è anche una grande città capace di creare economia e posti di lavoro". "La decarbonizzazione deve essere un mantra, una chiave di volta del **sistema** per abbassare le emissioni di CO2 e azzerare quelle nocive. Per passare dalla teoria alla pratica occorrono molti tavoli, molta

ricerca, molta applicazione di tecnologie e smetterla con le chiacchiere, andando al concreto", ha dichiarato il presidente della Regione Puglia. "Sono quattro anni che la Regione Puglia aveva proposto ai vari governi la decarbonizzazione anche dell' Ilva e se ci siamo ridotti a dire che uno stabilimento a carbone è perfino antieconomico, oltre che dannoso per la salute, bisogna cambiare tecnologia, perché l' acciaio e l' energia servono in un' economia moderna ma non possono essere prodotti in quella maniera", ha proseguito il governatore. Carbone e crisi del porto: una richiesta del M5S Un incontro per programmare lo sviluppo del porto di Brindisi, salvaguardando così gli attuali livelli occupazionali. È quanto ha chiesto sempre oggi il consigliere regionale del Movimento 5 Stelle, Gianluca Bozzetti, che in una lettera indirizzata al sindaco di Brindisi, Riccardo Rossi, al presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale, Ugo Patroni Griffi, al direttore dell' impianto Enel Federico II di Cerano, Concetto Tosto, e al responsabile Affari territoriali Enel Angelo Di Giovine. "Ho chiesto un incontro formale con gli attori interessati e i responsabili dell' amministrazione della città di Brindisi perché dai dati del primo semestre del 2019 emerge chiaramente una netta flessione del traffico merci - dichiara Bozzetti - per cui bisogna pensare a una nuova visione del porto. Inoltre, una parte significativa delle attività portuali della città sono legate alla movimentazione di carbone per la Centrale Enel di Cerano che in questo momento vive un periodo di crisi, in vista delle prossime sfide come il superamento del carbone e la conversione, entro il 2025, di tutte le centrali". Secondo i dati del primo semestre dei porti di Brindisi, Bari e Taranto pubblicati dalle due **Autorità di Sistema Portuale** nel periodo gennaio-giugno 2019 il porto di Brindisi ha chiuso con un complessivo -15,9 % di traffico merci, realizzando 3.339.380 di tonnellate, con una flessione di 629.106 tonnellate rispetto ai primi sei mesi dell' anno precedente, sottolinea Bozzetti. Ma ci sono anche i dati più aggiornati dei primi nove mesi pubblicati da BrindisiReport che confermano la tendenza. "Lavorare in maniera condivisa è necessario per evitare l' acuirsi di una crisi che sta già mettendo a dura prova

BRINDISIREPORT Economia

Economia

Decarbonizzazione e crisi del porto, tra convegni ed emergenze

Emiliano a Brindisi all'evento di Cgil, Comune e Legambiente. Crollo delle merci, Bozzetti chiede incontri

3 Notizie

1 più letti di oggi

Controllo Carico, Consegna e Fatturato per l'Estadimento

"Decarbonizzazione e Porto Verde": convegno sull'attuazione della Ue

Interventi ambientali a Brindisi: Responsabilità e Sostenibilità

Decarbonizzazione e crisi del porto: Bozzetti chiede incontri

B RINDISI - Il presidente della Regione Puglia Michele Emiliano partecipato questo pomeriggio a Brindisi al convegno promosso da Cgil, Legambiente e Comune sul tema della decarbonizzazione. "Qui - ha detto Emiliano a margine dei lavori - abbiamo di fronte un'azienda molto diversa da Mittal, l'Enel, che è molto più responsabile e che di fronte alle pressioni sia della Regione che del Comune ha deciso di decarbonizzare in modo spontaneo, cosa che invece Mittal non si vuole rassegnare a fare".

La scelta dell'Enel è vincolata, come è noto, all'adesione dell'Italia agli impegni assunti dalla Ue, oltre che nei convegni mondiali sull'emergenza climatica, e alla necessità comunque di tenere almeno due grandi impianti in funzione durante la transizione verso l'abbandono definitivo delle fonti fossili. Il progetto di passaggio all'alimentazione a ciclo combinato a gas dei gruppi termoelettrici di Cerano è attualmente in fase di valutazione al Ministero dell'Ambiente.

Brindisi Report

Brindisi

il territorio e che potrebbe avere pesanti ripercussioni su lavoratori e delle imprese, anche dell' indotto, che ruotano intorno al porto. Penso ad esempio ad un percorso che preveda una differenziazione, anche sul fronte della logistica, di una parte della banchina di Costa Morena, per garantire continuità lavorativa e commesse per le aziende. È importante formulare una programmazione a tutti i livelli istituzionali che coinvolga il porto, la centrale di Cerano e la banchina di Costa Morena. Possiamo scommettere su un futuro migliore per Brindisi, per affrontare le sfide che verranno", conclude Bozzetti. Ma il punto è: sbloccare tutti gli iter delle nuove opere promosse dall' **Autorità di sistema portuale**, e già dotate di finanziamenti, ma sulle quali non ci sono i pareri del Comune. Altrimenti si rischia di non centrare il problema che sta paralizzando progressivamente il porto.

Taglio dei fondi per la Zes Appelli alla mobilitazione

Confindustria: si riveda una decisione miope La Cisl: siamo pronti ad azioni eclatanti

Domenico LatinoGIOIA TAURO La notizia del possibile taglio da parte del Governo nazionale di imponenti risorse (circa 300 milioni di euro) già programmate per il decollo della Zes ma destinate ad altre finalità nella legge di bilancio sta generando durissime reazioni dal mondo politico, sindacale e delle associazioni di settore. Gravissima preoccupazione è stata espressa dal presidente di Confindustria Reggio Calabria, Domenico Vecchio. Il rappresentante degli industriali reggini manifesta «sconcerto per la possibilità che vengano cancellate con un colpo di spugna le risorse indispensabili per rendere concretamente operative le Zes, specie sul versante del credito d' imposta. Tra l' altro - prosegue - non si comprende affatto, attesa l' assoluta genericità delle misure a cui dovrebbero essere destinati i fondi Zes, quale mai possa essere una motivazione valida per sottrarre risorse a uno strumento per cui si è lottato per anni. Crediamo che questa scelta sia dissennata e totalmente inaccettabile. Chiediamo con forza al governo nazionale di rivedere questa decisione miope e confusa che non risponde alla benché minima logica di un vero sviluppo industriale nelle aree già individuate dallo Stato come le più idonee a garantire la crescita dell' economia e lo sviluppo sociale del territorio. C' è una palese e gravissima contraddizione che va corretta e ci appelliamo alla deputazione calabrese tutta perché intervenga in maniera risoluta». Di notizia «sconcertante» parlano Rosy Perrone (Cisl) e Mimmo Giordano (Fit Cisl): «Aspettiamo di leggere il testo della manovra che sarà discusso alle Camere, prima di intraprendere azioni eclatanti. Il Governo ritorni sui propri passi, perché non accetteremo l' ennesimo schiaffo all' area metropolitana di Reggio, che segnerebbe anche un duro colpo per le sue zone più attrattive che sono quelle che ricadono nella Zes, e soprattutto per le parti sociali e le attività produttive che hanno creduto e credono in questo percorso di rilancio che porta lavoro e sviluppo. Ci sono imprenditori che ci hanno messo la faccia insediando con sforzi immensi parte della loro attività all' interno del **porto**; settori privati come Unicredit e Intesa San Paolo stanno lavorando ad un piano aziendale per incentivare aziende che intendono capitalizzare nell' area Zes; la società di gestione Msc sta investendo in attrezzature e logistica per rendere più competitivo l' infrastruttura portuale». Anche il gruppo consiliare della Lega del Comune di Rosarno composto da Giacomo Saccomanno, Giusy Zungri, Enzo Cusato, Alex Giofrè evidenzia «l' estrema gravità» della notizia per la crescita e le aspirazioni dell' area portuale: «I parlamentari della Calabria e del Sud in generale devono aprire gli occhi ed evitare che vi sia un ulteriore scippo in danno del Meridione». Infine Candeloro Imbalzano, già presidente della commissione Bilancio, Attività produttive e Fondi comunitari del Consiglio regionale ed in tale veste relatore sulla prima legge sulla Zes: «La madre di tutte le battaglie per la rinascita del territorio pianigiano, reggino e calabrese, da vincere ed in tempi brevi, pena la desertificazione definitiva dei nostri territori, rischia di essere persa prima che inizi, sull' altare di interessi lobbistici di altre parti del Paese. Rispetto a questo quadro sconvolgente che si delinea per il futuro dei nostri territori appare pure pleonastico parlare di iniziative immediate che tutte le forze politiche locali e tutta la deputazione parlamentare calabrese dovranno assumere. È il momento della mobilitazione delle forze sociali, imprenditoriali e politiche più responsabili, per contrastare con ogni mezzo, nel Parlamento e sul territorio, questo cinico ed inconcepibile disegno».



Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Il Nautilus

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Regione Calabria-Zes, Oliverio a Conte: "No alla cancellazione delle risorse"

Il Presidente della Regione stigmatizza in un alettera la gravità della decisione di eliminare risorse già programmate per incentivare gli investimenti e per il commissariamento dei comitati di indirizzo

Il Presidente della Regione, Mario Oliverio, ha trasmesso al Presidente del Consiglio Conte una lettera per evidenziare la gravità della scelta assunta dal Governo nazionale con la legge di bilancio con l'eliminazione delle risorse già programmate per incentivare gli investimenti e per il commissariamento dei comitati di indirizzo che, nel caso calabrese, avevano già avviato le attività operative. Il **porto di Gioia Tauro** è in un momento particolarmente importante. Con il potenziamento della presenza del transhipment da una parte ed il rafforzamento del ro-ro si è entrati in una fase di stabilizzazione del lavoro relativo alle banchine; allo stesso tempo si sono avviati significativi investimenti industriali nell'ambito portuale con la ricollocazione di attività e l'uso di manufatti industriali creando ulteriori occasioni di lavoro. Il finanziamento da parte della Regione della banchina Ovest pone le basi per lo sviluppo delle attività di carenaggio. La ZES costituisce il punto di riferimento più avanzato per tutti gli imprenditori che stanno impegnando, o pensano di impegnare, i propri investimenti nel **porto** sia in attività maggiormente connesse con le banchine sia in attività industriali che hanno una forte connotazione di import-export. E ciò non solo nel **porto di Gioia Tauro** ma in tutti i porti dell'Autorità Portuale ed in quelli del sistema **Gioia Tauro**, facenti capo alla ZES. In questo contesto particolarmente delicato, con l'avvio o il forte potenziamento di tante iniziative industriali, sembra mancare un deciso supporto da parte dello Stato. "Gli elementi che abbiamo a disposizione - ha dichiarato il Presidente Mario Oliverio - che derivano dalle informazioni della stampa nazionale ci inducono a segnalare lo stop di fatto che il Governo sta dando alle ZES, proprio nel momento in cui con le indicazioni del' Agenzia delle Entrate del 25 settembre, stavano entrando finalmente in piena fase operativa. Commissariare un organo espressione del Governo quale è il Comitato di indirizzo supera abbondantemente la soglia del ridicolo, cioè il Governo sta commissariando se stesso. Mentre supera la soglia del tragico il togliere i 300 milioni prima dati alle ZES per immetterli in non meglio precisati nuovi strumenti per le imprese. Per questo è necessario che il Governo receda da questa posizione che colpisce in modo mirato il Mezzogiorno, le sue aree più attrattive che sono quelle vocate a ZES e tutti gli imprenditori che hanno creduto e credono in questo percorso. Allo stesso tempo affonda tutte le indicazioni provenienti dai più importanti istituti di ricerca, tra gli altri SVIMEZ, che hanno segnalato come le ZES rappresentino una delle migliori leve di sviluppo per il Mezzogiorno". "Non vorremmo che ci sia una strategia organica, con passi precedenti a questo odierno sulla ZES, per non far mai decollare il **porto** e l'area industriale di **Gioia Tauro**: da una parte il Ministero delle Infrastrutture non ha speso ad oggi un euro dei soldi dati da Bruxelles a Roma per essere spesi a **Gioia Tauro** nel programma 2014-2020 - ed ormai siamo all'ultimo anno-, dall'altra lo spezzatino fatto dal Governo dei porti della Calabria con l'imposizione governativa di un vertice dello Stretto contro il volere - per motivi diversi- di Calabria e Sicilia, altro primato difficilmente eguagliabile".



Tra le banane una tonnellata di cocaina

I Carabinieri: il porto si conferma il punto nevralgico per il business della 'ndrangheta

Gioacchino Saccà Gioia Tauro. Sequestro record di cocaina purissima al porto di Gioia Tauro: nella rete dei Carabinieri è finita oltre una tonnellata di "neve". Esattamente 1.176 chilogrammi sono stati scoperti in un container refrigerato utilizzato ufficialmente per il trasporto di banane, proveniente dal Sud America e destinato in Germania, sbarcato nel porto calabrese nei giorni scorsi da una nave proveniente dalla Colombia. Si tratta di uno dei più ingenti sequestri mai effettuati sul territorio nazionale eseguito a conclusione di una lunga e complessa operazione dei militari del Ros e del Comando provinciale di Reggio Calabria che hanno agito unitamente ai finanziari del Comando provinciale col supporto dei funzionari dello Svad-Agenzia delle Dogane di Gioia Tauro e con il concorso operativo di funzionari dell'Europol. La droga era abilmente occultata in 144 imballi celati all'interno del container che trasportava banane e si calcola che la stessa, soprattutto per le sue ottime qualità, una volta tagliata e immessa sul mercato avrebbe fruttato ai trafficanti e a quanti operano nel mondo dello spaccio almeno 250 milioni di euro. Il risultato - considerato di non poca importanza - di quest'ultimo sequestro è frutto di uno sforzo congiunto di più componenti operative impegnate nel contrasto ai grandi traffici di sostanze stupefacenti, ovvero arriva dalla cooperazione internazionale di polizia assicurata dall'Arma col supporto della Direzione centrale servizi antidroga e di Europol e dall'impegno della Guardia di Finanza e dei funzionari doganali che ha consentito di enucleare un ristretto numero di container per i quali è stato possibile riconoscere un possibile "rischio". Tutta l'operazione è stata eseguita in perfetta sinergia ed è stato possibile scoprire e localizzare l'ingente quantitativo di cocaina grazie alle sofisticate apparecchiature scanner in dotazione all'Agenzia delle Dogane che hanno consentito un primo importante controllo del container che trasportava la coca già dall'esterno dopo gli esami documentali che avevano destato i primi sospetti. «Si tratta di uno dei più grossi sequestri mai effettuati al porto di Gioia Tauro. Oltre millecento chilogrammi - osserva il comandante provinciale dei Carabinieri, Giuseppe Battaglia - che sarebbero potuti diventare oltre 4 tonnellate di cocaina dopo il taglio. Il porto di Gioia Tauro continua a confermarsi il punto nevralgico per il traffico internazionale di stupefacenti gestito dalla 'ndrangheta». L'operazione - della quale è stata data tempestiva comunicazione alla Direzione distrettuale antimafia di Reggio Calabria diretta dal procuratore Giovanni Bombardieri - ha avuto un significativo esito positivo grazie alla collaborazione, anche internazionale, tra le forze impegnate nel contrasto al narcotraffico con l'importante presenza dell'Agenzia Europea di Polizia che ha confermato la centralità della Piana e del porto di Gioia Tauro quale nodo di transito e smistamento per i grandi traffici di cocaina, in perfetta linea con i risultati di pregresse indagini dell'Arma nei confronti di clan di matrice 'ndranghetistica impegnati nel traffico internazionale di stupefacenti (indagini "Solare", "Crimine 3", "Acero", "Ares") e del Goa della Guardia di Finanza ("Puerto Liberado", "Puerto Connection", "Vulcano" e "Balboa"). Sicuramente è importante e fondamentale il ruolo dei sistemi di controllo preventivi e di analisi del rischio che impegna le forze presenti nel porto di Gioia, considerato sempre strategico nelle rotte dello stupefacente (questo è il settimo sequestro del 2019 e l'ultimo, circa settanta chilogrammi,



Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotono Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

risale a poco più di dieci giorni addietro), che ha consentito soltanto negli ultimi dodici mesi di sequestrare più di due tonnellate e mezza di cocaina. Prima rigaseconda rigaterza riga.

TAURO Una delle principali operazioni antidroga condotte nel Paese

Sequestro record di cocaina

Una montagna di "neve" (circa 1.200 chili) nascosta in un carico di banane al porto

GIOIA TAURO - Una tonnellata e quasi duecento chilogrammi di cocaina purissima. Una montagna di "neve" pronta ad essere smerciata nelle piazze di spaccio di tutta Europa strappata ai narcotrafficienti della 'ndrangheta nel porto di Gioia Tauro. Per dare l'idea su cosa hanno messo le mani le forze dell'ordine italiane basta dire che una volta tagliata si sarebbero potuti ricavare quasi cinque tonnellate di droga ed ottenere strisciate continue di cocaina lunghe anche fino a migliaia di chilometri. Un sequestro imponente, tra i più importanti mai sequestrati nel nostro Paese. La scoperta è avvenuta lunedì mattina, nel corso di un'operazione congiunta tra Carabinieri del Ros e del comando provinciale di Reggio Calabria, militari della Guardia di Finanza del comando provinciale reggino e del gruppo di Gioia Tauro con il supporto dei funzionari dell'Agenzia delle dogane di Gioia Tauro e il concorso operativo di funzionari Europol. Una scoperta che ha persino meravigliato per la quantità gli stessi investigatori: ben 1.176 chili di cocaina, occultata in 144 imballi celati in un container refrigerato adibito al trasporto di banane. Un risultato che premia la caparbietà di chi controlla le attività illegali che si svolgono nel porto di Gioia Tauro ed esercita nel migliore dei modi la presenza dello Stato in un contesto così difficile. LE BANANE ALLA COCAINA Avevano scelto un carico di banane i narcos e i loro importatori per spedire la cocaina e l'avevano collocata all'interno di un container, proveniente dal Sud America e sbarcato a Gioia Tauro, con destinazione formale la Germania. Le carte di imbarco del container imbarcato su una nave della Msc portavano ad un'azienda tedesca almeno formalmente.

Forse solo una società fittizia come spesso accade in queste circostanze costituita ad hoc per operazioni illegali di questo genere. Ovvio che chi ha spedito le banane zeppe di cocaina sapeva che il container avrebbe fatto transito a Gioia Tauro, un porto da sempre nel mirino della 'ndrangheta che controlla sul piano globale lo spaccio di cocaina ed è presente con i suoi uomini sulle banchine dello scalo. Uomini pronti a prelevare quasi sempre di notte la droga e portarla fuori dal porto. E dove cercare di far arrivare un carico così ingente se non nel luogo ritenuto più sicuro? LA TECNICA DELL'ELASTICO Prima ingenti carichi, poi altri più piccoli, ma anche la delocalizzazione in altri scali europei per eludere i controlli. E' la tecnica della 'ndrangheta che differenzia logisticamente gli arrivi e le importazioni di droga in Europa potendo contare su appoggi e controlli non solo nel porto di Gioia Tauro, ma anche di porti italiani come Genova, La Spezia o Livorno, o europei come Anversa, Rotterdam, Amburgo, ma anche Marsiglia, Barcellona Valenzia, Algeiras o persino Tangeri. Scali dove i "calabresi" hanno messo piede proprio per cercare di eludere i controlli differenziando gli arrivi di carichi di cocaina dal Sudamerica. Porti dove arrivano ogni anno tonnellate di cocaina. Da Gioia Tauro negli scali di mezza Europa e poi quando meno te lo aspetti ecco l'ingentissimo carico fatto arrivare nel porto ritenuto "sicuro" perché posizionato nel cuore del territorio della 'ndrangheta. Tira e allenta proprio come un elastico. In questo caso la strategia non ha funzionato anche perché la presa degli uomini dello Stato non si è mai allentata nel porto gioiese. SINERGIE INVESTIGATIVE Il mega sequestro è frutto dello sforzo congiunto e sinergico di più componenti operative attive nel contrasto ai grandi traffici di sostanze stupefacenti da una parte le risultanze della cooperazione internazionale di polizia assicurata dalle componenti dell'Arma e della Guardia di Finanza grazie al supporto della Direzione Centrale per i Servizi Antidroga ed Europol e dall'altro una convergente e approfondita analisi di rischio effettuata dai finanziari e dai funzionari doganali



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

sull' intero carico trasportato dalla portacontainer in arrivo allo scalo portuale di Gioia Tauro nella notte di sabato scorso, a seguito della quale è stato individuato un ristretto numero di container per i quali veniva riconosciuto un possibile rischio di presenza di droga. In tutte le fasi, le operazioni sono state eseguite in perfetta sinergia con i funzionari dell' Agenzia delle Dogane di Gioia Tauro. Gli operanti hanno infatti scoperto l' in gente quantitativo di droga a seguito di scansione radiogena eseguita mediante le sofisticate attrezzature in dotazione all' Agenzia delle Dogane. COORDINAMENTO DELLA DDA I magistrati reggini sapevano dell' operazione in corso. Sapevano che forse quella notte sulle banchine stava per arrivare un carico ingente di droga. Ma occorre lavorare, verificare, controllare. Nel frattempo tutti in attesa della telefonata che è giunta nel corso della notte alla Direzione Distrettuale Antimafia diretta dal Procuratore Giovanni Bombardieri. Un' operazione scaturita con collaborazione, anche internazionale, tra le forze in campo nel contrasto al narcotraffico, come testimoniato dalla presenza sul campo dell' Agenzia Europea di Polizia, che ha confermato la centralità della Piana e del porto di Gioia Tauro, quale nodo di transito prioritario per i grandi traffici di cocaina, in linea con gli esiti di pregresse indagini condotte dall' Arma dei Carabinieri in direzione di sodalizi di matrice 'ndranghetistica sistematicamente attivi nel traffico internazionale di cocaina (in particolare le indagini Decollo, Solare, Crimine, Acero e Ares effettuate negli anni scorsi oppure quelle effettuate contro gli uomini della 'ndrangheta della piana, da parte Gruppo Operativo Antidroga della Guardia di Finanza come Puerto Liberado, Rio De Janeiro, Puerto Connection, Vulcano e Balboa che hanno portato a decine di arresti e a ingentissimi sequestri di droga. IL SISTEMA PORTO SICURO Operazioni con questi risultati sono il frutto di mesi di indagini, di nottate passate sulle banchine o a studiare le rotte del narcotraffico con il fondamentale ruolo del sistema di controllo preventivo e di analisi del rischio posto in essere dalle forze presenti all' interno del Porto di Gioia Tauro, bacino che rimane strategico nelle rotte dello stupefacente, che ha consentito alla Guardia di finanza ed all' Agenzia delle Dogane solo negli ultimi 12 mesi di sequestrare oltre 2,5 tonnellate di cocaina. E' uno dei sequestri più ingenti mai effettuati visto che la cocaina avrebbe fruttato oltre 250 milioni di euro ai trafficanti.

La Sicilia

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

operazione di carabinieri e fiamme gialle

Una tonnellata di cocaina al porto di Gioia Tauro

Ezio De Domenico Gioia Tauro. Il **porto** di Gioia Tauro si conferma crocevia dei grandi traffici internazionali di droga. A dimostrarlo ulteriormente è il ritrovamento di oltre una tonnellata di cocaina purissima in un container in transito nello scalo reggino adibito al trasporto di banane, proveniente dal Sud America e destinato, secondo quanto è risultato dai documenti di spedizione, in Germania. A scoprire il consistente quantitativo di sostanza stupefacente sono stati i carabinieri del Comando provinciale di Reggio Calabria e del Ros, insieme alla Guardia di finanza. Il ritrovamento della cocaina, esattamente una tonnellata e 176 chilogrammi, che sarebbero diventate oltre quattro tonnellate dopo il taglio, rappresenta la conferma delle tesi sostenute in più occasioni dal procuratore nazionale antimafia, Federico Cafiero de Raho, già procuratore della Repubblica di Reggio Calabria, e dal procuratore della Repubblica di Catanzaro, Nicola Gratteri, che hanno sempre indicato nel **porto** di Gioia Tauro uno degli snodi fondamentali per l'importazione in Europa di enormi quantitativi di cocaina gestiti dai narcotrafficanti colombiani che hanno il monopolio delle grandi vie della droga. Fiumi di cocaina che alimentano un traffico a livello planetario che frutta introiti miliardari. La scoperta di ieri smentisce alcune tesi secondo le quali il **porto** di Gioia Tauro non sarebbe stato più centrale nelle strategie dei grandi traffici di droga. A sottolinearlo è stato il comandante provinciale di Reggio Calabria dei carabinieri, colonnello Giuseppe Battaglia, secondo il quale, in realtà, il **porto** di Gioia Tauro resta lo snodo nevralgico dei grandi traffici internazionali di droga gestiti dalla 'ndrangheta.



Gioia Tauro, sequestrata una tonnellata di cocaina fra le banane. E' record

Si tratta di uno dei sequestri più ingenti mai effettuati sul territorio nazionale. La cocaina, già analizzata, risulta purissima

Gioia Tauro, sequestrata una tonnellata di cocaina. Sequestro record di cocaina al **porto** di **Gioia Tauro**. I Carabinieri del Comando provinciale di Reggio Calabria e i colleghi del Ros e i finanzieri del Comando provinciale, con il supporto dei funzionari dell' Agenzia delle dogane e di funzionari Europol, hanno sequestrato 1.176 chili di stupefacente, nascosti in 144 imballi in un container refrigerato adibito al trasporto di banane. Il container, proveniente dal Sud America, era destinato secondo i documenti di viaggio in Germania. Si tratta di uno dei sequestri più ingenti mai effettuati sul territorio nazionale: la cocaina, purissima, una volta tagliata ed immessa sul mercato avrebbe fruttato ai trafficanti oltre 250 milioni di euro. Il bacino del **Porto** di **Gioia Tauro** si conferma strategico nelle rotte della droga: Guardia di finanza ed Agenzia delle Dogane solo negli ultimi 12 mesi hanno sequestrato oltre 2,5 tonnellate di cocaina. L' operazione - spiegano gli investigatori - è frutto dello "sforzo congiunto e sinergico di più componenti operative" attive nel contrasto ai grandi traffici di sostanze stupefacenti: da una parte "le risultanze della cooperazione internazionale di polizia assicurata dalle componenti dell' Arma, grazie al supporto della Direzione Centrale per i Servizi antidroga ed Europol"; dall' altro "una convergente e approfondita analisi di rischio effettuata dai finanzieri e dai funzionari doganali sull' intero carico trasportato dalla portacontainer in arrivo allo scalo portuale di **Gioia Tauro** nella notte di sabato scorso, a seguito della quale è stato enucleato un ristretto numero di box per i quali veniva riconosciuto un possibile rischio di contaminazione".

In tutte le fasi, le operazioni - il sequestro è scattato lunedì - sono state eseguite in sinergia con i funzionari dell' Agenzia delle Dogane di **Gioia Tauro**: gli operanti hanno scoperto l' ingente quantitativo di droga grazie alla scansione radiogena eseguita mediante sofisticate attrezzature. L' attività, di cui è stata data tempestiva comunicazione alla locale Direzione distrettuale antimafia diretta dal procuratore Giovanni Bombardieri, è stata propiziata dalla collaborazione, anche internazionale, tra le forze in campo nel contrasto al narcotraffico, come testimoniato dalla presenza sul campo dell' Agenzia europea di polizia, che ha confermato la centralità della piana e del **porto** di **Gioia Tauro** quale nodo di transito prioritario per i grandi traffici di cocaina, in linea con gli esiti di precedenti indagini condotte dai Carabinieri su sodalizi di 'ndrangheta attivi nel traffico internazionale di cocaina (in particolare le indagini Decollo, Solare, Crimine 3, Acero e Ares). Conferme sull' operatività delle principali cosche di 'ndrangheta operanti nella piana sono arrivate anche da importanti blitz antidroga messi a segno dal Goa della Guardia di finanza in tempi recenti (operazioni Puerto Liberado, Rio de Janeiro, Puerto Connection, Vulcano e Balboa). Loading... Commenti Ci sono altri 0 commenti. Clicca per leggerli.

attaritaliani.it
Il primo quotidiano digitale, dal 1996

Home > Cronache > Gioia Tauro, sequestrata una tonnellata di cocaina fra le banane. E' record

CRONACHE

Giovedì, 14 novembre 2019 - 09:28:06

Gioia Tauro, sequestrata una tonnellata di cocaina fra le banane. E' record

Si tratta di uno dei sequestri più ingenti mai effettuati sul territorio nazionale. La cocaina, già analizzata, risulta purissima

Gioia Tauro, sequestrata una tonnellata di cocaina.
Sequestro record di cocaina al porto di Gioia Tauro. I Carabinieri del comando provinciale di Reggio Calabria e i colleghi del Ros e i finanzieri del Comando provinciale, con il supporto dei funzionari dell' Agenzia delle dogane e di funzionari Europol, hanno sequestrato 1.176 chili di stupefacente, nascosti in 144 imballi in un container refrigerato adibito al trasporto di banane. Il container, proveniente dal Sud America, era destinato secondo i documenti di viaggio in Germania. Si tratta di uno dei sequestri più ingenti mai effettuati sul territorio nazionale: la cocaina, purissima, una volta tagliata ed immessa sul mercato avrebbe fruttato ai trafficanti oltre 250 milioni di euro. Il bacino del Porto di Gioia Tauro si conferma strategico nelle rotte della droga: Guardia di finanza ed Agenzia delle Dogane solo negli ultimi 12 mesi hanno sequestrato oltre 2,5 tonnellate di cocaina. L' operazione - spiegano gli investigatori - è frutto dello "sforzo congiunto e sinergico di più componenti operative" attive nel contrasto ai grandi traffici di sostanze stupefacenti: da una parte "le risultanze della cooperazione internazionale di polizia assicurata dalle componenti dell' Arma, grazie al supporto della Direzione Centrale per i Servizi antidroga ed Europol"; dall' altro "una convergente e approfondita analisi di rischio effettuata dai finanzieri e dai funzionari doganali sull' intero carico trasportato dalla portacontainer in arrivo allo scalo portuale di Gioia Tauro nella notte di sabato scorso, a seguito della quale è stato enucleato un ristretto numero di box per i quali veniva riconosciuto un possibile rischio di contaminazione".

In tutte le fasi, le operazioni - il sequestro è scattato lunedì - sono state eseguite in sinergia con i funzionari dell' Agenzia delle Dogane di Gioia Tauro: gli operanti hanno scoperto l' ingente quantitativo di droga grazie alla scansione radiogena eseguita mediante sofisticate attrezzature. L' attività, di cui è stata data tempestiva comunicazione alla locale Direzione distrettuale antimafia diretta dal procuratore Giovanni Bombardieri, è stata propiziata dalla collaborazione, anche internazionale, tra le forze in campo nel contrasto al narcotraffico, come testimoniato dalla presenza sul campo dell' Agenzia europea di polizia, che ha confermato la centralità della piana e del porto di Gioia Tauro quale nodo di transito prioritario per i grandi traffici di cocaina, in linea con gli esiti di precedenti indagini condotte dai Carabinieri su sodalizi di 'ndrangheta attivi nel traffico internazionale di cocaina (in particolare le indagini Decollo, Solare, Crimine 3, Acero e Ares). Conferme sull' operatività delle principali cosche di 'ndrangheta operanti nella piana sono arrivate anche da importanti blitz antidroga messi a segno dal Goa della Guardia di finanza in tempi recenti (operazioni Puerto Liberado, Rio de Janeiro, Puerto Connection, Vulcano e Balboa).

Sequestrata una tonnellata di cocaina a Gioia Tauro: era nascosta in un cargo di banane

Sequestro record di cocaina al **porto** di **Gioia Tauro**. I Carabinieri del Comando provinciale di Reggio Calabria e i colleghi del Ros e i finanzieri del Comando provinciale, con il supporto dei funzionari dell' Agenzia delle dogane e di funzionari Europol, hanno sequestrato 1.176 chili di stupefacente, nascosti in 144 imballi in un container refrigerato adibito al trasporto di banane. Il container, proveniente dal Sud America, era destinato secondo i documenti di viaggio in Germania. Si tratta di uno dei sequestri più ingenti mai effettuati sul territorio nazionale: la cocaina, purissima, una volta tagliata ed immessa sul mercato avrebbe fruttato ai trafficanti oltre 250 milioni di euro. Il bacino del **Porto** di **Gioia Tauro** si conferma strategico nelle rotte della droga: Guardia di finanza ed Agenzia delle Dogane solo negli ultimi 12 mesi hanno sequestrato oltre 2,5 tonnellate di cocaina. Copia Copia video L' operazione - spiegano gli investigatori - è frutto dello "sforzo congiunto e sinergico di piu' componenti operative" attive nel contrasto ai grandi traffici di sostanze stupefacenti: da una parte "le risultanze della cooperazione internazionale di polizia assicurata dalle componenti dell' Arma, grazie al supporto della Direzione Centrale per i Servizi antidroga ed Europol"; dall' altro "una convergente e approfondita analisi di rischio effettuata dai finanzieri e dai funzionari doganali sull' intero carico trasportato dalla portacontainer in arrivo allo scalo portuale di **Gioia Tauro** nella notte di sabato scorso, a seguito della quale e' stato enucleato un ristretto numero di box per i quali veniva riconosciuto un possibile rischio di contaminazione". In tutte le fasi, le operazioni - il sequestro è scattato lunedì - sono state eseguite in sinergia con i funzionari dell' Agenzia delle Dogane di **Gioia Tauro**: gli operanti hanno scoperto l' ingente quantitativo di droga grazie alla scansione radiogena eseguita mediante sofisticate attrezzature. L' attività, di cui è stata data tempestiva comunicazione alla locale Direzione distrettuale antimafia diretta dal procuratore Giovanni Bombardieri, è stata propiziata dalla collaborazione, anche internazionale, tra le forze in campo nel contrasto al narcotraffico, come testimoniato dalla presenza sul campo dell' Agenzia europea di polizia, che ha confermato la centralità della piana e del **porto** di **Gioia Tauro** quale nodo di transito prioritario per i grandi traffici di cocaina, in linea con gli esiti di precedenti indagini condotte dai Carabinieri su sodalizi di 'ndrangheta attivi nel traffico internazionale di cocaina (in particolare le indagini Decollo, Solare, Crimine 3, Acero e Ares). Conferme sull' operatività delle principali cosche di 'ndrangheta operanti nella piana sono arrivate anche da importanti blitz antidroga messi a segno dal Goa della Guardia di finanza in tempi recenti (operazioni Puerto Liberado, Rio de Janeiro, Puerto Connection, Vulcano e Balboa). Se avete correzioni, suggerimenti o commenti scrivete a dir@agi.it.

agi Cronaca

10:14 | Sequestrata una tonnellata di cocaina a Gioia Tauro: era nascosta in un cargo di banane

CRONACA

Sequestrata una tonnellata di cocaina a Gioia Tauro: era nascosta in un cargo di banane

10/14, 14 novembre 2019

Si tratta di uno dei sequestri più ingenti mai effettuati sul territorio nazionale: la cocaina, purissima, una volta tagliata ed immessa sul mercato avrebbe fruttato ai trafficanti oltre 250 milioni di euro

Sequestro record di cocaina al porto di Gioia Tauro. I Carabinieri del Comando provinciale di Reggio Calabria e i colleghi del Ros e i finanzieri del Comando provinciale, con il supporto dei funzionari dell' Agenzia delle dogane e di funzionari Europol, hanno sequestrato 1.176 chili di stupefacente, nascosti in 144 imballi in un container refrigerato adibito al trasporto di banane. Il container, proveniente dal Sud America, era destinato secondo i documenti di viaggio in Germania.

Si tratta di uno dei sequestri più ingenti mai effettuati sul territorio nazionale: la cocaina, purissima, una volta tagliata ed immessa sul mercato avrebbe fruttato ai trafficanti oltre 250 milioni di euro. Il bacino del Porto di Gioia Tauro si conferma strategico nelle rotte della droga: Guardia di finanza ed Agenzia delle Dogane solo negli ultimi 12 mesi hanno sequestrato oltre 2,5 tonnellate di cocaina.

Sequestro 1,2 ton cocaina in porto Gioia

Operazione Cc e Gdf, sul mercato avrebbe fruttato 250 mln euro

(ANSA) - **GIOIA TAURO** (REGGIO CALABRIA), 14 NOV - I carabinieri del Comando provinciale di Reggio Calabria e del Ros, insieme alla Guardia di finanza, hanno sequestrato 1,2 tonnellate di cocaina nel **porto di Gioia Tauro**. La droga era nascosta in 144 imballi in un container refrigerato adibito al trasporto di banane. Il container, proveniente dal Sud America, secondo quanto risultato dai documenti di spedizione, era destinato in Germania. La cocaina, una volta tagliata, avrebbe fruttato 250 milioni di euro. L'operazione è stata condotta con il supporto dei funzionari dell' Agenzia delle dogane di **Gioia Tauro** e il concorso operativo di funzionari Europol ed è frutto dello sforzo congiunto e sinergico di più componenti operative attive nel contrasto ai grandi traffici di sostanze stupefacenti. L'attività investigativa è frutto delle risultanze della cooperazione internazionale di polizia assicurata dai carabinieri e da una convergente e approfondita analisi di rischio effettuata dai finanziari e dai funzionari doganali.



Sequestro record di cocaina a Gioia Tauro, 1.176 kg tra le banane

Avrebbero fruttato oltre 250 milioni di euro ai trafficanti

Roma, 14 nov. (askanews) - I carabinieri del comando provinciale di Reggio Calabria, del R.O.S. e i finanzieri del comando provinciale della Guardia di Finanza, con i funzionari dell' Agenzia delle dogane e funzionari Europol, hanno sequestrato lunedì mattina al porto di Gioia Tauro 1.176 chili di cocaina nascosta in 144 imballi celati in un container refrigerato adibito al trasporto di banane. E' stato uno dei sequestri più ingenti mai effettuati in Italia: la cocaina, purissima, una volta tagliata ed immessa sul mercato, avrebbe fruttato oltre 250 milioni di euro ai trafficanti. Il container, proveniente dal Sud America e sbarcato a Gioia Tauro, era cartolarmente destinato in Germania. La droga è stata scoperta a seguito di scansione radiogena eseguita con le sofisticate attrezzature in dotazione all' Agenzia delle Dogane. Il sequestro conferma la centralità della piana e del porto di Gioia Tauro come nodo di transito prioritario per i grandi traffici di cocaina. Solo negli ultimi 12 mesi Guardia di finanza ed Agenzia delle Dogane hanno sequestrato nel porto oltre 2,5 tonnellate di cocaina.

The screenshot shows the AskaneWS website layout. At the top, there's a navigation bar with 'askaneWS' logo and various menu items like 'HOME', 'POLITICA', 'ECONOMIA', etc. The main article is titled 'Sequestro record di cocaina a Gioia Tauro, 1.176 kg tra le banane'. Below the title is a sub-headline: 'Avrebbero fruttato oltre 250 milioni di euro ai trafficanti'. There is a small image showing a person in a green uniform handling boxes. The article text is partially visible, showing the beginning of the report. To the right of the article, there are several smaller news snippets and video thumbnails, including one for 'TG Web Lombardia' and another about 'Severino: legalità aiuta imprese a costruire profitti duraturi'.

1200 CHILI DI COCAINA TRA LE BANANE, SEQUESTRO RECORD

Sequestro record di cocaina al porto di Gioia Tauro: in un container refrigerato adibito al trasporto di banane erano nascosti quasi 1.200 kg di sostanza purissima. A scoprirlo i carabinieri del comando provinciale di Reggio Calabria, con il supporto dei finanziari e dei funzionari dell' Agenzia delle dogane e dell' Europol: 1.176 chili di cocaina erano nascosti in 144 imballi. Il container, proveniente dal Sud America e sbarcato a Gioia Tauro, era destinato in Germania.(ITALPRESS).

The screenshot shows the Italpress website interface. At the top, there's a navigation bar with 'NOTIZIARI', 'SPECIALI', 'EDIZIONI REGIONALI', 'BLOG', and 'METEO'. The main headline reads '1200 CHILI DI COCAINA TRA LE BANANE, SEQUESTRO RECORD' with a sub-headline '14 novembre 2019'. Below the headline is a photograph of white powder in a container, with a 'SUPER STAINLESS' label and a 'ONE HUNDRED' label. To the right, there are several sidebar widgets: 'SPECIALI IN EVIDENZA' featuring a '30 anni di notizie di notizie e misura' badge, 'Libertà' with articles like 'Caso Siri: se non disce...', 'Caso aprire ex ante web...', 'Studenti abbandonati DAU...', and 'Caso dirottare ex publico...'. There are also advertisements for 'Rossegna ci' and 'La nostra energia guarda al futuro'. At the bottom, there's a small text block: 'SEQUESTRO RECORD AL PORTO DI GIOIA TAURO: 1.176 KG DI COCAINA TRA LE BANANE... ARRESTATO UN UOMO... CORRUPZIONE-FINANZIAMENTO ELETTORALE TRUFFA A RE, DE'...

Transportonline

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Gioia Tauro: una tonnellata di cocaina nascosta nel container

Sequestro record di cocaina al porto di Gioia Tauro. I Carabinieri del Comando provinciale di Reggio Calabria e i colleghi del Ros e i finanzieri del Comando provinciale, con il supporto dei funzionari dell'Agenzia delle dogane e di funzionari Europol, hanno sequestrato 1.176 chili di stupefacente, nascosti in 144 imballi in un container refrigerato adibito al trasporto di banane. Il container, proveniente dal Sud America, era destinato secondo i documenti di viaggio in Germania. Si tratta di uno dei sequestri più ingenti mai effettuati sul territorio nazionale: la cocaina, purissima, una volta tagliata ed immessa sul mercato avrebbe fruttato ai trafficanti oltre 250 milioni di euro. Il bacino del Porto di Gioia Tauro si conferma strategico nelle rotte della droga: Guardia di finanza ed Agenzia delle Dogane solo negli ultimi 12 mesi hanno sequestrato oltre 2,5 tonnellate di cocaina.



La Nuova Sardegna (ed. Gallura)

Olbia Golfo Aranci

le linee dell' autorità portuale

Futuro della stazione marittima: incontro tra Deiana e i sindacati

OLBIA Oggi è il giorno del faccia a faccia tra i sindacati e il presidente dell' **Autorità portuale** sul futuro della gestione del porto Isola Bianca. C' è apprensione per la sorte dei i 30 lavoratori che aspettano di capire cosa accadrà dopo il 31 dicembre, data in cui la gestione della stazione marittima passerà in mano all' **Autorità portuale**. «La salvaguardia dei posti di lavoro resta una priorità, ma solo all' interno di una cornice normativa che non preveda strappi di sorta - ha spiegato Massimo Deiana, presidente dell' Authority -. Non esiste la possibilità di assegnare proroghe di alcun genere». I lavoratori nei giorni scorsi si sono riuniti in assemblea e hanno avanzato le loro perplessità sul percorso accidentato che sta caratterizzando l' affidamento in gestione del porto. SUI tavolo ci sono diverse manifestazioni di interesse per la gestione dell' Isola Bianca. Quella della Sinergest, ma anche altre. «Abbiamo registrato la proposta di Sinergest, ora ci sono 90 giorni di tempo per valutarla - spiega Deiana -. Si tratta di una proposta di finanza di progetto, anche se noi manteniamo chiare le idee sui parametri indicati nell' avviso di sollecitazione al mercato. Non possiamo accettare progetti che reiterino sistemi di gestione non più ripetibili, o che avanzino proposte su opere o nuovi servizi che a noi non interessino».



AUTONOLEGGI DEMONTIS
AVIS Budget
www.autonoleggidemontis.it

Il noleggio furgoni in Sardegna

OLBIA 0709.845191
ALGHERO 079.355064
CAGLIARI 070.474064 - 070.240081

noleggio FURGONE a partire da 32€

COUPON SCONTO 10%

Substrati di noleggio: tutto pronto, noleggio, tutto pronto, tutto pronto, tutto pronto, tutto pronto.

Accessori: CARICELLO - CHIARI

REALIZABILE - COMODATO - CORRISPONDO - CELLA FRIGO

calcio balilla

Il pilotaggio nelle Bocche ora ha un aiuto dal cielo

Per la prima volta il soccorso di un cargo in difficoltà è avvenuto con l'elicottero Sperimentata sul campo la sinergia con la guardia costiera di Decimomannu

Primo intervento di pilotaggio raccomandato con un elicottero sulle Bocche di Bonifacio. Nonostante le continue difficoltà nel tenere sotto controllo il transito delle grandi navi commerciali su una rotta impervia come questa per minimizzare eventuali rischi ambientali, prosegue spedita la stretta collaborazione tra la Guardia costiera e la corporazione piloti del nord Sardegna. Le sentinelle del mare hanno fatto uno scatto in avanti nell'affrontare le emergenze con nuove tecniche di imbarco: per la prima volta hanno utilizzato l'elitransporto per trasferire un pilota e fronteggiare così le difficili condizioni meteomarine, con vento da nord-ovest forza 8 e onde alte quattro-cinque metri. E per garantire il transito in sicurezza alla YM Warmth, la nave di Hong Kong in balia delle onde che ha solcato il braccio di mare internazionale con dodicimila container a bordo, 60 dei quali di merci pericolose. Un trasporto rischioso per il cargo lungo 370 metri e largo 50. Partito da Singapore era diretto a New York. La guardia costiera e i piloti hanno così messo in pratica una procedura simulata durante le tante esercitazioni. Un lavoro sinergico, che ha fatto alzare in volo un elicottero della guardia costiera da Decimomannu. Decollato poi dallo scalo olbiese, l'intervento è stato fatto dal pilota di Olbia Fabio Fois: «In venti minuti eravamo già sulla nave racconta. L'operazione è durata tre ore. È stato un doppio test sia per noi, siamo stati addestrati per eventualità di pilotaggio in casi simili, sia per la capitaneria di Olbia che per gli equipaggi di volo professionisti della guardia costiera». Non meno importante della tempestività nel prestare soccorso è il tipo di mezzi idonei utilizzati, in questo caso l'elicottero Nemo 15. Per la pilotina le condizioni meteomarine erano proibitive. Bisogna fare i conti anche con le distanze. In caso di emergenza raggiungere le acque che lambiscono la costa gallurese con una pilotina non è come raggiungere una nave con un elicottero. «L'attività, svolta in perfetta sinergia tra grandi professionisti, darà diversi spunti per il prosieguo del percorso commenta il presidente Fedepiloti, Francesco Bandiera, che punta alla piena attualizzazione della risoluzione dell'Imo in tema di una più alta tutela dello Stretto di Bonifacio. L'utilizzo dell'elicottero in relazione a tempi e sicurezza di trasferimento del pilota, soprattutto in condizioni così estreme, è certamente una ipotesi da mettere in campo. Specie in questa fase di sperimentazione che non prevede alcuna forma di obbligo. Ringrazio il comando generale delle capitanerie di porto per il supporto, un riconoscimento per la professionalità all'equipaggio di Nemo 15, sotto il comando di Daniele Cavallaro». Un tema importante quello della sicurezza delle Bocche di Bonifacio. Nei giorni scorsi la Camera di commercio e le associazioni del Tag hanno chiesto un incontro con la Regione. L'obiettivo è mettere a punto protocolli di intervento consolidati e obbligatori. Affidarsi alla fortuna potrebbe non bastare.



L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Macchiareddu. Resta da sciogliere il nodo dell' autorizzazione paesaggistica

Porto canale, via al cantiere: la zona franca sarà recintata

Il cantiere è aperto da qualche settimana: gli operai recinceranno sei ettari di terra che si sviluppano alle spalle del porto canale di Cagliari. È il primo passo dare vita, dopo 21 anni di tira e molla, alla zona franca doganale nello scalo di Macchiareddu. Si tratta solo di un antipasto: il progetto complessivo prevede di delimitare 36 ettari, oltre alla costruzione di edifici per le dogane e altre strutture. I vantaggi: qui potranno essere lavorati i prodotti in arrivo da Paesi extra Ue e destinati all' estero non pagheranno nessun dazio. Resta il nodo delle autorizzazioni paesaggistiche, indispensabili per costruire qualsiasi edificio, dagli uffici delle Dogane agli ipotetici spazi per le imprese interessate a investire sulla futura zona franca di Cagliari. E qui entrano in ballo le autorizzazioni paesaggistiche per il porto canale, decadute 19 anni fa dopo un contenzioso amministrativo. L' **Autorità portuale** ha avviato una sanatoria, che però è stata impugnata dal ministero dei Beni culturali. La settimana prossima il presidente dell' **authority** Massimo Deiana volerà a Roma: «Senza la sanatoria, non si può costruire niente». Ecco perché è fondamentale ottenere un nuovo via libera dal Governo. (m. r.)

Primo Piano
La zona economica speciale nell'Isola

Tra sgravi fiscali e aiuti alle aziende: l'Isola vuole le Zes

Fantofino: «Siamo pronti, ora tocca al Governo»
Tra una settimana il vertice decisivo a Roma

Settore	Indicatore	Valore
Industria	Indicatore	10,12%
Commercio	Indicatore	10,12%
Costruzioni	Indicatore	10,12%
Altre attività	Indicatore	10,12%

Macchiareddu. Resta da sciogliere il nodo dell' autorizzazione paesaggistica
Porto canale, via al cantiere: la zona franca sarà recintata

Il cantiere è aperto da qualche settimana: gli operai recinceranno sei ettari di terra che si sviluppano alle spalle del porto canale di Cagliari. È il primo passo dare vita, dopo 21 anni di tira e molla, alla zona franca doganale nello scalo di Macchiareddu. Si tratta solo di un antipasto: il progetto complessivo prevede di delimitare 36 ettari, oltre alla costruzione di edifici per le dogane e altre strutture. I vantaggi: qui potranno essere lavorati i prodotti in arrivo da Paesi extra Ue e destinati all' estero non pagheranno nessun dazio. Resta il nodo delle autorizzazioni paesaggistiche, indispensabili per costruire qualsiasi edificio, dagli uffici delle Dogane agli ipotetici spazi per le imprese interessate a investire sulla futura zona franca di Cagliari. E qui entrano in ballo le autorizzazioni paesaggistiche per il porto canale, decadute 19 anni fa dopo un contenzioso amministrativo. L' **Autorità portuale** ha avviato una sanatoria, che però è stata impugnata dal ministero dei Beni culturali. La settimana prossima il presidente dell' **authority** Massimo Deiana volerà a Roma: «Senza la sanatoria, non si può costruire niente». Ecco perché è fondamentale ottenere un nuovo via libera dal Governo. (m. r.)

FABIO SANNA
PROTEZIONI SOLARI

15% di sconto
su tutti i prodotti
fino al 31/12/2019

www.fabiosanna.com

Viale Roma, 16 - 09100 Cagliari (CA) -
Tel. 070/591919 - 070/591920 -
070/591921

L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

L'istituzione delle aree economiche speciali

Tra sgravi fiscali e aiuti alle aziende: l'Isola vuole le Zes

Fasolino: «Siamo pronti, ora tocca al Governo»|BR|Tra una settimana il vertice decisivo a Roma

Le altre regioni corrono: in Campania, Calabria e Puglia le zone economiche speciali - cioè: sgravi fiscali, agevolazioni e burocrazia limitata, per sintetizzare - sono già state riconosciute e muovono i primi passi. La Sardegna, partita insieme al resto del Mezzogiorno alla fine del 2017, deve ancora percorrere l'ultimo miglio. La Regione ha individuato i perimetri delle sei zone industriali e portuali che faranno parte della rete delle Zes: «Abbiamo raccolto tutti i dati richiesti dal ministero e venerdì prossimo saremo a Roma per partecipare alla cabina di regia. Speriamo sia l'ultima», racconta Giuseppe Fasolino, assessore regionale alla Programmazione. Le sei aree Nell' Isola sono stati individuati quasi 2.700 ettari di terra in cui le aziende potranno sfruttare le agevolazioni previste dalla legge nazionale. La fetta più grande riguarda Cagliari: dentro i confini della Zes ricadono il porto canale, la zona industriale di Macchiareddu, alcune aree della Sogaer nell' aeroporto di Elmas e il polo di Sarroch. Nella zona di Carbonia le agevolazioni riguarderanno lo scalo e le aziende di Portovesme (110 ettari), stesso discorso per il porto industriale di Oristano (219 ettari). Nel Sassarese le aree di riferimento sono quelle del Consorzio industriale, che mette insieme i terreni dello scalo di Porto Torres, di Truncu reale e di San Marco ad Alghero (500 ettari). Per la Gallura sono state inserite nei confini della Zes sarda le aree del Cipnes: oltre alla zona industriale di Olbia, anche quelle di Monti e Buddusò (180 ettari). Infine l' Ogliastra, con il porto di Arbatax (56 ettari). Le agevolazioni Il vantaggio più importante riguarda il credito d' imposta: il 50 per cento degli investimenti fatti dalle aziende in queste zone ritorneranno a disposizione sotto forma di rimborso da parte del Fisco. E poi ancora: incentivi per l' occupazione, la possibilità di sottoscrivere contratti di sviluppo e di partecipare ai bandi finanziati o co-finanziati dall' Unione europea. A tutto questo si aggiunge una burocrazia che - almeno nelle promesse - sarà decisamente più snella di quella con cui combattono tutti giorni le altre imprese: le procedure amministrative e autorizzative saranno semplificate e verrà istituito uno sportello unico dedicato alle aziende della Zes. Un sogno? Quasi: «Se la Zona economica speciale fosse già istituita il porto canale di Cagliari sarebbe molto più competitivo. Avremmo qualche cartuccia da poter utilizzare per il rilancio dello scalo. Gli altri, nel Mediterraneo, corrono: penso a Tangeri, in Marocco, ma anche alle altre regioni d' Italia dove le Zes sono già realtà», dice il presidente dell' autorità portuale del Mar di Sardegna Massimo Deiana. I rischi La Regione ha presentato il Piano strategico delle zone economiche speciali un anno fa - lo firmò la Giunta Pigliaru - mentre negli ultimi mesi l' assessorato al Bilancio ha completato l' opera integrando il dossier con i confini precisi delle aree industriali. «Ora tocca al Governo», spiega Fasolino. Nel frattempo i fondi destinati alle Zes rischiano di sparire. O - nella migliore delle ipotesi - di diminuire. Nella bozza di Manovra nazionale, denuncia il presidente della Regione Calabria Mario Oliverio, mancherebbero 300 milioni di euro destinati alle Zes e al credito d' imposta. Sarebbe uno scherzo non da poco. Michele Ruffi.



Hapag Lloyd entra nel nuovo terminal di Tangeri

A sei mesi dall'ultima operazione nel porto di Cagliari, si ricrea il sodalizio tra la compagnia di navigazione tedesca Hapag Lloyd e il gruppo terminalistico Contship Italia, ma stavolta sulla sponda opposta del Mediterraneo, in Marocco. È stato infatti appena annunciato l'ingresso, con il 10%, del vettore marittimo in Tangier Alliance, società fino a poco tempo fa denominata Marsa International Tangier Terminal e partecipata al 50% da Marsa Maroc, mentre Eurogate e Contship Italia (entrambe controllate da Eurokai) hanno ridotto la loro quota al 40% per fare spazio al nuovo entrante. Dell'operazione si vociferava da tempo: già un anno fa si parlava di imminente ingresso di Hapag Lloyd nel terminal container marocchino dove era presente anche Contship. L'ipotesi aveva destato una certa preoccupazione a Cagliari per un ipotetico spostamento dei container in transhipment, che si è rivelata fondata alla luce di come è evoluta la situazione in meno di due anni con la chiusura delle attività al Cagliari International Container Terminal appena avvenuta. Nella recente visita a Genova, dove è stato aperto l'ufficio regionale di Hapag Lloyd per il Sud Europa, l'amministratore delegato Rolf Habben Jansen ha citato «Tangeri, Damietta, Pireo e anche Genova» tra i principali hub del gruppo nel Mediterraneo. In realtà uno dei porti principali nella regione e su cui il vettore ha deciso di investire direttamente rilevandone il 10% è ora il nuovo terminal container di Tanger Med II. Dovrebbe entrare in attività a metà 2020: a regime avrà capacità di movimentazione di 1,5 milioni di Teu, 800 metri di banchina e 36 ettari di aree operative. (riproduzione riservata)

26 MF

MF SHIPPING & LOGISTICA

UNIRE I MAGAZZINI TERMINAL CONTAINER A GENOVA POTREBBE CREARE UNA SICURA DECARTELLAZIONE

Uniport boccia il merger Psa-Sech

Per quanto l'associazione delle imprese portuali ha convinto Psa, Asstirio e Antirio a far rispettare il divieto di detenere due partecipazioni nella stessa scala. Nel mirino anche l'agente Messina-Mac

Hapag Lloyd entra nel nuovo terminal di Tangeri

Il gruppo di navigazione tedesca Hapag Lloyd ha annunciato l'ingresso nel nuovo terminal container di Tanger Med II, in Marocco, rilevandone il 10% della quota. L'operazione è stata annunciata da Rolf Habben Jansen, amministratore delegato del gruppo, durante la visita all'ufficio regionale di Genova. Hapag Lloyd entrerà nel terminal container di Tanger Med II, dove è presente anche Contship. L'operazione è stata annunciata da Rolf Habben Jansen, amministratore delegato del gruppo, durante la visita all'ufficio regionale di Genova.



Ma il ruolo di primo piano è stato svolto dal gruppo di navigazione tedesca Hapag Lloyd, che ha rilevato il 10% della quota del terminal container di Tanger Med II, in Marocco. L'operazione è stata annunciata da Rolf Habben Jansen, amministratore delegato del gruppo, durante la visita all'ufficio regionale di Genova.



www.vsi.com

WATSON FARLEY & WILLIAMS

SPECIALISTI IN SHIPPING FINANCE E DIRITTO MARITTIMO



Porto di Tremestieri

GAM EDITORI

14 novembre 2019 - L' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto comunica che, a seguito di apposita Ordinanza della Capitaneria di porto di Messina, il porto di Tremestieri è riaperto da ieri alle ore 14. A seguito di un sopralluogo appena effettuato si è infatti verificato che entrambi gli scivoli potranno essere operativi, nonostante si sia rilevato un accumulo di sedimenti di circa 15.000 mc in prossimità del Molo di Sopraflutto. Per tale ragione l' ingresso e l' uscita agli scivoli sarà autorizzato in modo alternato. L' AdSP provvederà a risolvere tale criticità nel più breve tempo possibile.



La Repubblica (ed. Palermo)

Palermo, Termini Imerese

IL CASO

Le chiavi dei porti ai big delle crociere

La gestione dei servizi a terra sarà data in appalto negli scali di Palermo, Trapani, Termini e Porto Empedocle. Una gara milionaria alla quale si sono iscritti i grandi operatori del settore

di Francesco Patanè I grandi gruppi crocieristici internazionali puntano sui porti della Sicilia per creare un hub per le grandi navi passeggeri che solcano il Mediterraneo. Msc e Costa crociere riunite in una joint venture e il gruppo internazionale turco di Global Ports Holding si stanno disputando la gestione degli approdi delle grandi navi passeggeri nei porti occidentali dell' isola. Lunedì l' **autorità portuale** deciderà a chi affidare il grande business dei servizi a terra crocieristi nei porti di Palermo, Trapani, Porto Empedocle e Termini Imerese. Una partita da milioni di euro ogni anno in cui Palermo è il protagonista grazie al progetto di potenziamento e riqualificazione del porto. I alle pagine 2 e 3.



Porti "in affitto" ai big delle crociere

Due multinazionali in gara per la gestione dei terminal passeggeri delle grandi navi negli approdi di Palermo, Trapani, Porto Empedocle e Termini. Un business legato all'incremento del traffico in Sicilia

di Francesco Patanè I grandi gruppi crocieristici internazionali puntano sui porti della Sicilia per creare un hub per le grandi navi passeggeri che solcano il Mediterraneo. Una joint venture fra Msc e Costa crociere e il gruppo internazionale turco di Global Ports Holding si stanno disputando la gestione degli approdi delle grandi navi passeggeri nei porti occidentali dell'isola. Lunedì prossimo l'**autorità di sistema portuale** della Sicilia Occidentale deciderà a chi affidare il grande business dei servizi a terra nei porti di Palermo, Trapani, Porto Empedocle e Termini Imerese. Una partita da milioni di euro ogni anno in cui Palermo è il protagonista grazie al progetto di potenziamento e riqualificazione voluto e già avviato da Pasqualino Monti, presidente dell'**autorità portuale**. Per garantire lo sviluppo del turismo crocieristico, il ritorno economico sul territorio e un servizio a livello dei più grandi scali italiani ed europei, l'**autorità portuale** cederà in concessione le aree del demanio marittimo destinate alle grandi navi passeggeri ad un soggetto privato che gestirà tutti i servizi di imbarco, sbarco e transito dei giganti del mare. In cambio di un canone annuo. Lunedì verrà scelta dalla commissione creata ad hoc la società che gestirà per i prossimi decenni gli sbarchi e gli imbarchi dei crocieristi, i controlli di sicurezza, le attività commerciali per i turisti, la gestione dei bagagli nei quattro scali di competenza dell'**autorità di sistema portuale** della Sicilia occidentale. La durata e l'importo del canone di concessione vengono proposti dai concorrenti. «Abbiamo voluto una commissione formata da sette professionisti romani e palermitani che hanno il compito di scegliere l'offerta migliore per la Sicilia occidentale - commenta Pasqualino Monti - Non solo durata del contratto e canone di affitto, più di tutto sarà importante il piano industriale dei due concorrenti e le garanzie che daranno al territorio. Non vogliamo trovarci fra due anni con un gestore che abbandona perché il canone è troppo alto o perché non ha un piano di sviluppo ». Entrambi i concorrenti hanno alle spalle un'enorme esperienza nella gestione dei terminal passeggeri: Gph gestisce gli approdi dei crocieristi in 18 scali fra cui il porto di Venezia, Cagliari, Catania, Lisbona, Barcellona, Singapore e Nassau. Costa Crociere e Msc sono invece armatori che a Napoli, Civitavecchia e Genova hanno già sperimentato la joint venture per la gestione dei servizi a terra. Palermo solo ai crocieristi Il cuore del futuro polo per le grandi navi da crociera saranno il molo Vittorio Veneto rifatto completamente con in mezzo la nuova stazione marittima (costata 24 milioni di euro) e il molo Sammuzzo allungato con il nuovo terminal per i crocieristi da cinque milioni di euro. Tre gli approdi dedicati alle grandi navi (due sul Vittorio Veneto e uno sul Sammuzzo) con tutti i servizi e una nuova uscita dal lato del Castello a Mare dedicati ai 550 mila turisti che ogni anno scendono dai palazzoni galleggianti per visitare la città. Una cifra che Monti punta a raddoppiare contando sul nuovo appeal del porto di Palermo e sull'offerta turistica della città. «Tutte le infrastrutture definitive verranno realizzate dall'**autorità portuale** con fondi europei e statali proprio per non legarci ai privati - spiega Monti - Abbiamo già finanziato e stanno partendo le gare d'appalto per il molo trapezoidale (16 milioni), il terminal aliscafi (2 milioni), il dragaggio del Crispi (26 milioni). Con i soldi per il Vittorio Veneto in due anni solo a Palermo abbiamo investito 70 milioni di euro in lavori strutturali ». Per completare l'opera ci vorranno altri 85 milioni per il terminal Piave



La Repubblica (ed. Palermo)

Palermo, Termini Imerese

(80 milioni), il futuro cuore del porto di Palermo con dogana, **autorità portuale**, uffici e tutte le strutture delle compagnie di navigazione Ro- Ro e per il nuovo terminal crocieristi sul Sam muzzo (5 milioni). Triplicati i tir a Termini Imerese Nell' ultimo anno è triplicato il numero di mezzi pesanti che sono sbarcati nel porto di Termini Imerese invece che sulle banchine davanti a via Crispi. Nel 2020 con il completamento dei lavori, gran parte del traffico pesante non attraverserà più la città di Palermo per raggiungere l' autostrada. Solo i camion diretti al mercato ortofrutticolo rimarranno su Palermo, tutti gli altri sbarcheranno su Termini Imerese, abbattendo l' inquinamento nelle zone residenziali attraversate e il numero di incidenti che ogni anno coinvolgono i residenti delle zone di via Ausonia- via Belgio e di via Messina Marine. Nel progetto dell' **autorità portuale** per lo scalo termitano c' è spazio anche per le navi da crociera, anche se in misura minore. Trapani e Porto Empedocle Chi si aggiudicherà la gestione dei servizi per crocieristi dovrà operare anche a Trapani dove entro un anno saranno finiti i lavori di ristrutturazione della stazione marittima da 4,8 milioni di euro e il mini terminal di Porto Empedocle che sarà pronto per l' autunno del 2020 e costerà due milioni di euro. « Stiamo abbattendo tutte le strutture fatiscenti - conclude Monti - per realizzare il nuovo terminal con tutti i servizi p er i crocieristi». © RIPRODUZIONE RISERVATA

Palermo, muoversi in modo sostenibile: tre incontri fra porto, stazione e aeroporto

Iniziata "Human Flows: prospettive di mobilità sostenibile", iniziativa patrocinata dalle Nazioni Unite e organizzata dal laboratorio di design Push

Al via "Human Flows: prospettive di mobilità sostenibile", iniziativa patrocinata dalle Nazioni Unite e organizzata dal laboratorio di design Push in collaborazione con il Comune di Palermo, per promuovere un dialogo sul futuro dei flussi di mobilità di individui che si spostano verso Palermo o che da Palermo raggiungono altre mete in Italia e nel mondo. L'evento è uno dei 59 Urban Thinkers Campus selezionati da UN Habitat per il 2019. Fino al 16 novembre si svolgeranno tre sessioni pomeridiane aperte al pubblico e ospitate in tre luoghi cruciali della mobilità cittadina: oggi a partire dalle 17 alla sala conferenze Monsignor Bruno al Porto di Palermo con un dibattito su diritti e leggi, toccando anche il tema dei flussi migratori con l'intervento della portavoce nazionale di Mediterranean Saving Humans Alessandra Sciarba, di Laura Lo Verde della Clinica Legale per i Diritti Umani e di altri esperti sul tema. Domani, venerdì, sempre alle 17 alla Stazione Notarbartolo affrontando il tema dal punto di vista delle Infrastrutture e delle Politiche con diversi interventi tra cui quello di Domenico Caminiti di Amat e di Adrian Schöning, CTO della startup australiana che ha ideato la piattaforma di mobilità SkedGo; e sabato all'aeroporto di Palermo, alle 16.30, per parlare di servizi e dati di mobilità con Costanza La Mantia, rappresentante dell'agenzia delle Nazioni Unite Habitat, Samuele Camolese della società di consulenza milanese per la pianificazione dei trasporti Systematica e numerosi altri speaker locali e internazionali. Per favorire ulteriormente il dialogo e la partecipazione al dibattito è stata lanciata inoltre negli scorsi mesi una Open Call e gli autori delle proposte più innovative, selezionati dal Comitato Scientifico dell'evento, sono stati invitati a presentarle durante il Campus. «"Human Flows" è un progetto che trova in Palermo la sua sede naturale - sottolinea il Sindaco di Palermo Leoluca Orlando - la nostra città con La Carta di Palermo ha deciso di sancire la mobilità umana internazionale come diritto umano inalienabile. Siamo convinti che la mobilità degli esseri umani e delle idee sia il tema cardine attorno al quale ridisegnare il presente e il futuro delle nostre città e dei servizi che le istituzioni devono garantire, puntando sempre più a riconoscere i diritti di tutti e di ciascuno». «Quando la World Urban Campaign ha aperto le candidature, ci è sembrato naturale che il tema al centro del terzo Campus di Palermo dovesse essere la mobilità: - sottolinea Salvatore Di Dio, Managing Director di Push - da sempre la nostra città è stata modellata dai flussi che l'hanno attraversata. Palermo, di riflesso, ha modellato noi cittadini. Il tema però è molto complesso e non è sempre semplice dare risposta a domande all'apparenza banali come: perché si viene a Palermo (in Sicilia)? Perché si va via? Come ci si muove? Quanto è giusto (in termini sociali, culturali e ambientali) tutto ciò? Come nelle precedenti edizioni abbiamo cercato di aprire il più possibile il dibattito coinvolgendo attori diversi e, per stimolare il dialogo con tutti i palermitani, abbiamo pensato di organizzare l'evento nei luoghi simbolo della mobilità a Palermo. Per questo ringraziamo il Comune per il sostegno e la collaborazione, l'**Autorità Portuale**, Ferrovie dello Stato e Gesap per l'ospitalità». Al termine di "Human Flows", tutti i contributi raccolti saranno condivisi con l'Amministrazione Locale, UN Habitat e infine condensati in una pubblicazione edita da Altralinea. La partecipazione alle sessioni della conferenza è gratuita e nei giorni del Campus saranno previsti incentivi per chi raggiungerà i siti dell'evento a piedi, in bicicletta o con i mezzi pubblici utilizzando l'app MUV (www.muvapp.eu). Per registrarsi a "Human Flows", è necessario compilare i form Eventbrite raggiungibili dalla sezione programma sul sito ufficiale humanflows.wepush.org. Parallelamente alla conferenza e inserito nel programma dell'iniziativa, alla Galleria d'Arte Moderna si terrà "InResidence

Palermo

Provincia: PALERMO | Regione: SICILIA | Città: PALERMO | Indirizzo: VIA MESSINA, 100 | Telefono: 091 2311111 | Email: info@larepubblica.it

HOME | CRONACA | POLITICA | SPORT | SOCIETÀ | FOTO | MULTIMEDIA | ARRIVI LOCALI | CAMERA REGIONALE | VIDEO

Palermo, muoversi in modo sostenibile: tre incontri fra porto, stazione e aeroporto

Iniziata "Human Flows: prospettive di mobilità sostenibile", iniziativa patrocinata dalle Nazioni Unite e organizzata dal laboratorio di design Push

di **Redazione** | 14 novembre 2019

Al via "Human Flows: prospettive di mobilità sostenibile", iniziativa patrocinata dalle Nazioni Unite e organizzata dal laboratorio di design Push in collaborazione con il Comune di Palermo, per promuovere un dialogo sul futuro dei flussi di mobilità di individui che si spostano verso Palermo o che da Palermo raggiungono altre mete in Italia e nel mondo. L'evento è uno dei 59 Urban Thinkers Campus selezionati da UN Habitat per il 2019.

Fino al 16 novembre si svolgeranno tre sessioni pomeridiane aperte al pubblico e ospitate in tre luoghi cruciali della mobilità cittadina: oggi a partire dalle 17 alla sala conferenze Monsignor Bruno al Porto di Palermo con un dibattito su diritti e leggi, toccando anche il tema dei flussi migratori con l'intervento della portavoce nazionale di Mediterranean Saving Humans Alessandra Sciarba, di Laura Lo Verde della Clinica Legale per i Diritti Umani e di altri esperti sul tema.

Domani, venerdì, sempre alle 17 alla Stazione Notarbartolo affrontando il tema dal punto di vista delle Infrastrutture e delle Politiche con diversi interventi tra cui quello di Domenico Caminiti di Amat e di Adrian Schöning, CTO della startup australiana che ha ideato la piattaforma di mobilità SkedGo; e sabato all'aeroporto di Palermo, alle 16.30, per parlare di servizi e dati di mobilità con Costanza La Mantia, rappresentante dell'agenzia delle Nazioni Unite Habitat, Samuele Camolese della società di consulenza milanese per la pianificazione dei trasporti Systematica e numerosi altri speaker locali e internazionali.

Per favorire ulteriormente il dialogo e la partecipazione al dibattito è stata lanciata inoltre negli scorsi mesi una Open Call e gli autori delle proposte più innovative, selezionati dal Comitato Scientifico dell'evento, sono stati invitati a presentarle durante il Campus.

«"Human Flows" è un progetto che trova in Palermo la sua sede naturale - sottolinea il Sindaco di Palermo Leoluca Orlando - la nostra città con La Carta di Palermo ha deciso di sancire la mobilità umana internazionale come diritto umano inalienabile. Siamo convinti che la mobilità degli esseri umani e delle idee sia il tema cardine attorno al quale ridisegnare il presente e il futuro delle nostre città e dei servizi che le istituzioni devono garantire, puntando sempre più a riconoscere i diritti di tutti e di ciascuno». «Quando la World Urban Campaign ha aperto le candidature, ci è sembrato naturale che il tema al centro del terzo Campus di Palermo dovesse essere la mobilità: - sottolinea Salvatore Di Dio, Managing Director di Push - da sempre la nostra città è stata modellata dai flussi che l'hanno attraversata. Palermo, di riflesso, ha modellato noi cittadini. Il tema però è molto complesso e non è sempre semplice dare risposta a domande all'apparenza banali come: perché si viene a Palermo (in Sicilia)? Perché si va via? Come ci si muove? Quanto è giusto (in termini sociali, culturali e ambientali) tutto ciò? Come nelle precedenti edizioni abbiamo cercato di aprire il più possibile il dibattito coinvolgendo attori diversi e, per stimolare il dialogo con tutti i palermitani, abbiamo pensato di organizzare l'evento nei luoghi simbolo della mobilità a Palermo. Per questo ringraziamo il Comune per il sostegno e la collaborazione, l'**Autorità Portuale**, Ferrovie dello Stato e Gesap per l'ospitalità». Al termine di "Human Flows", tutti i contributi raccolti saranno condivisi con l'Amministrazione Locale, UN Habitat e infine condensati in una pubblicazione edita da Altralinea. La partecipazione alle sessioni della conferenza è gratuita e nei giorni del Campus saranno previsti incentivi per chi raggiungerà i siti dell'evento a piedi, in bicicletta o con i mezzi pubblici utilizzando l'app MUV (www.muvapp.eu). Per registrarsi a "Human Flows", è necessario compilare i form Eventbrite raggiungibili dalla sezione programma sul sito ufficiale humanflows.wepush.org. Parallelamente alla conferenza e inserito nel programma dell'iniziativa, alla Galleria d'Arte Moderna si terrà "InResidence

larepubblica.it (Palermo)

Palermo, Termini Imerese

"Design Dialogues", workshop internazionale della durata di quattro giorni che vedrà coinvolti studenti, designer, professionisti freelance e curiosi della materia, guidati dai due designer internazionali Guillermo Santomà e Nel Verbeke.

il colloquio Matteo Renzi. Oggi alla convention di Torino Italia Viva lancia il «piano shock da 120 miliardi» per spingere il Pil

«Ecco la mia sfida: in gennaio sì al nostro decreto salva Paese»

Emilia Patta - «Un piano shock da 120 miliardi per rilanciare investimenti e infrastrutture nei prossimi tre anni. Perché, parliamoci chiaro, la manovra economica ha il merito di aver evitato l' aumento dell' Iva e contiene alcune cose positive come le misure per la sanità e a famiglia. Da parte nostra continueremo a fare la nostra battaglia sulle microtasse, a partire dalla sugar tax e dalla plastic tax così come è stata congenata. Ma certo non basta. Non può bastare». Quella che Matteo Renzi vuole lanciare oggi con l' iniziativa di Torino dall' emblematico titolo di «Shock! Una proposta di Italia viva per rilanciare l' economia» - iniziativa programmata non a caso in contemporanea con l' apertura della convention bolognese del Pd con cui Nicola Zingaretti vuole rifondare il partito - è essenzialmente una sfida al premier Giuseppe Conte per invertire la rotta del governo e darsi una prospettiva triennale che rilanci la crescita ed eviti i segnali di burrasca in arrivo. Un piano per sbloccare opere e investimenti per 120 miliardi «più ambizioso di quello messo in campo in Germania» e che riguarda una ventina di aspetti: da strade e ferrovie a porti e aeroporti, dal dissesto idrogeologico all' edilizia scolastica. «Sblichiamo tutto», è lo slogan. Dopo la convention torinese Italia Viva inizierà una sorta di campagna di ascolto con imprenditori e operatori dei vari settori - «sono in programma 100 incontri su tutto il territorio nazionale», annuncia Renzi - e nella prima metà di gennaio sarà messo a disposizione del premier e del governo un decreto legge. Una proposta che assomiglia molto ad un aut aut, anche se questo Renzi non lo dice. «Ci accusano di essere guastatori ma noi vogliamo stare sui problemi concreti, sulle proposte - dice -. Ma certo non possiamo assistere inerti all' arrivo della recessione che si preannuncia». Il nodo principale quando si parla di infrastrutture e grandi e piccole opere è sempre lo stesso - sottolinea Renzi -: «Per la parte pubblica i soldi sono già stanziati e anche la disponibilità privata non manca. In questi due giorni trascorsi a Londra ho potuto constatare il vivo interesse da parte di società di investimento e di banche, anche straniere. Il vero problema è che i progetti non partono, sono bloccati. Quello che serve è una corsia preferenziale sblocca-burocrazia come abbiamo fatto con l' Expo di Milano e con gli scavi di Pompei. Per ogni grande opera una legislazione ad hoc che superi i lacci burocratici». Nelle slide che saranno mostrate a Torino si fanno alcuni esempi emblematici: «In Italia sono bloccate opere stradali e ferroviarie per oltre 56 miliardi (si va dalla Pedemontana lombarda alla Gronda di Genova, dalla realizzazione della terza corsia dell' autostrada Firenze-Pistoia alla Tav Messina-Catania-Palermo, ndr): 8 circa per mancanza di finanziamenti, le restanti per la burocrazia». Quanto ai porti, gli investimenti in atto o pronti a partire sono circa 2,5/3 miliardi che possono arrivare a 3/3,5 miliardi se venissero attivati tutti gli investimenti privati. E via elencando. Certo, con l' allergia alle grandi opere e allo sveltimento delle procedure burocratiche che hanno mostrato fin qui i pentastellati la strada non sarà facile. Ma Renzi ricorda che «per la ricostruzione del Ponte Morandi anche loro hanno operato con procedure straordinarie» e lancia anche un appello all' opposizione di centro-destra a prendere parte al grande progetto «shock». «Serve un' assunzione di responsabilità da parte di tutti, altrimenti il Paese non ce la farà. E noi - ripete l' ex premier - non assisteremo inerti a un declino che tutti insieme possiamo evitare».



Il Sole 24 Ore

Focus

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

l'innalzamento del mar mediterraneo

Non solo la Laguna: a rischio Oristano, Cagliari e Taranto

Merlo (Federlogistica): l'Italia sta a guardare mentre il resto del mondo agisce

Marco Morino - L'acqua alta a Venezia riporta a galla il problema dell'assoluta inerzia con la quale l'Italia sta affrontando il fenomeno dell'innalzamento dei mari innescato dal riscaldamento globale. Secondo le proiezioni dell'Enea (Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo economico sostenibile) entro il 2100 migliaia di chilometri quadrati di aree costiere italiane rischiano di essere sommerse dal mare, in assenza di interventi di mitigazione e adattamento. «Entro fine secolo - spiega Gianmaria Sannino, responsabile del Laboratorio di modellistica climatica e impatti dell'Enea - il livello medio del mare lungo le coste italiane salirà di circa un metro, con differenze tra la costa Tirrenica e la costa Adriatica. La costa Tirrenica avrà un innalzamento più repentino rispetto al lato Adriatico». Secondo l'oceanografo dell'Enea, oltre all'Alto Adriatico, quindi alla Laguna di Venezia, già oggi a rischio inondazioni, le zone costiere maggiormente in pericolo nei prossimi decenni risulteranno quelle di Oristano e Cagliari, in Sardegna e di Taranto, in Puglia. «Sono queste - dice Sannino - le zone più vulnerabili già oggi a questo genere di problemi». Inoltre anche le onde risulteranno sistematicamente più alte perché, nel frattempo, il livello del mare si sta alzando. «Gli impatti delle tempeste marine in autunno-inverno lungo le coste italiane - prosegue Sannino - causeranno problemi sempre maggiori alle infrastrutture». Non è c'è solo l'emergenza porti. Nel nostro Paese linee ferroviarie e importanti arterie stradali corrono lungo le coste

e sono a rischio inondazione al 2100. Un allarme che sembra lontano, ma in realtà è dietro l'angolo. Sul tema interviene, ancora una volta, il presidente nazionale di Federlogistica-Confrtrasporto che fa capo a Confindustria Luigi Merlo per dire cosa si sta facendo in altri Paesi e cosa non si sta facendo nel nostro. «L'assoluta miopia con la quale le istituzioni italiane stanno sottovalutando gli effetti del cambiamento climatico sul mare e sulle coste è sconvolgente - esordisce Merlo -. Quanto avvenuto a Venezia è purtroppo l'ennesima dimostrazione della escalation che ci aspetta. Il Mose rischia di essere uno dei più grandi e clamorosi fallimenti della storia delle infrastrutture in Italia». «Nel nostro Paese - spiega il presidente di Federlogistica - sono a rischio 5500 chilometri quadrati, fra porti, ferrovie, strade. L'Olanda sta investendo a protezione dei porti. Rotterdam ha realizzato Maeslantkering e la Resilience strategy, Singapore ipotizza investimenti per 100 miliardi di dollari per proteggersi dall'innalzamento del mare sopraelevando le strade di 4 metri e l'aeroporto di 5 metri. In Giappone hanno predisposto un piano per evitare che il 60% delle spiagge sparisca. Il Comune di New York ha istituito l'ufficio Recovery and Resilience a dirette dipendenze del sindaco. Le città californiane da tempo studiano il fenomeno. In Italia, una penisola fondata sull'economia del mare si ragiona sempre in termini di emergenza e senza avere impostato la minima programmazione e un piano per adeguare le infrastrutture». «Nel visto di questo secolo - conclude Merlo - 190 milioni di persone nel mondo dovranno spostarsi dalla costa all'entroterra e il fenomeno riguarderà anche molte città italiane. I danni all'economia portuale e turistica sono già oggi rilevantissimi». Il centro di ricerca britannico Cdp ha appena pubblicato un report sull'innalzamento dei mari a livello globale. Il Cdp ha raccolto dati relativi a 630 città in tutto il mondo. Risulta che il 71% delle amministrazioni



Il Sole 24 Ore

Focus

locali ha già problemi con le inondazioni. «In passato - spiega la ricercatrice britannica Kyra Appleby - il problema dell'innalzamento improvviso delle acque era un fenomeno che avveniva ogni 100 anni, mentre ora la frequenza è molto più elevata. Il livello di innalzamento è maggiore in Asia e Africa, ma colpisce anche l'Europa. Numerose città nel mondo stanno mettendo in campo strumenti per evitare che le persone siano costrette a emigrare. L'esempio - continua la ricercatrice - è quello delle dighe olandesi. A Lagos, in Nigeria, il governo sta costruendo una grande barriera di sabbia per salvare la città. Il messaggio forte del nostro dossier è che i cambiamenti climatici non avranno effetti tra 30 anni, ma sono attivi già oggi». E l'Italia che fa? © RIPRODUZIONE RISERVATA.

ART, manovre larghe e spazi stretti

Marco Casale

«Vuole sapere che cosa penso dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti? Dovremmo poterla espungere dalla novellata 84/94», il direttore generale di Assiterminal, Alessandro Ferrari, parte con una provocazione ma il concetto è chiaro: «L'ART, istituita nel 2011 con l'art. 37 del decreto-legge n. 201, ha via via assunto competenze che esondano dai propri ambiti naturali di intervento, andando al di là di quelli che erano gli intendimenti originari del legislatore». Ferrari sottolinea come oggi gli spazi di manovra dell'Autorità siano assai ampi, forse troppo ampi: l'ART interviene infatti sia sul trasporto delle merci che sulla mobilità dei passeggeri, adottando per esempio misure anche nei confronti delle operazioni portuali rese presso le infrastrutture ferroviarie situate nei porti. Il DG di Assiterminal, che per 14 anni ha prestato servizio presso GNV, rivestendo peraltro posizioni apicali con responsabilità dirette nei processi organizzativi della società, non ritiene che le funzioni di garanzia dell'Autorità debbano dispiegarsi anche in questo ambito: «Una cosa è regolare, se proprio si deve, l'utilizzo delle infrastrutture rese in concessione dallo Stato in regime di monopolio naturale, un'altra è assoggettare a regolazione le imprese logistiche o i terminalisti portuali che abbiano binari nell'area in concessione, obbligandoli peraltro a pagare il canone di funzionamento dell'Ente». La misura, insomma, è colma: «Al Capo di Gabinetto del MIT, Alberto Stancanelli, lo abbiamo detto chiaramente: la mia è solo una provocazione, non chiediamo certo che l'ART sia eliminata, ma auspichiamo che la sua attività regolatoria venga quanto meno ridimensionata». Il manager ritiene che il Ministero delle Infrastrutture e le Autorità di Sistema Portuali debbano essere gli unici soggetti deputati a regolamentare l'ambito portuale e non nasconde di nutrire molte aspettative sulla capacità del nuovo Ministro di riuscire a porsi come elemento chiave nella risoluzione di questi problemi: «Il Ministro è partito col piede giusto afferma -, l'aver riesumato dalle ceneri dell'oblio la Conferenza dei Presidenti delle AdSP è già stato un importante passo in avanti, ora bisogna avere il coraggio di proseguire lungo il percorso avviato». Ferrari dà atto alla titolare del Dicastero di Piazzale di Porta Pia di aver agito sin da subito in favore di un approccio di dialogo costruttivo con le categorie associative, manifestando anche l'intenzione di avviare una nuova stagione di confronto con la Comunità Europea sul fronte della fiscalità delle Port Authority. Da questo punto di vista, le convinzioni del DG di Assiterminal sono chiare: «Le Autorità di Sistema devono rimanere enti pubblici non economici. Non dimentichiamo che le nostre imprese lavorano su un bene, quello demaniale, che appartiene allo Stato». Quello che semmai bisognerebbe fare è «spiegare agli eurocrati che esistono enormi differenze tra il nostro modello di governance e quello dei porti spagnoli, francesi e, soprattutto, nord-europei, cui certi funzionari dell'UE, forse anche a causa delle proprie origini anagrafiche, guardano con eccessiva attenzione». In fondo, quello che negli ultimi tempi è mancato al Governo è proprio «una visione di sistema del settore e una strategia da promuovere, sostenere e difendere anche nei consessi europei». L'ex dirigente di GNV spera insomma che con il nuovo Ministro possa esserci un cambio di passo, non solo con riferimento al tipo di interlocuzione da tenere con Bruxelles, ma anche in ordine a tutta una serie di temi che attengono alla competitività del sistema Paese. Le priorità da affrontare sono i dragaggi «che rimandano a procedure troppo ferruginose, e che invece dovrebbero essere realizzati speditamente» e la riforma del Codice degli Appalti, all'interno della quale dovrebbero essere previste misure di agevolazione per la realizzazione degli interventi infrastrutturali di carattere generale («Le attività di escavo, l'allungamento di una banchina o il raddoppio di una diga foranea, non sono soltanto funzionali al business del porto ma hanno ricadute dirette sulla sicurezza della navigazione

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo

Portnews

Focus

e di fatto generano un fattore moltiplicativo di sviluppo economico per il settore logistico e per la collettività »). Altro tema fondamentale su cui poi bisognerebbe intervenire è quello legato alla vacatio del regolamento delle concessioni: «Una cosa che interessa i nostri operatori dice Ferrari è che ci sia una uniformità di comportamenti da parte delle Autorità di Sistema Portuali: i terminalisti che sostengono investimenti infrastrutturali o di equipment dovrebbero poter ottenere il rinnovo/proroga automatico della concessione o uno storno sui canoni. Si tratta di un principio di ragionevolezza che oggi non viene adottato uniformemente da tutte le AdSP». Ecco che si ritorna allora alla madre di tutte le questioni: «Il MIT deve poter dare una mano ai presidenti delle Autorità di Sistema e prendere su di sé quel ruolo di regia che dall'entrata in vigore del dlgs 169/2016 non è mai riuscito ad assumere compiutamente. Ci vogliono regole condivise e uguali per tutte, solo così possiamo favorire la competitività degli scali portuali italiani e del sistema di valore produttivo ad esso connesso».