



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 29 novembre 2019**



Prime Pagine

29/11/2019	Corriere della Sera Prima pagina del 29/11/2019	10
29/11/2019	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 29/11/2019	11
29/11/2019	Il Foglio Prima pagina del 29/11/2019	12
29/11/2019	Il Giornale Prima pagina del 29/11/2019	13
29/11/2019	Il Giorno Prima pagina del 29/11/2019	14
29/11/2019	Il Manifesto Prima pagina del 29/11/2019	15
29/11/2019	Il Mattino Prima pagina del 29/11/2019	16
29/11/2019	Il Messaggero Prima pagina del 29/11/2019	17
29/11/2019	Il Resto del Carlino Prima pagina del 29/11/2019	18
29/11/2019	Il Secolo XIX Prima pagina del 29/11/2019	19
29/11/2019	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 29/11/2019	20
29/11/2019	Il Tempo Prima pagina del 29/11/2019	21
29/11/2019	Italia Oggi Prima pagina del 29/11/2019	22
29/11/2019	La Nazione Prima pagina del 29/11/2019	23
29/11/2019	La Repubblica Prima pagina del 29/11/2019	24
29/11/2019	La Stampa Prima pagina del 29/11/2019	25
29/11/2019	MF Prima pagina del 29/11/2019	26

Trieste

29/11/2019	Il Piccolo Pagina 22 «Non solo servizi e polizze: Trieste valorizzi le sue Pmi»	27
28/11/2019	Trieste Prima Trieste, il mare, il Porto Franco: se ne parla al Revoltella con Massimo Negri	28

Venezia

29/11/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 2 I nuovi carburanti piacciono soprattutto al trasporto merci	29
------------	---	----

29/11/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 2		30
	«Ora serve un patto per il territorio Venezia e Trieste un unico porto»		
29/11/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 20		31
	«Previsioni sbagliate e fenomeni mai visti Bisogna completare il sistema Mose»		
28/11/2019	Informazioni Marittime		33
	Venezia, Musolino: "Grandi navi a Marghera in venti mesi"		

Savona, Vado

29/11/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 23	<i>Giovanni Vaccaro</i>	34
	Tir fermi, economia crac : lo stop costa 150 milioni		
29/11/2019	La Stampa (ed. Savona) Pagina 41	<i>ANTONIO AMODIO</i>	35
	Viabilità ko per 6 mesi, un danno per i porti di Savona e Genova		
29/11/2019	Il Giornale del Piemonte e della Liguria Pagina 15		36
	Toti visita la piattaforma di Vado Ligure		
28/11/2019	Il Vostro Giornale		37
	Conto alla rovescia per l' apertura della piattaforma Maersk. Toti: "La Liguria non si arrende e va avanti" foto		
28/11/2019	PrimoCanale.it	<i>ELISABETTA BIANCALANI</i>	39
	Vado Ligure, piattaforma Maersk pronta per il via previsto il 12 dicembre		
28/11/2019	Savona News		40
	Porto Vado, Toti sulla Maersk: "Simbolo della Liguria che non si arrende e rialza la testa"		

Genova, Voltri

29/11/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 2		41
	Le imprese: economia in pericolo		
29/11/2019	Il Secolo XIX Pagina 2-3		43
	I porti liguri temono la fuga verso Nord «Danno triplicato rispetto al Morandi»		
29/11/2019	Il Secolo XIX Pagina 4		45
	Arriva il via libera, riapre l' autostrada A6		
29/11/2019	La Verità Pagina 11		46
	Liguria in trappola, Benetton sotto accusa		
28/11/2019	Ansa		48
	Porto Genova al lavoro fino alle 2		
28/11/2019	Ansa		49
	A26: Porto Genova al lavoro fino alle 2 per 900 container		
28/11/2019	larepubblica.it (Genova)		50
	Liguria in trappola, il piano del porto: centomila container subito sui treni		
28/11/2019	PrimoCanale.it		51
	Porto di Genova, al lavoro fino alle 2 di notte per smaltire tir in coda e merce ferma		
28/11/2019	The Medi Telegraph		52
	Genova, il porto prova a smaltire anche di notte		
29/11/2019	Il Giornale del Piemonte e della Liguria Pagina 9		53
	Un polo più «Amico» dei mega yacht che cercano casa a Genova		
28/11/2019	BizJournal Liguria		55
	Genova: Amico&Co con il nuovo ShipLift lavora sei grandi yacht in contemporanea		
28/11/2019	The Medi Telegraph	<i>FRANCESCO FERRARI</i>	57
	Amico, il cantiere si rinnova per restare leader al mondo		
29/11/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 19		59
	Curiamo il tesoro delle nostre navi		

29/11/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 19	61
	Il bus in usufrutto	
28/11/2019	PrimoCanale.it	63
	Infrastrutture, convegno dell'Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale a Terrazza Colombo in diretta su Primocanale.it	
29/11/2019	Il Giornale del Piemonte e della Liguria Pagina 9	64
	Un Porto Antico più green	
29/11/2019	Il Secolo XIX Pagina 20-21	65
	Il Papa elogia i portuali per il blocco delle armi «Bravi a dire di no»	

La Spezia

29/11/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 25	66
	«Polizia di frontiera a rischio di chiusura»	
29/11/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 25	67
	Liguria paralizzata «Effetti sulla Spezia nel medio termine»	
29/11/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 25	68
	Troppi rumori, il porto mette la sordina alle gru	
29/11/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 53	69
	Stop ai cicalini, entrano in azione le 'rane'	
29/11/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 52	70
	Elettrificazione moli «Enel ci dia la potenza»	
29/11/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 52	71
	Slitta di un mese la consegna del report Arpal	
28/11/2019	Ansa	72
	Porti: La Spezia, minor impatto acustico con i 'buzzer'	
28/11/2019	Citta della Spezia	73
	L'allarme di retromarcia è un fruscio per abbattere l'inquinamento acustico	
28/11/2019	FerPress	75
	LSCT: Presentati i nuovi dispositivi di avvisamento acustico per i mezzi di piazze di La Spezia Container Terminal	
28/11/2019	Informazioni Marittime	76
	La Spezia, Lsct presenta nuovi dispositivi acustici per i mezzi di piazzale	
28/11/2019	Messaggero Marittimo	77
	Nuovi dispositivi per i mezzi di piazzale LSCT <i>Massimo Belli</i>	
28/11/2019	Citta della Spezia	78
	Evoluzione energetica dei porti, le nuove sfide	
28/11/2019	Citta della Spezia	79
	Distretto Ligure della subacquea, avanti per step	
28/11/2019	Citta della Spezia	80
	Sulla Sicurezza non si scherza	
29/11/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 60	81
	La frontiera del trasporto Convegno del Lions Club	

Ravenna

29/11/2019	Ravenna e Dintorni Pagina 10	82
	Porto, via alla gara da 235 milioni di euro: 8 anni per abbassare i fondali di due metri	
29/11/2019	Ravenna e Dintorni Pagina 11	84
	AREE Sapir regala 29 ettari all' Ap	
29/11/2019	Ravenna e Dintorni Pagina 11	85
	Il bando di Ravenna nuovo benchmark?	

29/11/2019	Ravenna e Dintorni Pagina 12	86
	«In Italia una dozzina di imprese all' altezza del bando, ma interessa anche in nord Europa»	
29/11/2019	Ravenna e Dintorni Pagina 13	88
	«Dragaggi utili ma i container resteranno limitati per la posizione del porto»	
29/11/2019	Ravenna e Dintorni Pagina 13	90
	«NON PUÒ ESSERE UNO SCALO DI RILEVANZA NAZIONALE SE NON È NEMMENO DI IMPORTANZA REGIONALE»	
28/11/2019	FerPress	91
	Ravenna: vicesindaco Fusignani incontra il presidente di "The International Propeller Club Port of Ravenna"	
28/11/2019	Ravenna Today	92
	Agrifood e rebus viabilità, Confagricoltura: "Potenziare il porto di Ravenna"	
28/11/2019	Ravenna Today	93
	Sicurezza sul lavoro: risorse dalla Regione, interventi anche al Porto	
28/11/2019	Ravenna Today	94
	Un opuscolo per far conoscere il Porto di Ravenna	
28/11/2019	Ravenna Today	95
	Dubbi sull' hub portuale, la Pigna: "Sindaco e Rossi vengano in Consiglio a riferire"	
28/11/2019	ravennawebtv.it	96
	Verlicchi (La Pigna): 'Escavo del Candiano, Sindaco e Autorità Portuale vengano in Consiglio comunale a riferire'	

Marina di Carrara

28/11/2019	Citta della Spezia	97
	Le navi del futuro di Virgin attraccheranno a Marina di Carrara	
29/11/2019	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 20	98
	Montecarlo, Ibiza e Marina di Carrara, fa tappa al porto la nave dei super ricchi	

Livorno

29/11/2019	Il Tirreno Pagina 12	99
	Porto, finalmente la svolta La ministra: darò a Livorno i soldi per la maxi-Darsena	
29/11/2019	Il Tirreno Pagina 12	101
	Ma i privati restano alla finestra Per ora nessuno si è fatto avanti	
29/11/2019	Il Tirreno Pagina 13	102
	Corridoio Tirrenico, emendamento che sblocca lo stop Affidato all' Anas	
29/11/2019	Il Tirreno Pagina 13	103
	De Micheli dai portuali con Giani e il sindaco	
28/11/2019	Ansa	104
	Porti: Livorno, authority, Darsena Europa pronta nel 2024	
29/11/2019	Corriere Fiorentino Pagina 11	M.B. 105
	«Darsena Europa, il governo ci crede» Ma i privati no	
29/11/2019	La Nazione Pagina 11	106
	Sì al Patto per lo sviluppo Soldi alle opere strategiche	
29/11/2019	La Nazione Pagina 11	108
	Progetto della Darsena Europa: «Il governo ci crede»	
28/11/2019	Expartibus	109
	Livorno, Rossi: 'Città sempre più competitiva'	
28/11/2019	FerPress	110
	Toscana: patto sviluppo e infrastrutture, confronto con De Micheli. Rossi, definite priorità	
28/11/2019	Informare	111
	Presentata a Livorno la progettazione preliminare delle opere marittime di difesa e delle attività di dragaggio della Darsena Europa	

28/11/2019	Il Nautilus		113
<hr/>			
28/11/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	114
<hr/>			
28/11/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	115
<hr/>			
28/11/2019	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	117
<hr/>			
28/11/2019	Portnews		118
<hr/>			
28/11/2019	Toscana24 Sole24Ore		120
<hr/>			
29/11/2019	Il Tirreno	Pagina 15	121
<hr/>			
29/11/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo	Pagina 69	122
<hr/>			

Piombino, Isola d' Elba

29/11/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 15	123
<hr/>			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

29/11/2019	Corriere Adriatico	Pagina 5	124
<hr/>			
29/11/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 61	125
<hr/>			
29/11/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 73	126
<hr/>			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

29/11/2019	Il Tempo	Pagina 20	127
<hr/>			
28/11/2019	(Sito) Adnkronos		128
<hr/>			
28/11/2019	La Provincia di Civitavecchia		130
<hr/>			
29/11/2019	La Provincia di Civitavecchia		131
<hr/>			
28/11/2019	larepubblica.it (Roma)		133
<hr/>			
28/11/2019	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	134
<hr/>			
28/11/2019	Rai News		135
<hr/>			
28/11/2019	FerPress		136
<hr/>			

28/11/2019	Il Faro Online		137
Il Coordinatore europeo per le Autostrade del Mare in visita al Porto di Civitavecchia			
28/11/2019	FerPress		138
Comune di Civitavecchia e Confitarma collaborano con l' Escola Europea nel progetto "Formati al Porto"			
28/11/2019	Informare		139
Accordo tra Comune di Civitavecchia, Confitarma e Escola Europa nel campo della formazione			
28/11/2019	La Provincia di Civitavecchia		140
Pincio, siglato l' accordo con la Escola Europea de Short Sea Shipping			
28/11/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	141
Confitarma collabora con l'Escola Europea			

Napoli

29/11/2019	Il Sannio	Pagina 4	142
Perquisizioni al porto: 4 indagati			

Salerno

29/11/2019	Il Mattino (ed. Salerno)	Pagina 24	<i>Filippo Folliero</i> 143
Mare nero a riva il Comune allerta Capitaneria e Arpac			
29/11/2019	Il Mattino (ed. Salerno)	Pagina 26	<i>Diletta Turco</i> 144
Via Croce ok, ma il costone resta «sorvegliato speciale»			

Bari

29/11/2019	Quotidiano di Foggia	Pagina 6	146
Mola di Bari nella rete dei porti turistici transfrontalieri Italia -Grecia			
28/11/2019	Bari Today		147
Sarà un "porto intelligente" e punterà in alto: new look, sviluppo e posti di lavoro gli obiettivi di Mola di Bari			
28/11/2019	The Medi Telegraph		148
"Il relitto della Norman Atlantic non andava dissequestrato"			

Manfredonia

29/11/2019	Quotidiano di Foggia	Pagina 11	149
Fermata nave mercantile nel porto di Manfredonia. Navigava senza idonee misure di sicurezza			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

29/11/2019	Il Quotidiano della Calabria	Pagina 16	150
Un nuovo tavolo per il porto			
29/11/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 34	151
"Porto franco", l' associazione mafiosa regge per pochi			
29/11/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 34	152
Msc, il patron Aponte "sbarca" a Gioia Tauro			
29/11/2019	Il Quotidiano della Calabria	Pagina 8	153
Il 15 dicembre arriva il patron di Msc			

Olbia Golfo Aranci

29/11/2019 **La Nuova Sardegna** Pagina 19 **GIANDOMENICO MELE** 155
Sinergest-Authority, ritorna il sereno

29/11/2019 **L'Unione Sarda** Pagina 56 156
Porto, prove tecniche di accordo

Messina, Milazzo, Tremestieri

29/11/2019 **La Sicilia** Pagina 17 157
Contramiraglio Russo incontra pres. Autorità portuale Stretto

28/11/2019 **Stretto Web** 158
Zona economica speciale, è fatta: accolta la richiesta del Comune di Messina. Mega non abbandono il sogno dell' autonomia: "istituire la terza Zes in raccordo con la nuova AdSP dello Stretto"

28/11/2019 **TempoStretto** 159
Messina avrà la sua Zes. De Luca: "Grande opportunità di crescita e sviluppo"

29/11/2019 **Gazzetta del Sud** Pagina 18 160
Terzo sciopero Blu Jet «Vertenza al Ministero»

28/11/2019 **Giornale L'Ora** 161
Blutec Termini Imerese - Incontro Comitato dei Sindaci, lettera aperta al Governo Nazionale e Regionale

28/11/2019 **MadonieLive** 162
BLUTEC TERMINI IMERESE - Incontro Comitato dei Sindaci, lettera aperta al Governo Nazionale e Regionale

28/11/2019 **Palermo Today** 163
Vertenza Blutec, appello di sindaci e sindacati: "No a scelte miopi"

28/11/2019 **Stretto Web** 164
Stop agli aliscafi sullo Stretto di Messina, terzo sciopero dei lavoratori Blu Jet: le adesioni sfiorano il 100%

Augusta

29/11/2019 **La Sicilia (ed. Siracusa)** Pagina 21 165
Scalo e criticità, pressing di Assoportò sulla Capitaneria

28/11/2019 **Sea Reporter** 166
Assoportò: Marina Noè incontra il comandante del porto Antonio Catino

Palermo, Termini Imerese

29/11/2019 **La Repubblica (ed. Palermo)** Pagina 6 167
Dal call center all' acciaieria le crisi siciliane dimenticate

29/11/2019 **Giornale di Sicilia** Pagina 19 169
Svuotati i bacini, si accelera per fare ripartire i cantieri

28/11/2019 **Blog Sicilia** 170
Cantiere navale Palermo, entro marzo pronto progetto bacino carenaggio da 150 mila tonnellate

28/11/2019 **Palermo Today** 172
Cantiere navale, M5S all' assessore Turano: "Un incontro per sbloccare 44 milioni di investimenti"

28/11/2019 **Palermo Today** 173
Cantieri navali, appello dei sindacati: "Governo dia finanziamento per bacino di carenaggio"

Focus

29/11/2019	Italia Oggi Pagina 40	175
<hr/> Opere pubbliche sotto controllo		
28/11/2019	Il Dispaccio	177
<hr/> Zes, l' assessore regionale Russo ha partecipato alla riunione della Cabina di Regia svoltasi a Roma		
28/11/2019	Il Lametino	179
<hr/> Zes, vicepresidente Russo alla riunione della Cabina di Regia a Roma		
28/11/2019	Il Metropolitan	180
<hr/> Si è tenuta a Palermo la riunione della cabina di regia delle ZES siciliane		
28/11/2019	Il Nautilus	181
<hr/> Regione Calabria-Zes, Russo alla riunione della Cabina di Regia svoltasi a Roma		
28/11/2019	The Medi Telegraph	183
<hr/> Paita: «Felice che la ministra De Micheli condivida il nostro piano Shock»		
01/11/2019	Journal pour le Transport International	184
<hr/> Plus puissant sur le Pacifique		
01/11/2019	Journal pour le Transport International	185
<hr/> La réalité bat l'ambiance		
01/11/2019	Journal pour le Transport International	186
<hr/> Du neuf sur l'autoroute numérique		
01/11/2019	Journal pour le Transport International	187
<hr/> Une fusion en vue		
01/11/2019	Journal pour le Transport International	188
<hr/> Trouver des solutions		
01/11/2019	Journal pour le Transport International	189
<hr/> Gros projets avec le po'rt «vert»		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 50/C - Tel. 06 6885281

FONDATA NEL 1876

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

Black Friday
È oggi!



Emozioni
I cuori saggi si riconoscono da attenzione e gentilezza
di **Susanna Tamaro**
alle pagine 46 e 47



Il racconto
La nuova Julietta non segue più il gesto di Romeo
di **Joe Lansdale**
In edicola da domani



Da Alitalia a Ilva
I TROPPI DOSSIER MAI CHIUSI
di **Nicola Saldutti**

Certo, i dossier che il governo Conte si trova a gestire in questi mesi, sono il risultato di questioni antiche non risolte. Basti pensare all'Iva di Taranto, nata sotto il controllo delle partecipazioni statali e poi ceduta al Riva in fase di privatizzazione. Un dossier che fa venire in mente Bagnoli, dove chi prometteva una riconversione ora può mostrare molto poco di quanto promesso. Lo stesso può valere per Alitalia, unica società (forse la prima al mondo) che è stata messa in liquidazione per ben due volte. E in un Paese dove tutti sono bravissimi a individuare soluzioni quando non si trovano a gestire le scelte da fare, è chiaro che dall'esterno tutto appare semplice. Da Palazzo Chigi, chiamato a mediare, lo scenario è molto diverso. Vale per la tragedia del ponte Morandi di Genova, le decisioni che andranno prese sul fronte della concessione delle Autostrade e per la gestione di un possibile ritorno dello Stato-azionista per affrontare le crisi più acute. Ma questa è l'attività di governo, stretta tra la necessità di affrontare emergenze e quella di individuare linee di intervento (una politica industriale).
Si possono prendere tutti i casi di queste settimane, dallo scudo penale, prima concesso e poi cancellato ad Arcelor Mittal, la crisi Whirlpool, Embraco, Pernigotti, la formazione della cordata Allitalia, per vedere come le forze che hanno votato la fiducia a questo governo preferiscono un'altra strada: quella delle dichiarazioni permanenti, possibilmente in contrasto con quelle del partner-avversari.
continua a pagina 2

Il presidente del Consiglio riferirà alla Camera lunedì. Zingaretti: il Carroccio condivide la riforma Ue, Conte querela Salvini

Salva-Stati, esposto del leader leghista. Il premier: rinunci all'immunità

Salvini, contrario all'adesione dell'Italia al fondo salva-Stati, attacca: «Da Conte un attentato ai danni degli italiani». Il premier: «Lo querelo per calunnia».
alle pagine 2 e 3

INTERVISTA CON BERLUSCONI

«Al governo eviteremo l'isolamento in Europa»

di **Francesco Verderami**
Silvio Berlusconi dice che «una volta che saremo al governo con Salvini, saremo noi a evitare l'isolamento nella Ue». Il leader di Forza Italia ribadisce: «Sono convinto che Dell'Utri sarà assolto, non mi ha mai chiesto favori per la mafia: io volevo parlare in Tribunale, i legali me lo hanno vietato».
a pagina 11

CINQUANTUNO ARRESTI

La banda di Diabolik che «inondava» Roma di cocaina

di **Giovanni Bianconi**
Era guidata da Fabrizio Pisitelli, il capo ultrà della Lazio conosciuto come Diabolik e ucciso a Roma il 7 agosto scorso, l'organizzazione di narcotrafficienti smantellata dalla Procura di Roma e dal Gico della Guardia di finanza, alla quale è contestata l'aggravante del metodo mafioso. Un'organizzazione che «inondava di cocaina» la capitale. L'indagine «Grande raccordo criminale» è sfociata in 51 arresti eseguiti ieri. E se l'operazione non porta agli assassini di Diabolik, disegna un contesto di affari legati al mondo della droga nel quale l'omicidio può essere maturato.
alle pagine 22 e 23
Fiano, Sacchetti

GIANNELLI



PARLA BUTI, CAPOSTAFF DI GENTILONI
«Più fiducia tra i Paesi»
di **Federico Fubini**
a pagina 5

LA FONDAZIONE DI RENZI

Inchiesta Open, l'archivio segreto dell'avvocato

di **Antonella Mollica** e **Florenza Sarzanini**
E adesso spunta un archivio segreto con l'elenco degli imprenditori e accanto i nomi di politici e consiglieri di amministrazione che li avevano convinti a finanziare Open, la fondazione vicina all'ex premier e ora leader di Italia viva, Matteo Renzi. Era nella disponibilità dell'avvocato Alberto Bianchi.
alle pagine 8 e 9
Caccia, Piccolillo

LA SCELTA DI SCHIO

La superficialità di dividersi anche sulle «pietre»

di **Ernesto Galli della Loggia**
L'altro giorno la maggioranza del Consiglio comunale di Schio ha bocciato una proposta del Pd, mirante a installare nelle vie della città veneta un certo numero di «pietre d'incampo» a ricordo degli abitanti ebrei deportati e sterminati dai nazisti (presumo con l'attiva complicità della polizia di Salò). La motivazione di tale rifiuto suona testualmente così: per non «portare di nuovo odio e divisioni».
continua a pagina 27

RENZO PIANO

«L'Italia senza manutenzione»

di **Gian Antonio Stella**
«L'«Trascurata», dice al Corriere Renzo Piano. «Quando vedi certi cementi coi ferri che sporgono...». E poi: «Ci vorrebbe un piano Marshall per riparare gli errori fatti».
a pagina 13

SOTTO ACCUSA IN 19

«Miss Hitler» e gli altri neonazi

«E' rano pronti a costituire il partito nazista: sono 19 gli estremisti di destra indagati in tutta Italia. Facevano reclutamento sui social e addestramento in chat. Dall'inchiesta emerge che avevano armi e bombe. E dicevano: «Gli ebrei vanno sterminati».
a pagina 25

Il caso

La ragazza caduta e morta per sfuggire a uno stupro



Martina Rossi, studentessa 20enne di Genova, precipitata da un balcone del sesto piano dell'Hotel Santa Ana di Palma di Maiorca
Martina, l'ultima beffa Sconto ai condannati
di **Marco Gasperetti**
Nel 2011 Martina cadde da un balcone di un hotel di Palma di Maiorca perché stava sfuggendo a un tentativo di stupro. Per i due presunti responsabili prescritta ieri in appello l'accusa più grave (morte come conseguenza di altro reato).
a pagina 27

IL CAFFÈ

Pena di vita

di **Massimo Gramellini**
Come accoglieremmo la notizia che gli assassini di un nostro caro sono stati condannati a morte? A giudicare dai commenti che fioriscono dopo ogni delitto, si può azzardare che molti reagirebbero con una certa soddisfazione. Ma poiché in Europa la pena di morte per fortuna non c'è più, si tratta di un discorso puramente ipotetico. O meglio, si trattava. Fino a quando un tribunale del Bangladesh ha condannato a morte i sette invasati che tre anni fa torturarono e uccisero i commensali di un ristorante di Dacca che ai loro occhi avevano la colpa di non conoscere il Corano. Tra le vittime vi furono nove italiani e dopo la sentenza i parenti hanno espresso lo stesso concetto: togliere altre vite non lenisce la tristezza e aumenta l'amarrezza. Il signor Lu-

ciano Monti, che nella strage perse la figlia e il nipotino che portava in grembo, ha detto: «Mi fa rabbia sapere che non si sono pentiti, però la loro morte non è una consolazione né una soluzione».
Escludo che tutti questi genitori, coniugi e fratelli appartengano a una congrega di santi pacifisti. E che il pensiero di strappare la vita a un altro essere umano, persino al peggior, assume un peso diverso quando da dibattito virtuale si trasforma in evento reale. Il partigiano Giorgio Bocca lo spiegò benissimo: uccidere i cattivi a caldo può essere una necessità, talvolta una liberazione. Ma ucciderli a freddo, magari dopo anni, non ti fa sentire più giusto. Solo un po' più simile a loro.
© RIPRODUZIONE RISERVATA

amazon
Black Friday
È oggi!
Nuove offerte tutto il giorno

amazon Black Friday

Nuove offerte tutto il giorno

È oggi!

amazon Black Friday





Trump si distrae dalle grane dell'impeachment, vola in Afghanistan e riapre il negoziato coi talebani. L'ennesimo fallimento delle guerre di Bush&Obama



Venerdì 29 novembre 2019 - Anno 11 - n° 329
Redazione: via di Sant'Erasmus 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

DI BATTISTA Intervista al Fatto dell'ex parlamentare 5 Stelle
"Renzi dica chi lo paga: subito la legge sui conflitti d'interessi"

«Oggi la corruzione passa dalle consulenze. Prima la politica era più forte delle lobby, ora è l'inverso e i politici si trasformano in lobbisti». «Avrei votato No al Mes e alla von der Leyen»

DE CAROLIS A PAG. 5



IMPUNITÀ I dati sui processi "nulli" sostengono la riforma
Più delitti prescritti in appello: giusto l'alt alla prima sentenza

In secondo grado a Firenze si "estingue" il procedimento per la morte di Martina Rossi a Palma di Maiorca. Intanto alla Camera non passa la procedura di urgenza per il pdl Costa (FI)

MASCALI, PROIETTI E SANSA A PAG. 8 - 9



Depositi&prestiti

MARCO TRAVAGLIO

Non essendoci lasciati intimidire dal trio B.-Previtelli-Dell'Utri e neppure da Salvini, specializzati in que-
rele e cause per danni a raffica, figuratevi se ci spaventa la loro controfigura parodistica e farsesca, al secolo Matteo Renzi. Da qualche giorno le nostre buche delle lettere - la mia e quella del Fatto - sono intasate di atti di citazione a mazze, anzi a strascico firmati da questo pover'uomo, che ci accusa di diffamarlo e ledere la sua presunta onorabilità perché ci ostiniamo a raccontare le sue imprese. Politiche e soprattutto affaristiche, visto che non si capisce più che mestiere faccia. Con tutto quel che avrebbe da fare con i compari di Open e di Eyu inseguiti dalle Procure e dalla Finanza, trova il tempo di annunciare di averci chiesto "poco meno di un milione di danni", col simpatico hashtag "colpo su colpo", degno di un bullo di Ostia più che di un senatore di Scandicci. Poi, per cambiare un po', ha pure minacciato una querela penale perché ieri ho scritto di un aiutino del "governo Renzi" nel 2017 al gruppo Toto, che poi finanziò Open: la svista era evidente e l'avrei rettificata spontaneamente, ben sapendo che nel 2017 il governo era presieduto da Gentiloni. Ma il nome del premier non sposta di un millimetro la questione. Di quel governo, Renzi fu l'artefice e il dominus: avendo giurato l'addio alla politica, era rimasto segretario del Pd, partito di stramaggioranza, e aveva piazzato tutti i suoi uomini nei posti-chiave, da Gentiloni alla Boschi, da Delrio a Lotti, dalla Madia a De Vincenti, da Padoa-Schioppa a Calenda, dalla Bellanova a Faraone, da Scafaro a Migliore. Dunque, ammesso e non concesso che Toto volesse ricambiare il favore finanziando Open, non avrebbe sbagliato indirizzo.

In ogni caso, in veste di querelati e denunciati, siamo in buona compagnia: il disperato sta trascinandoci in tribunale tutti quelli che osano parlare di lui senza leccargli l'epa e la pappargorgia. Affinché smettano anche loro, come già fanno spontaneamente i giornalisti che da due giorni nascondono lo scandalo Open con titolini invisibili in prima pagina, per lo più dedicati non ai fatti oggetto dell'inchiesta, ma alle farneticazioni del rignanesse. Il quale è talmente disabituato alla critica e personale satira che ha denunciato persino Crozza, per dire quanto è lucido e sereno. Se ci avesse chiesto un consiglio, gli avremmo suggerito di lasciar perdere i tribunali. Sia perché quelli come lui dovrebbero stare alla larga. Sia perché un laureato in legge dovrebbe conoscere la differenza fra uno sbaglio innocuo o una parodia di Crozza e un reato di diffamazione.

SEGUE A PAGINA 24

LE SOCIETÀ DI CARRAI COI DONATORI DI OPEN
GLI AMICI DI RENZI: SOLDI & MARCHETTE IN LUSSEMBURGO

PER I PM CHE LO INDAGANO, MARCHINO MEDIÒ CON L'AD DI AUTOSTRADE SUL CASO DI TOTO, CHE FINANZIÒ OPEN

MASSARI E PACELLI A PAG. 2 - 3

Mannelli
 ce l'hanno con me per partito preso...
 per il culo!

LIBRANDI Il deputato foraggiava la fondazione 800mila euro per un seggio nel Pd
 "Chi punta su cavalli, chi su Matteo"
 RODANO A PAG. 4

SALVA-STATI I leghisti sanno tutto da mesi
 Mes, Conte querela Salvini: "Lunedì lo sbugiardo, rinunci all'immunità"
 DI FOGGIA A PAG. 6

POLITICA OPEN O "SANGUE E MERDA"?
 PETER GOMEZ A PAG. 13

» Nuove lotterie
Visita dal medico di base, odissea modello Fantozzi
 DANIELA RANIERI
 Vicini e conoscenti avevano avvertito: "Guarda che se vuoi andare dal medico devi andare tre ore prima a prendere i numeretti fuori, perché visita solo 15 pazienti a turno".
 A PAGINA 15

Todis
 20 ANNI BUONGIORNO CONVENIENZA
 1999 | 2019

PIAZZA FONTANA
 Il giudice Salvini:
 "La bomba la piazzò il Paracadutista"
 BARBACETTO A PAG. 11

DECLINO: LE COLPE
 I capitani, gli emiri e gli altri: così hanno distrutto l'Alitalia
 ARRIGO A PAG. 10

La cattiveria
 I rifiuti di Roma vanno a Civitavecchia, alle proteste arriva anche Salvini. È la famosa raccolta indifferenziata
 WWW.FORUM.SPINOZA.IT

CHE C'È DI BELLO
 Il Paradiso di Elia, il Satyricon sguaiato e i tesori d'Arabia
 DA PAG. 20 A 23





ANNO XXIV NUMERO 282

VENERDÌ 29 NOVEMBRE 2019 - € 1,80

I Cinque stelle, a Torino contro Israele, dimostrano la loro natura. L'ipocrisia sulla Segre e il fardello dell'antisemitismo

L'antisemitismo è un riflesso pavloviano classico, una masetta rasata per celare abitudini rigurgiti antisemiti. Il non argomento di loriatori - certi sinistri e i populisti - è noto: essere contro Israele non significa essere contro gli ebrei. Sbar...

nativo che promuove ricerca e sviluppo per conto di uno stato che, secondo il Global Competitiveness Report del World Economic Forum 2016-2017, è il secondo più innovativo al mondo. "La Città di Torino", ha detto il capogruppo del M5s, si oppone a qualsiasi forma di oppressione del popolo palestinese e anche l'accordo di oggi (ieri, David) è occasione per sottolineare la nostra contrarietà alla guerra che Israele fa contro la popolazione, guerra in cui sempre più la tecnologia è messa al servizio dei sistemi di sorveglianza e oppressione di Israele sui palestinesi. Questa sortita non deve stupire. Il M5s resta pur sempre il partito che ha eletto senatore Elio Lannutti, propagatore via Twitter di bufale (ricordate il famigerato tweet sui "Protocolli dei Sionisti") e inusiti antisemiti: "Le orde finanziarie da Soros e altri ideologi della sostituzione etnica, oltre a essere bandite dovranno essere annodate. Tolleranza zero". A poco dunque ser-

ve applaudire Liliana Segre, votare a favore della commissione contro l'odio e darle la cittadinanza onoraria (anche a Torino). I Cinque stelle, semplicemente, non riescono a liberarsi del pesante fardello che condiziona una parte importante del movimento. Ma se questo è vero in termini generali, il caso dei Cinque stelle di Torino, espressione anche del peggior movimentoismo da centro sociale, è pure più grave. Col risultato assurdo sotto il profilo politico di votare, in odio a Israele, contro il proprio stesso sindaco. Il tentativo dei Cinque stelle di Torino di impedire un pacifico accordo scientifico fra la città e un'università israeliana, dice al Foglio il semiologo Ugo Volli, "non mostra solo la reazionaria ideologia antisemite e antiscientifica che caratterizza il questo movimento, ma testimonia soprattutto il loro odio, tante volte espresso, per Israele, che si spiega solo con l'antisemitismo. I Cinque stelle sono amici e apologeti delle peggiori dittature, dal Venezuela all'Iran e alla Cina e detestano e diffamano chi in esse rischia la vita per avere un po' di democrazia. Nessuna meraviglia che odino Israele, la sola democrazia del medio oriente". Tutto questo a Torino, secondo la feroce comunità ebraica italiana, la città di Primo Levi, nonché quella che diede ospitalità alla famiglia Ginzburg, la città dove i primi ebrei giunsero nel XV secolo, in seguito all'espulsione degli ebrei dalla Francia, la città della Mole Antonelliana. Una storia lunga, forte e complessa, inevitabilmente dolorosa che non merita certi falsificanti distinguo su Israele. Un ulteriore segnale della inconsistenza culturale del nostro populismo quando si tratta di maneggiare temi non negoziabili della nostra convivenza e dell'identità europea. Appare brutale la pretesa dei Cinque stelle di strappare a nome di una città che forse amministrano, ma che certo non rispettano.

giusti dittature, dal Venezuela all'Iran e alla Cina e detestano e diffamano chi in esse rischia la vita per avere un po' di democrazia. Nessuna meraviglia che odino Israele, la sola democrazia del medio oriente". Tutto questo a Torino, secondo la feroce comunità ebraica italiana, la città di Primo Levi, nonché quella che diede ospitalità alla famiglia Ginzburg, la città dove i primi ebrei giunsero nel XV secolo, in seguito all'espulsione degli ebrei dalla Francia, la città della Mole Antonelliana. Una storia lunga, forte e complessa, inevitabilmente dolorosa che non merita certi falsificanti distinguo su Israele. Un ulteriore segnale della inconsistenza culturale del nostro populismo quando si tratta di maneggiare temi non negoziabili della nostra convivenza e dell'identità europea. Appare brutale la pretesa dei Cinque stelle di strappare a nome di una città che forse amministrano, ma che certo non rispettano.

Non ci si può fidare di Salvini

Osteggia le riforme del governo. Trasforma lo scontro sul Mes in una guerra contro l'euro. Sostiene i fan della democrazia liberale. Il presente non ispira fiducia ma il futuro ancora meno (ahi, i btp). W Europa che mette il salvinismo in mutanda

Scrivere Orazio molti secoli fa che nell'antica Roma "i re erano soliti torturare con il vino coloro che essi non sapevano se fosse davvero degno di amicizia" e l'idea che un'immersione delle nostre esistenze nel vino possa aiutare molti di noi a conoscere delle verità altrimenti non accessibili è decisamente sopravvissuta nel tempo. Il famoso proverbio latino recita in vino veritas, nel vino vi è la verità, ma se Orazio oggi fosse vivo avrebbe buon gioco, osservando il buon vino di se stessi, delle proprie idee, dei propri progetti, del proprio atteggiamento, i campioni del nazionalismo italiano (in

famminghi di Vlaams Belang, i tedeschi di AfD, il Rassemblement national di Marine Le Pen, l'Fpö di Strache, il Partito del popolo danese, il Partito della libertà olandese di Geert Wilders, tutti partiti accomunati dalla volontà di scassare l'Europa (l'ADd ha ancora nel suo programma la distruzione dell'euro) o di contrastare con tutte le forze (come Russia comanda) contro la democrazia liberale. In Europa veritas, quando si parla di alleanze, ma in Europa seritas, quando si parla di economia e sviluppo. Il fatto di fare opposizione non è un'accusa né un reato. I nuovi membri dell'Europa da governi di cui il leader

Un test di sinistra

Se vince il radicalissimo Corbyn, vuol dire che quella è la via da seguire pure altrove? Andrew Adonis ci dà qualche risposta

Milano. Le elezioni inglesi sono un test per le sinistre d'Europa, e pure un po' per noi in Italia. Il test è se Jeremy Corbyn vince, vuol dire che la formula radicale che questo

leader laburista persegue con una dignità ideologica unica è da esportare e applicare altrove? "Il mondo ci guarda", scrive Aditya Chakraborty sul Guardian, perché da sempre il mondo guarda al Regno Unito, e non al resto dell'occidente, e se il populismo di sinistra s'impone, così radicale dal punto di vista economico come è nel Regno Unito, allora vuol dire che forse quella è la strada. Anche il leader burista moderato che ha lavorato nel governo Blair, dice che le elezioni inglesi sono sì un test, ma non per il futuro della sinistra, "questo sono elezioni sul futuro del sistema di governo in Europa, e non sui principi". Il leader laburista moderato che ha lavorato nel governo Blair, dice che le elezioni inglesi sono sì un test, ma non per il futuro della sinistra, "questo sono elezioni sul futuro del sistema di governo in Europa, e non sui principi". Il leader laburista moderato che ha lavorato nel governo Blair, dice che le elezioni inglesi sono sì un test, ma non per il futuro della sinistra, "questo sono elezioni sul futuro del sistema di governo in Europa, e non sui principi".

Il resto è corruzione

"In caso contrario, anche se dichiarato, è corruzione". Il lapsus di Travaglio contro la democrazia

In caso contrario, anche se dichiarato, è corruzione. Letta così, dentro a una parentesi, può sembrare una frase un po' banale. Ma se si tratta delle polizie assicurative: sembra non continui nulla e invece minano tutti. Ieri Marco Travaglio, in un paragrafo della sua decrittazione del caso Opn stava provando ad ammettere, immaginando soffrendo, la realtà effettuale e giuridica che il "settegno privato" ai partiti è sempre stato lecito. Per affidare la sua sofferenza a una norma che in caso suo ritiene comunque illegale, Travaglio nei dettagli: "La legge consente a qualunque imprenditore di dare soldi a partiti politici e a politici, purché...". E' una norma che in caso suo ritiene comunque illegale, Travaglio nei dettagli: "La legge consente a qualunque imprenditore di dare soldi a partiti politici e a politici, purché...". E' una norma che in caso suo ritiene comunque illegale, Travaglio nei dettagli: "La legge consente a qualunque imprenditore di dare soldi a partiti politici e a politici, purché...".

Il peso dell'emozione

Uno studio misura il grado di fiducia che si instaura tra due persone. Come nasce il disguido

In anteprima, il periodico Social Psychology and Personality Science pubblica un articolo su alcuni esperimenti e originali esperimenti che trattano dei rapporti tra... DI MASSIMO PIZZALI PALMARINI. emocioni e grado di fiducia. Due insiemi economici e cognitivi dell'Università dell'Arizona. Tamar Kugler e Charles Noussir, hanno usato l'insolita combinazione di realtà virtuale e giochi di fiducia (trust game). Canali di battaglia da anni nell'economia sperimentale, il gioco di fiducia si svolge tra due contrattanti: un proponente (trustor) e un accettante (trustee). Il proponente invita all'accettare una somma di denaro a sua scelta, tra zero e dieci dollari. Questa somma, quale che sia, viene triplicata. A sua volta, l'accettante rivela indietro al proponente una somma a sua scelta. E così via, a turno, per un certo numero di ripetizioni tra gli stessi contrattanti. Immaginiamo un caso estremo: il proponente invita dieci e dieci dollari. L'accettante invece sceglie zero e non invia nulla al proponente. Si rivela essere assai scorretto e molto egoista, ma non ci sono penalità. Se il proponente sospetta questo accadrà, non invia nulla e non invita il proponente a giocare, ma non ci sono penalità. Se il proponente sospetta questo accadrà, non invia nulla e non invita il proponente a giocare, ma non ci sono penalità. Se il proponente sospetta questo accadrà, non invia nulla e non invita il proponente a giocare, ma non ci sono penalità.

La Giornata

In Italia

IL PREMIER CONTE RIFERIRÀ IL 2 DICEMBRE ALLA CAMERA SUL MES. Il leader della Lega, Matteo Salvini, ha chiesto l'intervento della presidenza della Repubblica, definendo la riforma del fondo salva stati "un attentato alla sovranità nazionale". La risposta di Giuseppe Conte: "Lo querelo".

Cinquantuno arresti per droga a Roma. Ai vertici dell'organizzazione criminale c'era Fabrizio Piscitelli, capo della banda del Lazio ucciso il 7 agosto.

Scioperano Trenitalia, Trenord e Italo. Saranno garantite le fasce 6-9 e 18-21.

Borsa di Milano. Ftse-Mib -0,61 per cento. Differenziale Btp-Bund a 170,9 punti. L'euro chiude a 1,19 sul dollaro.

Nel Mondo

TRUMP FIRMA LA LEGGE A FAVORE DI HONG KONG, LA CINA PROTESTA. Il presidente americano ha fatto scattare la legge che minaccia sanzioni alla Cina e alla leadership filocinese di Hong Kong per gli abusi dei diritti umani durante le proteste. La Cina ha convocato l'ambasciatore americano a Pechino e la seconda volta in una settimana) e ha detto che l'azione di Trump è "piena di pregiudizi e arroganza", "un'inferenza negli affari interni" e "un'attacco all'indipendenza e alla sovranità". Ma "il completo americano-dice Pechino - è destinato a fallire".

Il Trump è arrivato in Afghanistan per una visita sorpresa, che è anche la prima nel paese.

Malta accusa pesanti al chief of staff di Trump. L'incaricato di Corea Funchi, arrestato la settimana scorsa, avrebbe detto agli inquirenti che Keith Schenker è la mente dell'omicidio della giornalista Daphne Caruana Galizia.

Lo Stato Islamico rivendica l'uccisione di 13 soldati francesi in Mali. Dice di aver ucciso "13 francesi, ma ha fatto scattare la legge gli elicotteri su chi erano i francesi.

Enna la belva delle SS

Inna la belva delle SS, 1975, è (è stato) un film di un culto, oscuro, anche nella più ipocrita velleità di celebrità. Contro Massimo Cacciari - in MAURIZIO CRAPANZANO. dera come il caposcuola della nazipolitico o dello spietato sergente. E la colpa è ovviamente di Pasolini e di Liliana Cavani. Ma è probabile che gli arresti di dalla Diops nell'operazione "Ombre nere", il presidente che ha fatto scattare la legge gli elicotteri su chi erano i francesi.



...E INOLTRE BRUTTA STORIA, HA DETTO L'AVVOCATO, CHE IL CAUSE SPETTA A ME, LA CASA A COSTA SPETTA A ME, CHE ERA UN REGALO DE NONNA MIA IL TAPIS ROULANT SPETTA A ME, IL GARAGETTO A VIA DEI CORONARI SPETTAVO CONCLUDE!

Propaganda Cannata

La campagna sovranista contro il Mes è un fiorilegio di balie, ignoranza e manipolazione delle parole dei tecnici

Roma. La battaglia sovranista contro il Mes marcia spedita, facendo uso di tutto il repertorio della propaganda: dalle affermazioni palesemente false - "Il Mes è un istituto privato" ripete da giorni Matteo Salvini, senza che nessuno gli faccia notare che è una balla - al più subdolo uso di dichiarazioni altrui, in particolare di esponenti autorevoli. Le saggiamente manipolate e decontestualizzate, vengono trasformate in bucciere della riforma del Mes. È accaduto con alcune parole del governatore della Banca d'Italia Vasco, con l'incendio della dichiarazione - poi prontamente rimangiata - del presidente dell'Abi Antonio Patuelli e con un articolo di Maria Cannata, ex direttrice del dipartimento del debito pubblico del Tesoro. Quest'ultimo è un caso davvero interessante.

La nebbia rosgogialla

Conte chiede tempo sul Mes, il Pd chiede chiarezza a Di Maio e tutti chiedono al premier di battere un colpo

Roma. Sarà pure vero, come dice il suo sostenitore Giorgio Trizzino, deputato grillino da tempo iscritto alla corrente dei "contiani", che "un eccessivo protagonismo del premier, era spingibile". Di Maio è essenziale, ma la sua spregiudicatezza comunicativa. E però, in questo crisi Barnum che è il Transatlantico, dove tutti strepitano e s'azzuffano, e quando non strepitano e non s'azzuffano fanno richiesta di matrimonio direttamente dal seranno dell'Aula, la voce dell'"avvocato del popolo" è l'unica che manca. Ed è in quel vuoto che s'ingabbuglia la crisi. Sui social media, le cose tenesse più il punto, si stabilizzerebbero tutto", dice perfino il reazionario Ettore Rosato. Suggestivo in fondo quello che anche i collaboratori del premier gli vanno ripetendo: "Giuseppe, fatti scendere, torna a imports, e fallo subito".

Greco e il modello Milano

Da Iva alle idee per la web tax. Così la procura di Milano è diventata una "partner" dello stato

Milano. L'indagine della procura di Milano sulla vicenda Iva-Areoloni/Mittal, aperta in seguito alla decisione di esercitare il diritto di intervento previsto dal codice civile nel giorno in cui c'è un interesse pubblico, potrebbe essere un nuovo capitolo di quel "modello Milano" maturato all'interno della Procura di Milano. Il modello è quello di un'indagine guidata da Francesco Greco, che a metà del 2016 ha preso il posto di Edmondo Bruti Liberati. Magistrato esperto di reati finanziari, Greco ha dedicato buona parte della sua carriera a elaborare metodologie di analisi e indagini in questo specifico settore. Negli ultimi anni, infatti, con il suo indirizzo, la procura attiva d'Italia ha costruito un tipo di indagine che ha permesso all'Eraio di intralciare le web, gruppi della moda e banche, in cui un tratto distintivo è il gioco di squadra magistrati e istituzioni pubbliche. Un indizio che, se ha permesso all'Eraio di intralciare negli ultimi anni di 5 miliardi di euro, quanto una mini-manovra economica, e accento appetitive su introiti anche maggiori per il fisco. Nel caso di "indagine" intralciare non ipotizza - per ora - un reato di tipo tributario, ma Greco ha messo in campo gli stessi magistrati che tra il 2015 e il 2017 hanno condotto l'inchiesta sulla bancarotta della società quonata della famiglia Iva, e che sono riusciti a recuperare 13 miliardi di euro dai conti all'estero di fondi sono in seguito stati destinati al rianimazione ambientale dello stabilimento di Taranto, poi ceduto al gruppo Areoloni-Mittal. Quindi non si può escludere a priori che anche questa seconda inchiesta possa assumere in futuro aspetti fiscalmente rilevanti, con il che la faccenda rientra nel nuovo solco tracciato da Greco. (Riformazione segue nell'inserto V)

Andrea's Version

L'ultima storia. Se continueremo a fare tutti a inondare in massa, a trivellare perfino i poli per trovare il petrolio, a andare a diesel, a usare l'aereo per la spesa, a non spegnere mai la luce, a mangiare carne fissa alla griglia, a spogliare le compagne e ad abbattere le foreste, allora potrei giurarsi di sciogliermene, e i mari s'innalzeranno, e le città finiranno affogate, e anche, con gli altri, i Palazzi di giustizia, che comunque una gran bella soddisfazione.



il Giornale



9 771124 883006

9129

VENERDÌ 29 NOVEMBRE 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 282 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it

024 7132471 | Sede: tel. redazione

SQUADRISTI A 5 STELLE

GOVERNO DI BOIA

Di Maio e Conte mettono alla gogna i Benetton: vogliamo vendetta
Caos sul Salva-Stati, il premier querela Salvini

«Rilancio dell'azione di governo», promette il premier Conte. «Il Pd è pronto», replica il leader dem Zingaretti. La sensazione invece è che stia per crollare tutto, anche per colpa del pasticcio sul Salva-Stati. Intanto la maggioranza invoca la gogna contro i Benetton per i disastri di Autostrade, dal Morandi al viadotto sulla A6.

servizi da pagina 2 a pagina 7

DUE PESI E DUE MISURE PAROLA DI OMICIDA (STRADALE)

di Alessandro Sallusti

Il ministro Di Maio ha detto che bisogna revocare le concessioni autostradali al gruppo Benetton «per vendicare i morti del ponte Morandi», e sul suo blog Beppe Grillo si è accodato aprendo una campagna mediatica contro gli attuali gestori. La parola «vendetta» in bocca a un ministro della Repubblica fa paura più delle colpe dei Benetton. Un governo non dovrebbe né vendicarsi né vendicare, semmai pretendere giustizia (che si esercita nelle aule dei tribunali, non a Palazzo Chigi), rispettare e fare rispettare i contratti firmati, ammesso che ne siano capaci. Ed è qui che cascano l'asino vendicatore Luigi Di Maio e il suo compare Beppe Grillo: è un anno e mezzo, da quando cioè cadde il Morandi di Genova, che minacciano tutti i giorni di cacciare a calci i Benetton dalle autostrade ed è da un anno e mezzo che nulla accade.

Evidentemente la cosa non è così semplice e forse neppure al momento possibile, né legalmente né economicamente. E poi siamo sicuri che un governo incapace a tenere in cielo i nostri aerei (caso Alitalia) e a produrre acciaio (caso Ilva) sia in grado di garantire più sicurezza ed efficienza sui semilanchi chilometri (e sulle migliaia di ponti e viadotti) della rete autostradale oggi in concessione?

È una domanda retorica, perché la risposta è: no, non sono in grado di farlo, e se lo faranno «per vendetta» l'unico risultato è che saremo tutti più a rischio. Il moralismo unito al giustizialismo fanno disastri, come aver voluto togliere per questioni etiche lo scudo penale ai nuovi padroni dell'Ilva. A maggior ragione se a voler cacciare gli «assassini», e a fare la morale, è un signore, Beppe Grillo, condannato per triplice omicidio stradale e con sulle spalle sei condanne definitive per diffamazione, una delle quali per aver definito «vecchia puttana che si è comprata il premio Nobel» Rita Levi Montalcini.

Almeno i Benetton non stanno scappando, come fece lui saltando giù dalla sua jeep in difficoltà su un sentiero e lasciandola così precipitare in un burrone con a bordo due amici e la loro bimba di nove anni.

Per risolvere il caso autostrade ci vogliono processi rapidi ed equi, tecnici e politici capaci. Purtroppo non abbiamo, e non avremo, né gli uni né gli altri. E questo sì, grida vendetta.

USCITA A SORPRESA DI UN DEPUTATO

«Elisa, mi vuoi sposare?»
la Camera diventa un reality

Massimo Malpica

con Coppetti e Locati a pagina 10



SENZA IMBARAZZO Il discorso del leghista Flavio Di Muro

DECISIONE CHOC

Orban spegne l'Eurofestival
«Troppi cantanti gay»

Francesca Angeli e Gaia Cesare

a pagina 13



EX VINCITORE La cantante transgender Conchita Wurst

L'ANALISI

I giallorossi e i gialloverdi
Colori diversi e stessi vizi

di Adalberto Signore

Un film già visto, quello del governo giallorosso. Già visto solo qualche mese fa, quando un altro esecutivo - quello gialloverdi - ha vissuto pericolosamente per oltre un anno lo stesso disequilibrio conflittuale che è poi sfociato nella crisi dello scorso agosto. Al punto che il Conte 1 e il Conte 2 (...)

segue a pagina 6

OSSESSIONE PER LE MANETTE

La stagione giustizialista
non passa mai di moda

di Augusto Minzolini

Davanti a una colazione dietetica alla buvette di Montecitorio, Massimo Bitonci, leghista, già sottosegretario al Mef nel primo governo Conte, osserva da spettatore l'ultima incursione in politica della magistratura: puntuale come i corsi e ricorsi storici di Giambattista Vico, fatale come (...)

segue a pagina 4

segue a pagina 7

BUFERA SUL LEADER DI ITALIA VIVA

Renzi fa denunce a raffica
Spuntano altri fondi per Open

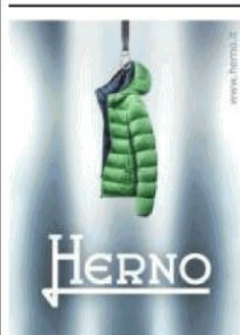
Fabrizio Boschi

Open, terzo giorno e due inchieste parallele: quella sulla Fondazione e quella sui trasferimenti di denaro che hanno consentito a Matteo Renzi di comprare casa.

a pagina 4

a pagina 5

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SEDEGGI IN ALTA MONTAGNA. CL. TORINO (L. N. 27/2008) E C. 402 - ART. 1 C. 138/2008



INDAGATO DIRIGENTE A COMO

Se il pisolino è una truffa

di Luca Fazzo

Alzi la mano chi in vita sua non ha mai chiuso occhio sul posto di lavoro. Ma ad essere attenti, soprattutto se siete dipendenti pubblici: se il pisolino in ufficio diventa una costante, ci si può ritrovare incriminati per truffa allo Stato, reato punito dal codice penale con il carcere fino a cinque anni. Si rischia, insomma, di finire a fare la siesta in cella.

LA RACCOLTA

«Centodelitti»
il capolavoro
(da rivista)
di Scerbanenco

di Daniele Abbiati

a pagina 24

a pagina 16

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

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 29 novembre 2019
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Sos pendolari, il resoconto in Regione dell'ad di Rfi Maurizio Gentile

Lombardia, incubo treni Ogni giorno 26 guasti

Anastasio alle pagine 2 e 3



Gualtieri: salva-Statì, sì senza paura

L'intervista Rissa Conte-Salvini, il ministro contro la Lega: «Ci vuole fuori dall'euro». Piano ecoplastica stile Emilia Nitrosi, Troise e Comelli a p. 4 e 5

Le canzoni e la nostra storia

Mi ritorni in mente, cara Italia

Michele Brambilla

La nostra Italia, la nostra cara vecchia Italia degli anni beati - i Sessanta - e poi di quelli maledetti - i Settanta - ci ritorna in mente grazie a una mostra che si apre oggi a Bologna, e che durerà fino a primavera. Sono nato nel 1958 e mi emoziona il fatto che la mostra, che è una rassegna delle canzoni che hanno scandito la nostra storia, parta proprio da quell'anno, da quando Domenico Modugno vinse Sanremo con un brano che cominciava così: «Penso che un sogno così non ritorni mai più». Era «Nel blu dipinto di blu», da tutti conosciuta come «Volare». E l'Italia davvero cominciava a volare.

Continua a pagina 13

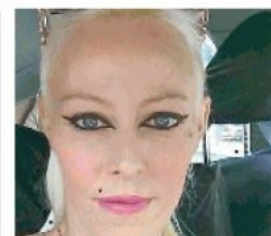
IL LEADER SI CONFESSA: IO, NELLA PIAZZA DEL PD

«LA MIA VITA DA SARDINA»

Cocchi a pagina 9



Mattia Santori, 32 anni, il bolognese che mobilita le piazze contro il populismo



DA ENNA A MILANO

«Pronti a rifondare il partito nazista» Con «Miss Hitler» armi e un mafioso

Servizi a pagina 19 e nelle Cronache

Milano, Porta Genova

Rider, scattano i primi controlli su igiene e sicurezza

Lazzari nelle Cronache



Precipitò per evitare lo stupro: reato prescritto Martina morta due volte Il padre: senza giustizia

Mannino a pagina 17



L'intervista al nuovo sovrintendente del Piermarini Scala, inizia l'era Meyer «Riporterò qui Muti»

Giudici a pagina 39

must
ESPRESSO ITALIANO

L'ESPRESSO?
UN MUST.

Oltre 130 milioni di espresso nel 2019!

Grazie!

WWW.MUSTESPRESSO.IT





Alias Comics

ALL'INTERNO Due storie complete: «Porto» con testi e disegni di Federico Gaddi e «Supermax» di Sudario Brano



Domani su Alias

BREADLINE In viaggio tra Atene, Istanbul, Belgrado e Palermo per seguire il progetto artistico itinerante di Elena Bellantoni



Culture

WENDY BROWN L'ascesa dell'estrema destra in Occidente nel nuovo libro della filosofa statunitense

Paola Rudan pagina 10

il manifesto quotidiano comunista oggi con ALIAS COMICS

CON LE MONDIE DIPLOMATICHE EURO 2,00

VENERDI 29 NOVEMBRE 2019 - ANNO XLIX - N° 286

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

OGGI CORTEI IN TUTTO IL MONDO. IL PARLAMENTO UE DICHIARA L'EMERGENZA CLIMATICA MA SENZA IMPEGNI

Sciopero globale, aria fresca sul clima

I Fridays For Future tornano in piazza oggi per il quarto sciopero mondiale per il clima, dopo quelli del 15 marzo, 24 maggio e 27 settembre. Manifestazioni sono previste in 157 Paesi per un totale di 3.406 eventi. In Italia si scende in piazza in 167 città. I giovani attivisti di Fff chiedono

ai governi «zero emissioni da combustibili fossili entro il 2050 a livello globale, entro il 2030 in Italia» e «transizione energetica su scala mondiale all'insegna del principio della giustizia climatica». Intanto il parlamento europeo ha approvato una risoluzione (non vincolante) che di-

chiara «l'emergenza climatica». Ma la maggioranza che mercoledì ha eletto Ursula von der Leyen alla presidenza Ue ha già perso numeri significativi tra chi l'ha sostenuta. La metà dei deputati del Ppe ha votato contro la risoluzione insieme alla destra sovranista. SERVIZI A PAGINA 2

NUOVA COMMISSIONE AL PALO In Italia ambiente nelle solite mani

Nominata 100 giorni fa dal ministro dell'ambiente Costa, che scelse anche commissari di fede leghista, la nuova commissione per la valutazione dell'im-

patto ambientale è bloccata da sospetti conflitti di interesse e false dichiarazioni. In carica resta la commissione Prestigiacomo del 2008. FABOZZI A PAGINA 3

Roma L'emergenza rifiuti nel giorno del Friday for future

Christian Raimo Oggi a Roma accadrà per l'ennesima volta una scena assurda: da una parte migliaia di persone, moltissimi studenti, in piazza a protestare per lo sciopero climatico in nome di una consapevolezza ambientalista che sta diventando l'elemento determinante dei nuovi movimenti politici planetari, dall'altra - anzi accanto - una città che trabocca di rifiuti, eternamente sporca, sull'orlo di una nuova emergenza. È chiaro che la mobilitazione ecologista in questa città deve capire che la sua vocazione è questa. segue a pagina 3

Governo La Libia è il porto del silenzio

Alberto Negri Per l'Italia la Libia è ormai diventata il «porto del silenzio». Certo non è tragicamente il porto «sicuro» per i migranti che qualcuno qui si azzarda ancora a pensare perché la guerra intestina tra Tripoli e Bengasi è diventata sempre più vasta, è diventata una guerra di droni, di schieramenti militari e diplomatici per procura in cui brilliamo per un assordante silenzio. Se mai ce ne fosse ulteriore bisogno, stiamo perdendo ancora più credibilità. segue a pagina 8



Nel segno dei pesci Le sardine fanno il pallone. A Genova superate le aspettative: 8mila in piazza per dire no all'odio, al populismo e al razzismo. Migliaia anche a Verona. Domani tocca a Firenze e Napoli, domenica a Taranto. Mattia Sartori: «Siamo un presidio fisico, democratico e culturale» pagine 4, 5

FONDO SALVA STATI Lunedì alla camera il ring per Salvini-Conte



Sempre più duro lo scontro sul Fondo salva Stati. Ieri Salvini ha annunciato un esposto contro Conte per attentato alla sovranità. Il premier ha risposto: lo querelo per calunnia, rinunci all'immunità. Lunedì didattito e voto alla camera: saranno decisivi i 5s. Di Maio: fiducia in Conte e Gualtieri ma servono modifiche. COLOMBO A PAGINA 6

all'interno Partito nazista Indagati 19 estremisti in tutta Italia

GIULIANO SANTORO PAGINA 6

Spagna Sánchez corteggia gli indipendentisti catalani

LUCA TANGREDI BARONE PAGINA 7

Lula Corruzione, la corte d'appello aumenta la pena

CLAUDIA FANTI PAGINA 9

La crisi a Cuba È la più pericolosa dalla caduta dell'Urss nel 1991

ROBERTO LIVI Per lo storico López Oliva «è la crisi più pericolosa dalla caduta dell'Urss». Lunedì il segretario di Stato Mike Pompeo ha annunciato l'ultima delle quasi 190 sanzioni decise da Trump allo scopo dichiarato di strangolare l'economia di Cuba e abbattere il governo socialista. segue a pagina 15

HONG KONG Usa pro-proteste Cina: «Arroganti»

Trump ha firmato l'Hong Kong Human Rights and Democracy Act. Si tratta di un disegno di legge che vincola il trattamento speciale riservato dagli Usa a Hong Kong a revisioni periodiche - in questo caso annuali - sullo stato dei diritti umani e civili nella ex colonia britannica. La risposta della Cina non poteva mancare: l'atto americano, del resto, è un'intrusione, per quanto simbolica, su un territorio sottoposto alla sua sovranità. Per Pechino si tratta di atti «pregiudiziali e arroganti» SIMONE PIERANHI A PAGINA 9

IRAQ In due mesi 370 morti «Strade piene di sangue»



Ieri la polizia irachena ha ucciso almeno 29 persone a Nassiriya, nel sud sciita. Una repressione violentissima contro tutte le fazioni che la mobilitazione ha assunto: quella creativa dell'autogestione di Tahrir, quella disobbediente degli scioperi e dei blocchi di porti e giacimenti petroliferi a Bassora CHIARA CRUCIATI A PAGINA 8

91139 Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Guad. CRM/2307/003 9774925-2119030





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CORRIERE N° 329 ITALIA
PREZZI IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Venerdì 29 Novembre 2019

Commenta le notizie su ilmattino.it

A BONA E PRODA, 'IL MATTINO' - 'IL CORRIERE', EURO 1,20

La storia
L'ex sindaca e l'assessora verso le nozze dopo l'arresto
Mary Liguori a pag. 12



Omicidio, la mamma assolta
«Gli anni orribili in cella lontano dalle mie bimbe che volevo solo curare»
Giuseppe Crimaldi a pag. 13



Il caso
Se la Camera diventa un set per la proposta di matrimonio
Mario Ajello a pag. 42



Il governo all'Europa: il Salva Stati va cambiato

Salvini: attentato all'Italia, parli il Colle Di Maio: «Così il Mes non passerà mai» Premier e Tesoro in pressing sulla Ue

Canettieri, Conti e Di Fiore a pag. 4 e 5

Le regole sul debito SE IL DIAVOLO SI NASCONDE NEI DETTAGLI

Giulio Sapelli

Si afferma spesso che l'Unione Europea, così come l'Unione Economica Europea, siano state via via colpite, nella loro storia, dalla progressiva diminuzione di quella forza aggregante che è la fiducia. La fiducia che, prima della solidarietà, è alla base della costruzione delle organizzazioni con il minimo spreco e il minimo costo dei controlli e delle procedure di coordinamento.

Tali misure, per essere efficaci, non devono essere solo e prevalentemente affidate agli algoritmi, ma soprattutto ispirate alla riconoscibilità reciproca degli attori che formano l'organizzazione e ne assicurano la continuità.

Continua a pag. 43

Le lezione della Gepi I CARROZZONI DI STATO E L'INDUSTRIA

Nando Santonastaso

Quasi cinquant'anni di tentativi e un rebus praticamente ancora irrisolto: Stato o mercato? Si può leggere così il mezzo secolo di storia italiana che va dal 1971 ai giorni nostri e che attraverso sigle e acronimi, da Iri a Gepi, da Itainvest a Sviluppo Italia, fino all'attuale Invitalia e alla stessa Cassa Depositi e Prestiti, ha affrontato il nodo della politica industriale del Paese con alterne fortune. E oggi si torna a parlare di nazionalizzazioni (come per l'ex Iva) o altre forme di intervento dello Stato per le aziende in crisi (vedi Alitalia) richiamando alla memoria un passato che sembrava essere uscito per sempre dai radar dello Stato moderno.

Continua a pag. 43

Campania, la sanità risanata resta il deficit dell'assistenza

Dopo dieci anni finito il commissariamento: la gestione va alla Regione Via alle assunzioni. Pronto soccorso e qualità dei servizi agli ultimi posti

Il personaggio Ammessa alla legge «salva suicidi»



Da miss Italia al crac fiscale il dramma della Chiabotto

Debiti con il fisco per oltre 2,5 milioni di euro per l'ex Miss Italia Cristina Chiabotto. La soubrette venderà i negozi di cui è proprietaria e ha avviato la «salva-suicidi», procedura di liquidazione prevista dalla legge.

Nicola e Vazza a pag. 9

Ettore Mautone

La libera, a Roma, all'uscita della Campania - dopo dieci anni - dal regime commissariale. Ora manca la ratifica della presidenza del Consiglio dei ministri, attesa per Natale. Quando i poteri torneranno al governatore della Campania sarà nominato un assessore. Resta, pesante, il nodo dell'assistenza: pronto soccorso e qualità dei servizi sono agli ultimi posti.

Alle pagg. 2 e 3

L'intervista

«Il prezzo pagato? Io, primario di turno la notte»

Maria Pirro

«In pronto soccorso da 48 a 36 medici. E io, primario, faccio le notti» così Fiorella Palladino, primario al Cardarelli.

A pag. 2

L'offerta di DeLa per fare pace: la multa e basta

Oggi il faccia a faccia con i giocatori del Napoli La proposta: pagate e non ci saranno altre cause

Pino Taormina

Oggi a Castel Volturno l'atteso confronto sul caso multa tra i calciatori del Napoli e il presidente De Laurentis. Oltre due milioni di euro di sanzioni per la «rivolta del ritiro», ma anche le distensive dichiarazioni del presidente a Liverpool. Emergerebbe la proposta: pagate per evitare altre cause.

A pag. 19

La svolta di Liverpool

Se il caro (e vecchio) catenaccio italiano batte tutte le paure

Più equilibrio grazie ai tre centrali. Il caro, vecchio catenaccio italiano, a Liverpool, è servito non poco al Napoli.

Taormina a pag. 18

Il premio per i nostri lettori

In crociera nel Mediterraneo con MSC Grandiosa e Mattino



Msc «Grandiosa» in navigazione

Antonino Pane

In crociera con «Il Mattino». Grazie alla collaborazione con Msc Crociere i nostri lettori avranno la possibilità di vincere due crociere, ognuna per due persone, su Msc Grandiosa. Si tratta della nuova ammiraglia della Compagnia, consegnata appena il 31 ottobre scorso. Partecipare al concorso è semplicissimo: basta compilare un tagliando che «Il Mattino» pubblicherà, ogni giorno, dall'1 al 31 dicembre 2019.

Continua a pag. 42

OTTURAZIONE SALTATA? CARIE? DENTE ROTTO?

NOCAVITY
KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

ISOLA LA CAVITÀ DENTALE DANDO SOLLIEVO E RIDUCENDO LA SENSIBILITÀ DA SOLI E IN POCHI MINUTI

da FIMO IN FARMACIA www.fimosrl.it

LECCERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI PRIMA DELL'USO È UN DISPOSITIVO MEDICO CE AUT.MIN.SANITÀ DEL 20/12/2007





Il Messaggero



€ 1,40 ANNO 141-N° 509 ITALIA

NAZIONALE



Venerdì 29 Novembre 2019 • S. Saturnino

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Aveva 93 anni
Addio ad "Anita"
zarina delle spie
del Kgb: salvò
l'Urss da Hitler
Ventura a pag. 27



La vendita
La griffe Cavalli
se ne va a Dubai:
via libera a Sajwani
tycoon di Damac
Malfetano a pag. 25

Europa League
Roma, 3-0 a Istanbul
davanti a Erdogan
qualificazione vicina
Lazio, 1-0 e rimpianti
Nello Sport



Il Messaggero
Casa
BILOCALE
messaggerocasa.it

L'Italia e il caso debito
Il dovere
dell'Europa
di ricostruire
la fiducia

Il governo: il salva-Stati va corretto

► Salvini: da Conte attentato agli italiani, parli il Colle. La replica: lo querelo, rinunci all'immunità
Di Maio: il Mes così non passerà mai. Il pressing di premier e Tesoro sulla Ue per le modifiche

Giulio Sapelli

Si afferma spesso che l'Unione Europea, così come l'Unione Economica Europea, siano state via via colpite, nella loro storia, dalla progressiva diminuzione di quella forza aggregante che è la fiducia. La fiducia che, prima della solidarietà, è alla base della costruzione delle organizzazioni con il minimo spreco e il minimo costo dei controlli e delle procedure di coordinamento.

Tali misure, per essere efficaci, non devono essere solo e prevalentemente affidate agli algoritmi, ma soprattutto ispirate alla riconoscibilità reciproca degli attori che formano l'organizzazione e ne assicurano la continuità. Ben si comprende come sia esattamente la fiducia che sta venendo meno in una Europa che si trasforma sempre più in un patto commerciale o in una rete di contratti che debbono essere sorvegliati e gestiti da enormi apparati di controllo e di prevenzione delle reciproche frodi: il punto è che la fiducia degli attori contraenti il patto è in profonda crisi.

La prova sta nel ricorso sempre più a un vocabolario commerciale anziché politico nei dibattiti europei e nella asimmetria delle regole che governano le diverse e stratificate istituzioni europee, regole che son così tante e complesse che anche coloro che parlano di esse cadono in errore.

Continua a pag. 18

ROMA Il governo studia modifiche: il salva-Stati va corretto. Conte e Guaitieri cercano di ottenere una nuova road map dalla Ue. Intanto Salvini sfida il premier: da Conte un attentato agli italiani, parli il Quirinale. E chiede un incontro con Mattarella. La replica: lo querelo, rinunci all'immunità. Interviene anche il leader M5S Di Maio: il Mes così non passerà mai. Il pressing di premier e Tesoro sulla Ue per le modifiche, a partire dall'Unione bancaria.

Canettieri e Conti alle pag. 2 e 3

Ipotesi manovra
Lo strano blitz
sull'autonomia:
una forzatura

Gianfranco Viesti

Ma che sta succedendo sull'autonomia regionale differenziata? Ci sarebbe un'accelerazione improvvisa. Continua a pag. 18
A pag. 9

Il ministro pronto a bandire nuova gara Alitalia, parte la trattativa tedesca vertice con Lufthansa da Patuanelli

Rosario Dimito

Lufthansa apre un nuovo scenario su Alitalia. Il ceo Carsten Spohr ha incontrato il ministro Stefano Patuanelli. È la prima volta in asso-



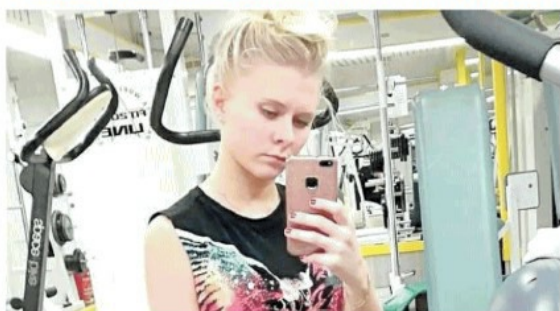
luto che il numero uno di Francoforte si vede con un esponente dell'esecutivo. Intanto i tre commissari riceveranno per decreto l'indicazione di bandire una nuova gara.
A pag. 5

Inchiesta a Firenze
Renzi: pizzino dai pm
E spunta la lista
dei finanziatori Open

Diadato Pirone

Non si arresta la controffensiva di Matteo Renzi contro i pm di Firenze per l'inchiesta sulla fondazione Open: «Un pizzino contro di me».
A pag. 6

Svolta nel delitto Sacchi, la fidanzata Anastasia sotto accusa



Il doppio volto di Nastja: indagata per droga

Anastasia Kylesmyk, Nastja, 25 anni, fidanzata di Luca Sacchi, finisce ora sotto accusa. A pag. 15

«Diabolik e lo spaccio, così controllava Roma» La pista porta ai killer

► Smantellata la rete del boss ultrà della Lazio
Arrestate 51 persone. C'è il figlio del "Miliardero"

ROMA Un gruppo organizzatissimo, con telefoni criptati impossibili da intercettare, documenti falsi per gli espatri, una batteria di picchiatori. E, soprattutto, contatti per importare quintali di cocaina e hashish da Marocco e Sudamerica. Smantellata la rete di Diabolik (Fabrizio Piscitelli), boss ultrà della Lazio: 58 arresti. La pista porta ai suoi killer. Allegri e Scarpa alle pag. 12 e 13

Il dramma di Martina
Morta mentre fuggiva
assolti i due stupratori

Cadde dal balcone e morì a Palma di Maiorca per sfuggire allo stupro. In prescrizione l'accusa di omicidio come conseguenza di altro reato per colpevoli. A pag. 11

La proposta di nozze
Camera degli sposi
L'aula svilita
a un set da reality

Mario Ajello

Montecitorio come il set di un reality, come in "Uomini e Donne". O come lo sfondo delle canzoni dei neo-melodici. O come l'ennesimo pezzo del trash italiano. Lui, il deputato leghista Flavio Di Muro, prende la parola e invece di parlare del decreto terremoto grida: «Eh, mi vuoi sposare?».
Continua a pag. 18



5 SETTEMBRE 2020
VENDITTI DE GREGORI
ROMA STADIO OLIMPICO
LIVE AND LIFE CARMENA INFO FRIENDSANDPARTNERS.IT CONCERTO ONE 11

IL GIORNO BRANNO
VERGINE, LE STELLE SONO FANTASTICHE
Buongiorno, Vergine! Protagonista è l'amore, finalmente. Per i single che cercano compagnia, ma anche per voi che siete legati da tempo, le stelle sono giuste e risvegliano sensazioni quasi dimenticate. È il primo giorno di quest'autunno che troviamo i pianeti amorosi in sintonia perfetta: la bianca Luna e la verde Venere nel campo della fortuna, mentre il rosso Marte propizia incontri molto sexy. Auguri.
© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Vendono 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 29 novembre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Clima pazzo, in Romagna si corre ai ripari

Rimini alza un 'muro' nel lungomare contro l'acqua alta

Gradara a pagina 21



Gualtieri: salva-Statì, sì senza paura

L'intervista Rissa Conte-Salvini, il ministro contro la Lega: «Ci vuole fuori dall'euro». Piano ecoplastica stile Emilia Nitrosi, Troise e Comelli a p. 2 e 3

Le canzoni e la nostra storia

Mi ritorni in mente, cara Italia

Michele Brambilla

La nostra Italia, la nostra cara vecchia Italia degli anni beati - i Sessanta - e poi di quelli maledetti - i Settanta - ci ritorna in mente grazie a una mostra che si apre oggi a Bologna, e che durerà fino a primavera. Sono nato nel 1958 e mi emoziona il fatto che la mostra, che è una rassegna delle canzoni che hanno scandito la nostra storia, parta proprio da quell'anno, da quando Domenico Modugno vinse Sanremo con un brano che cominciava così: «Penso che un sogno così non ritorni mai più». Era «Nel blu dipinto di blu», da tutti conosciuta come «Volare». E l'Italia davvero cominciava a volare.

Continua a pagina 11

IL LEADER SI CONFESSA: IO, NELLA PIAZZA DEL PD

«LA MIA VITA DA SARDINA»

Cocchi a pagina 7



Mattia Santori, 32 anni, il bolognese che mobilita le piazze contro il populismo

Bologna

Maxi blitz contro i 'signori della cocaina': dodici arresti

Orlandi in Cronaca

AL LICEO COPERNICO

Fanno esplodere un petardo nel wc della scuola

Gieri Samoggia in Cronaca

Il tecnico colpito dalla leucemia

Oggi Mihajlovic racconta la sua battaglia e il trapianto

Giordano e Rabotti a pag. 46



Precipitò per evitare lo stupro: reato prescritto

Martina morta due volte Il padre: senza giustizia

Mannino a pagina 15



Indagati in 19: donne al vertice del nucleo

La sergente e Miss Hitler «Siamo il partito nazista»

Panettiere a pagina 17

must
ESPRESSO ITALIANO

L'ESPRESSO?
UN MUST.

Oltre 130 milioni di espresso nel 2019!

Grazie!



WWW.MUSTESPRESSO.IT

CALLI
BLACK FRIDAY
Solo Venerdì 29
-5%
SU TUTTA LA SPESA
GENOVA Via Trebaonda 56 C

VENERDÌ 29 NOVEMBRE 2019
IL SECOLO XIX

CALLI
BLACK FRIDAY
Solo Venerdì 29
-5%
SU TUTTA LA SPESA
GENOVA Via Trebaonda 56 C

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXVIII - NUMERO 280 - COMMA 20 - B. SPEZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it GNN

IL FENOMENO COMPIE MEZZO SECOLO
Groupies, le ragazze del rock che fecero la rivoluzione



FERDINANDO FASCE / PAGINA 47

IL NUOVO RITUALE
Così il Black Friday ci spinge alla corsa all'acquisto sfrenato



LORENZO LICALZI / PAGINA 49

INDICE

Liguria Isolata	Pagina 2
Politica	Pagina 8
Cronache	Pagina 12
Economia-Matrimo	Pagina 17
Genova	Pagina 20
Cinema-Tv	Pagina 43-45
Arte	Pagina 47
Sport	Pagina 50

GOVERNO, IPOTESI BLOCCO DELLE TARIFFE. GRILLO: VIA LE CONCESSIONI. TOTI CHIEDE A MATTARELLA AIUTI PER IL MALTEMPO

Allarme per la A12 «Corrosi i piloni del viadotto Sori»

Perizia della Procura: problemi di staticità. Possibili limitazioni al traffico
Falsi report e omissioni, indagati altri venti tecnici di Spea e Autostrade

L'ARCHITETTO

Andrea Plebe / INVIATO A ROMA

Piano: «Al Paese serve un grande programma di manutenzioni
Lo insegna la Liguria»

Da senatore a vita, l'architetto Renzo Piano tratteggia così, richiamando la politica al proprio ruolo, il cammino che l'Italia, messa in ginocchio da alluvioni, frane, crollo di un altro viadotto autostradale in Liguria, deve intraprendere. «Occorre un nuovo piano Marshall, un grande piano di manutenzione diffuso da Nord a Sud».

L'ARTICOLI / PAGINA 5

È il viadotto Sori, sulla A12 il nuovo grande malato che emerge dalle indagini sulla manutenzione della rete autostradale. Secondo i periti della Procura sono stati evidenziati preoccupanti segni di corrosione dei cavi interni di due piloni. Probabile a questo punto il ricorso a provvedimenti di limitazione del traffico. Intanto ci sono i primi indagati nei due nuovi filoni d'indagine su falsi e omissioni: una ventina tra tecnici di Autostrade e di Spea.

Sul fronte politico continua il pressing del M5S per la revoca delle concessioni, sostenuta con forza da Beppe Grillo sul proprio blog. Ma il premier Conte e il Pd puntano più sul blocco delle tariffe anche per evitare contenziosi.

BARBERA, CAPURSO E FREGATTI / PAGINE 2 E 3

INTERVISTA CON IL SINDACO

Graziano Cetara

Bucci: «Infrastrutture e opere per 8 miliardi
Così Genova riparte»

L'ARTICOLI / PAGINA 7

LA VAL BORMIDA ISOLATA

Paolo Giampieri / CARDARE

Noi, prigionieri in casa e le serate con i vicini a studiare vie di fuga

L'ARTICOLI / PAGINA 4



Genova, ottomila sardine in piazza
«Diciamo no a un Paese che odia»

Ottomila persone hanno invaso piazza De Ferrari a Genova (foto Formetti) in occasione della prima uscita ufficiale ligure del movimento. Tanti cartelli contro Salvini, Bella Ciao e l'Inno di Mameli cantati in coro, slogan contro «la politica dell'odio».

DE FAZIO / PAGINE 20 E 21

PARLA IL LEADER DELLA LEGA

Andrea Malaguti / PAGINA 9

Salvini attacca Conte sul fondo salva-Stati: «A rischio i nostri soldi»

CASO MARTINA ROSSI, IN APPELLO CADE L'ACCUSA PRINCIPALE

Morì per sfuggire allo stupro prescrizione per gli imputati

Si va verso il colpo di spugna nel processo per la morte di Martina Rossi, la ragazza genovese che secondo la sentenza di primo grado cadde da un balcone per sfuggire a uno stupro. Prescritto il reato più grave per i due imputati.

GRASSO / PAGINA 14

L'INDAGINE

Fabio Albanese / PAGINE 15 E 20

I neonazisti intercettati: bomba all'Anpi genovese

ROLLI



AURUM 1962
COMPRO
ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO
Genova - Corso Buenos Aires 81 r
24h (anche 24h) - Tel. 010.5388.200

BUONGIORNO

Populista - questa qualifica applicata ai demagoghi o agli sboccati o semplicemente ai fessi - è chiunque in questi anni sia battuto, fino a ottenerla, per l'abolizione del finanziamento pubblico ai partiti, nell'idea che i partiti siano delle gang di ladroni e usurpatori della sovranità popolare, e di conseguenza il popolo onesto li deve punire. Un modo migliore per darsi una randellata in fronte non c'è: tutti assieme, partiti e popolo si autorandellano vigorosamente nella reciproca estulanza. La differenza fra le dittature e le democrazie è che le prime hanno un solo partito, le altre ne hanno molti. La democrazia è riconoscibile anzitutto per la presenza dei partiti: senza partiti non c'è democrazia, senza democrazia non ci sono partiti, e pertanto una democrazia che finanzia i partiti è una democrazia

che finanzia sé stessa. Gioè si protegge. Abbiamo sentito Matteo Renzi (comunque il più garantista del mucchio, gliene si dà merito) trasecolare per l'attacco al finanziamento privato, ma è proprio questo l'errore: i partiti, e dunque la democrazia, non sono un affare privato, sono affare pubblico, e dovrebbe essere interesse di ognuno, con le tasse di ognuno, che si garantisca la sopravvivenza economica dei partiti, delle loro attività politiche, di corrente, gli studi, i convegni, la propaganda (con rendicontazione, naturalmente, così sono contenti pure i grillini). Ma se tutto questo è sbagliato, è sporco, è indecoroso, se la democrazia ha vergogna di sé, e quindi ha dichiarato il suo declino, allora della democrazia rimane il disprezzo in cui i caporioni raccolgono il loro trionfo.

Pago io | MATTIA FELTRI

Benucci
Gruppo immobiliare
Compravendite
Esecuzioni Perizie
Via Pisacane, 96r
16129 Genova
tel. 010.5811967
Gruppo Agenzie
dal 1969
Pratiche Automobilistiche
Riscuote - Amministrative
Assicurazioni tutti i anni
FILIALE: GE - Cent'ur
FILIALE: GE - Sampierdarena
FILIALE: GE - Campi



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

FTSE MIB 23342,42 -0,61% | SPREAD BUND 10Y 170,90 +6,10 | €/S 1,1005 -0,04% | BRENT DTD 66,29 -0,54% | Indici&Numeri → PAGINE 40-43

Dal 1° gennaio
Vendite tra più
Paesi della Ue,
il trasporto guida
la tassazione Iva

Abagnale e Santacroce
— a pagina 30



Domani Plus24
Pagare meno tasse
attraverso
gli investimenti
finanziari

— Con il quotidiano

We deliver!

Autonomia, ok dalle Regioni Arriva un fondo da 3 miliardi

RIFORME

Una prima dote in dieci anni per la perequazione fra i diversi territori

Via libera dei governatori alla proposta Bocca, lunedì l'esame in Cdm

L'obiettivo è l'ingresso in legge di bilancio: a gennaio intese possibili

Edizione chiusa in redazione alle 22

Ok: dalla Conferenza Stato-Regioni all'autonomia differenziata. Il testo della legge quadro, ora oggetto degli ultimi aggiustamenti, va verso il consiglio dei ministri di lunedì prossimo. E, nelle ambizioni del ministro degli Affari regionali Francesco Bocca, punta a entrare in manovra come emendamento. L'obiettivo, dopo l'ok alla legge di Bilancio, è di partire con il lavoro attuativo a gennaio. Dovrebbe arrivare a un primo fondo perequativo con una dote iniziale da almeno 3 miliardi in 10 anni che vincolerebbe agli interventi nelle aree svantaggiate una quota di investimenti dei ministeri delle società pubbliche.

Gianni Trovati — a pagina 8

Imu e Tasi, più facile correggere gli errori

DL FISCALE

Per i tributi locali ravvedimento fino alla contestazione degli illeciti

Il decreto fiscale apre la strada al ravvedimento lungo (fino all'accertamento delle violazioni) anche per i tributi locali, compresi Imu e Tasi.

Marco Mobili — a pag. 5

LA PROPOSTA

Flat tax, la Lega prova il rilancio Aliquota al 15% applicata anche alle famiglie

Giovanni Parente — a pag. 9

DIRITTO

LA CONSULTA AI TEMPI DELLA CRISI

di Marta Cartabia

Come tutti gli attori istituzionali, anche la Corte costituzionale è stata investita dalla crisi economico-finanziaria dell'ultimo decennio.

— Continua a pagina 24
Vice presidente della Corte costituzionale

FISCO

UNA REVISIONE COMPLESSIVA VERSO L'EQUITÀ

di Massimo Bordignon

Una serie di drammatiche vicende in campo infrastrutturale hanno messo in evidenza un problema fondamentale del Paese, l'incapacità di programmare nel medio-lungo periodo.

— Continua a pagina 24

AUTO



Automazione Industriale. Macchinari Comau in una linea di montaggio Fca

Fca e Psa al nodo Comau, piano per spartire l'incasso

Il nodo della valutazione di Comau è sul tavolo dei negoziati di fusione tra Fca e Psa. Tuttavia c'è un tema in particolare su cui si è aperto un confronto e che resta irrisolto: si tratta del valore, o meglio del maggior valore, da attribuire alla controllata nella robotica nell'ambito dell'accordo e che dovrà essere diviso tra i futuri soci.

Mangano — a pag. 17

C'è crisi, Ikea rinuncia a due megastore

DISTRIBUZIONE

Sul ripensamento pesa anche l'incertezza sulle aperture domenicali

I negozi erano in programma a Verona e ad Arese (Milano)

Che Ikea rivedesse le strategie, puntando su strutture più piccole, era noto. Ora però rinuncia a due grandi progetti nei nord Italia: ad

Arese e Verona. Lo ha reso noto Marco Brunelli, leader di Finiper, coinvolto nell'operazione di Arese: tra le motivazioni, il clima d'incertezza innescato dalla più volte ventilata chiusura domenicale per gli esercizi commerciali. «abbiamo restituito a Ikea i soldi che avevano pagato per i terreni». La stessa motivazione ha portato alla cancellazione dello Skydome, progetto Finiper da 300 milioni con piste da sci, albergo, ristorante e negozi: «Sono riusciti a fare scappare i partner olandesi, hanno detto che in Italia non ci metteranno più piede».

Enrico Netti — a pag. 20

EMERGENZA AMBIENTE

Rifiuti, piano A2A per Roma Inceneritore a Tarquinia

A2A Ambiente ha presentato il progetto di un inceneritore a recupero di energia per bruciare nella zona industriale di Tarquinia (Viterbo) 480mila tonnellate l'anno di rifiuti del Lazio. La regione del resto è in serie di difficoltà in questo settore, visto che deve smaltire 2,9 milioni di tonnellate di materiali all'anno. Secondo le stime A2A, il progetto richiede investimenti per 400 milioni e potrebbe essere realizzato in due anni e mezzo.

Jacopo Gilberti — a pag. 11

PANORAMA

POLITICA

Fondo salva Stati, Salvini attacca Conte Gelo di Mattarella

Il leader della Lega Matteo Salvini attacca il premier Giuseppe Conte sul Mes e chiama in causa il Capo dello Stato. Gelo da Mattarella, il premier risponderà alla Camera lunedì prossimo, 2 dicembre. Lo stesso Conte ieri ha annunciato quella contro Salvini.

— a pagina 9



CONFINDUSTRIA
Piccola industria, Carlo Robiglio confermato alla presidenza

Nicoletta Picchio — a pag. 10

LA CRISI DI TARANTO

Ex Ilva, Mittal e ministro trattano su 5mila esuberi

Tra le tante vertenze del caso ex Ilva di Taranto la più spinosa è quella del personale. È indubbio che ArcelorMittal deve affrontare un calo del mercato dell'acciaio, con conseguenti esuberi. Il nodo è sul tavolo di confronto con il Mise.

— a pagina 3

CONCESSIONI

Autostade, il governo valuta la revoca per legge

Il procedimento amministrativo per la revoca della concessione ad Autostade è troppo laborioso, perciò il governo potrebbe scegliere la via legislativa per cancellare la legge del 2008 (governo Berlusconi) che le aveva "blindate".

— a pagina 2

Bancari: Abi e sindacati concordi contro tagli indiscriminati

CREDITO

Patuelli (Abi): soluzioni semplicistiche. Silconi (Fab): si fa terrorismo

Bancieri e sindacati concordi contro l'ipotesi di tagli drastici dei posti di lavoro nel settore del credito, dopo lo smadò pubblicato ieri dal Sole 24 Ore, che descrive uno scenario molto preoccupante. Patuelli (Abi): le soluzioni proposte sono molto semplicistiche. Silconi (Fab): scenario raccontato per terrorizzare i lavoratori.

Cristina Casadei — a pag. 6

0,64%

Il rendimento lordo del BTP quinquennale è ai massimi da giugno, 21 punti base in più rispetto all'asta di fine ottobre

Titoli di Stato Asta BTP, la domanda delude e il rendimento sale

Vito Lops — a pag. 10

MERCATO E TRASPARENZA

Il tramonto del pdf per le relazioni delle quotate

Le relazioni finanziarie delle società quotate dicono addio al pdf. Dall'esercizio sociale 2020, infatti, sarà obbligatoria la pubblicazione del documento nel formato elettronico unico così come previsto da un regolamento della Commissione europea. Un obbligo che nasce nell'ambito dell'attuazione della cosiddetta diret-

tiva Transparency che punta a migliorare il regime di trasparenza delle società quotate. Dunque, d'ora in poi le relazioni finanziarie annuali non potranno più essere comunicate in altri formati, come il pdf. Assonime, l'associazione delle spa, ha diramato ieri una circolare che illustra la novità.

Rosolino Vitali — a pag. 13

.moda

INDUSTRIA STILE BELLEZZA



Nessuna crisi
Il lusso chiude l'anno a +4%

Guerra commerciale Usa-Cina, Brexit e Hong Kong non cambiano lo scenario: secondo il Monitor Italia-Abbagliamento, il mercato globale nel 2019 potrebbe arrivare a 375 miliardi di euro dagli annuali 281 (+25 sul 2018) trainato dall'Asia.

Marta Casadei — a pag. 37

ILSOLE24ORE.COM



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



CRASTAN
1870
INSTANT CEREALS

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

ristora
INSTANT DRINKS

Venerdì 29 novembre 2019
Anno LXXV - Numero 329 - € 1,20
S. Salumino il Vecchio martire

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

L'EPISODIO PIÙ BELLO DEL PARLAMENTO

Alla Camera vince l'amore e Fico si infuria

Durante la seduta di ieri il leghista Di Muro si rivolge alla tribuna: «Elisa, mi vuoi sposare?» Lei dice sì, ma chi guida Montecitorio bacchetta

Il Tempo di Osho



DI FRANCO BECHIS

In trenta anni che seguì i lavori del Parlamento non mi era mai capitata una scena così. Ieri mattina ad inizio seduta ha chiesto la parola «per fatto personale» un deputato leghista non particolarmente noto, Flavio Di Muro, capelli e barba rossiccia, che viene da Ventimiglia. All'indomani di una incredibile rissa in aula in cui sono volate perfino le sedie, ha premesso «Vorrei contribuire a rasserenare gli animi di tutti». Poi ha preso una scatolina da sotto il banco, che conteneva un anello e guardando le tribune dei visitatori ha chiesto: «Elisa, mi vuoi sposare?». Chi era in aula ha sorriso, tanti hanno battuto le mani. E' sembrata un po' una scena da film hollywoodiano. Ma il presidente dell'assemblea, Roberto Fico, non ha gradito e in modo

secco e anche un po' antipatico, ha ripreso il deputato innamorato: «Capisco tutto, però... Usare un intervento per questo non mi sembra assolutamente il caso». Grazie al Fico bacchettone molti militanti del M5s hanno preso d'assalto le bacheche social dei due promessi sposi riempendole di insulti e indignazione verso l'uso privato di tre minuti in un luogo pubblico. E gli stessi politici si sono divisi fra scandalo e divertita comprensione. Ora capirei i primi se quell'aula fosse ogni giorno maestra di vita. Ma lì dentro è accaduto di tutto: botte da orbi, insulti da suburra, battibecchi da asilo Mariuccia. La nobiltà della istituzione è in degrado da anni, perfino le leggi lì prodotte sono sbrindellate. Quella dichiarazione d'amore sarà impropria, ma è la cosa più bella che Montecitorio abbia offerto da decenni.

De Leo, La Rosa e Solimene alle pagine 2 e 3

Retata Gdf

Diabolik fu il capo dei narcos romani
Arrestate 51 persone fra loro ultrà laziali degli Iriducibili

Parboni e Ossino alle pagine 14 e 15

Legge Capitale

Esordio a Roma ed è Salvini show
Attacca Raggi e Zingà e chiede nuove elezioni in un teatro super pieno



Di Mario a pagina 17

ARDEA

Niente scuola sfuma il sogno
Città Metropolitana mai arrivati i soldi
Si resta tutti pendolari

Gobbi a pagina 21

L'assurdità

I manager Ama? Sono i lavoratori

Chiesto ai dipendenti di mettere on line idee per il piano industriale

a pagina 16

Civitavecchia

Buferà giudiziaria sul porto turistico

Fiamme gialle, blitz all'Autorità Portuale
Già quattro indagati

a pagina 20

Chiabotto nei guai stritolata dai debiti

L'ex Miss Italia deve al Fisco 2,5 milioni di euro
La salva una leggina: pagherà 25 mila euro l'anno

...Dopo lo sfarzo, lo sforzo economico. Cristina Chiabotto, mezzo milione di followers su Instagram, ex miss Piemonte, ex miss Italia e showgirl dagli occhi turchini, «che più bella non si può» ha un debito con il Fisco di due

milioni e mezzo di euro. La salva una leggina, pagherà 25mila euro l'anno. È meno male per lei perché l'artista era costretta a vendere i tre negozi di proprietà a Torino ed a Borgaro, ma il ricavato è modesto rispetto al debito.

Di Pietro a pagina 11

Europa League



A ISTANBUL FINISCE 3-0

La Roma batte il Basaksehir
Adesso per qualificarsi basta solo un altro punto in casa

Austini, Biafora e Carmellini alle pagine 34 e 35



ALL'OLIMPICO VINCE 1-0

Per il Cluj basta la Lazio 2
Spiraglio verso i sedicesimi ora tutto dipende dal Celtic

Pieretti, Rocca e Salomone a pagina 36 e 37

Lo Studio Piazzolla è uno studio commercialista di diritto costituzionale. A una struttura solida e governata da un partner che ha per oltre 40 anni ed afferma la propria competenza nella realtà metropolitana di Roma, ricca di insediamenti, efficienza, dinamicità e con ottime prospettive di crescita.

STUDIO PIAZZOLLA

AL NOSTRO ATTO: Consulenza contabile, Consulenza contrattuale, Direzione societaria, Prestazioni contabili e fiscali, Consulenza societaria e liquidazione di aziende, Fisco e previdenza.

Tel./ Fax 06.50684165
Tel./ Fax 06.45554885
Cell. 393.8933255
rosario.piazzolla.rp@gmail.com

Studio Piazzolla
Via Guido Fubini, 23 - 00134 Roma

Il diario
di Maurizio Costanzo

Si avvicinano le vacanze di Natale e penso ai molti che, da varie parti del mondo, vengono in Italia per rivedere parenti e amici. Non conoscendo il destino dell'Alitalia, mi domando: i nostri connazionali, in viaggio per Natale, su che voli andranno? Mi domando anche, quanto a lungo dovremo aspettare perché la situazione dell'Alitalia si normalizzi? È possibile che da tempo ci si interroghi sul destino della Compagnia di Bandiera, senza però che si arrivi mai a una soluzione? **Cosmai il contrario, perché, via via, fingono di avere altri interessi, i partner che un tempo si erano detti disponibili. Speriamo di decollare.**

PIZZERIA IVO A TRASTEVERE

La Pizza siamo noi!

Ci vediamo in TRASTEVERE

Via S. Francesco a Ripa 158
00153 Roma
Tel. 065817082
www.ivoaltrastevere.it

Università Telematica
Al Prof Emanuele una cattedra alla San Raffaele

Simingtoni a pagina 29

Soldi ai partiti
Sul caso Open Renzi trascina tutti in tribunale

Carta a pagina 6

LA NAZIONE

VENERDÌ 29 novembre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Elezioni regionali toscane: il centrosinistra al bivio

Giani è il candidato dem Ma coalizione in bilico

Caroppo a pagina 8



Gualtieri: salva-Statì, sì senza paura

L'intervista Rissa Conte-Salvini, il ministro contro la Lega: «Ci vuole fuori dall'euro». Piano ecoplastica stile Emilia Nitrosi, Troise e Comelli a p. 2 e 3

Le canzoni e la nostra storia

Mi ritorni in mente, cara Italia

Michele Brambilla

La nostra Italia, la nostra cara vecchia Italia degli anni beati - i Sessanta - e poi di quelli maledetti - i Settanta - ci ritorna in mente grazie a una mostra che si apre oggi a Bologna, e che durerà fino a primavera. Sono nato nel 1958 e mi emoziona il fatto che la mostra, che è una rassegna delle canzoni che hanno scandito la nostra storia, parta proprio da quell'anno, da quando Domenico Modugno vinse Sanremo con un brano che cominciava così: «Penso che un sogno così non ritorni mai più». Era «Nel blu dipinto di blu», da tutti conosciuta come «Volare». E l'Italia davvero cominciava a volare.

Continua a pagina 13

IL LEADER SI CONFESSA: IO, NELLA PIAZZA DEL PD

«LA MIA VITA DA SARDINA»

Cocchi a pagina 7



Mattia Santori, 32 anni,
il bolognese che mobilita
le piazze contro il populismo

L'intervista

Renzi: «Politica sotto attacco Nessuno del Pd mi ha difeso»

De Robertis a pagina 5

FIRENZE

Caro rifiuti La tariffa aumenta del 6%

Mugnaini in cronaca

Fiorentina

Ecco il nuovo centro sportivo Un investimento da 70 milioni

Marchini in cronaca



Precipitò per evitare lo stupro: reato prescritto

Martina morta due volte Il padre: senza giustizia

Mannino a pagina 15



Indagati in 19: donne al vertice del nucleo

La sergente e Miss Hitler «Siamo il partito nazista»

Panettiere a pagina 17

must
ESPRESSO ITALIANO

L'ESPRESSO?
UN MUST.

Oltre 130 milioni
di espresso nel 2019!

Grazie!



WWW.MUSTESPRESSO.IT

Oggi a € 2,00
con



Weekend
il venerdì

Venerdì
29 novembre 2019
Anno 44 - N°282

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli

Black Friday
È oggi!

UNITI CONTRO IL SALVA-STATI

Di Maio & Salvini ritorno di fiamma

Il capo 5Stelle mobilita i suoi contro il trattato europeo sostenuto dal Pd: "Bisogna rivedere l'accordo" Il leader leghista: il Colle intervenga, Conte ha tradito il popolo. La replica: ti querelo, molla l'immunità
Tria: credo che il premier li avesse informati del patto Ue

Il commento

Una partita che richiede serietà

di Massimo Giannini

Fondo Salva Stati o Macchina Strozza-Governi? Mutualizzazione delle crisi finanziarie o "congiura contro l'Italia"? Servirebbe il *Veni Creator Spiritus* che i padri costituenti invocarono nel '47, per discutere in modo sereno del Meccanismo europeo di stabilità. Servirebbe una classe dirigente responsabile, per ragionare sul rapporto costi/benefici di questo strumento comunitario senza cadere negli opposti estremismi. Da una parte le isterie sovraniste e complottarde dell'ultra-destra, dall'altra le professioni di cieca fede europeista della sinistra. In mezzo, l'irrisolutezza dei pentastellati, indecisi tra il richiamo della foresta gialloverde e il canto della sirena giallorossa.

● continua a pagina 45

Uniti contro la riforma del trattato europeo Salva-Stati: Di Maio e Salvini contestano l'accordo. Il primo mobilita i parlamentari M5S e chiede di rivederlo. Il secondo domanda l'intervento del Colle e accusa Conte: «Ha tradito il popolo». Il premier lo querela e gli chiede di rinunciare all'immunità. E l'ex ministro Tria dichiara: «Penso che Conte avesse informato i due vice-premier dell'accordo».

di Cuzzocrea, Petrini e Pucciarelli ● alle pagine 2 e 3

La grande illusione

Quota 100 e le assunzioni mancate

di Tito Boeri

Il populismo al governo è l'arte dell'azzeramento delle aspettative alimentate in campagna elettorale. Un anno fa Di Maio preconizzava un futuro roseo per i giovani italiani grazie a Quota 100: «Stiamo facendo una manovra per trovare nuovo lavoro ai giovani».

● a pagina 4

ALLARME NERO



▲ La miss Francesca Rizzi, 36 anni, al raduno nazionalista di Lisbona

Il pentito e miss Hitler Ecco i nuovi nazisti

Armi e svastiche, 19 indagati in tutto il Paese "Volevano colpire una sede dei partigiani"

di Salvo Palazzolo

Avevano già scelto il motto: «Invisibili, silenziosi e letali». E la prima azione contro una sede dell'Anpi. Era tutto pronto per il nuovo "Partito nazionalsocialista italiano dei lavoratori".
servizi di Ferro e Rodari ● alle pagine 6 e 8
commenti di Berizzi e Serra ● alle pagine 7 e 44

L'ordigno arrivò dall'Italia

Daphne, altre rivelazioni A Malta vacilla il governo

di Carlo Bonini



Fu un omicidio di Stato quello che uccise la giornalista maltese Daphne Caruana Galizia il 16 ottobre del 2017. E arrivò dall'Italia la bomba che la arse viva. Da un arsenale delle nostre mafie. Come il fucile di precisione che nel piano originale doveva essere l'arma per eliminarla. Fu un omicidio di Stato perché, per poco meno di 400 mila euro, è un uomo di Stato ad essere accusato di averlo commissionato, l'ormai ex capo di gabinetto del Governo laburista Keith Schembri. E che, tuttavia, dopo quattro giorni, la polizia maltese decide di scarcerare nella notte.

● alle pagine 18 e 19

Da domani Robinson

Elena Ferrante "La mia bugia geniale"



Intervista alla scrittrice "Costretta a mentire per dire la verità"

amazon

Black Friday
È oggi!
Nuove offerte tutto il giorno

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

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

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

con Libro
La Nazione delle Piante
€ 11,90

NZ



Renzo Piano "Progetto rammendo per mettere in sicurezza il Paese"

ANDREA FLEBE - P. 26

Cecilia Bartoli "Canto Farinelli e amo il teatro dell'ambiguità"

INTERVISTA DI ALBERTO MATTIOLI - P. 31



La proposta A Montecitorio per una volta vince l'amore

NUNZIA DE GIROLAMO - P. 27

Black Friday È oggi!

LA STAMPA

VENEDÌ 29 NOVEMBRE 2019



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N.326 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEZZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN.L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DGB-TO II www.lastampa.it GNN

AUTONOMIA, PRIMA INTESA FRA GOVERNO E REGIONI SUI PRINCIPI: SÌ DAL CARROCCIO

Salvini: il premier Conte copre l'Italia di bugie, intervenga il Quirinale

Intervista al leader leghista: vuole querelarmi? Si metta in fila dopo Carola

ANDREA MALAGUTI

«Vuole querelarmi? Si metta in fila. Prima c'è Carola». Compagni di viaggio per quattordici mesi, Matteo Salvini e Giuseppe Conte certificano la fine del loro travagliato rapporto minacciando querele reciproche. Sgradevole commedia

all'italiana. Lo scontro sulla firma annunciata dal governo sulla modifica del meccanismo europeo di stabilità è solo l'ultimo episodio di una rissa ormai quotidiana, che il leader della Lega racconta a "La Stampa" in questa intervista a tutto campo. - P. 3 BERTINI, MAGRI, SORGI E TOMASELLO - PP. 2 E 7

VIOLANTE: SÌ AL FINANZIAMENTO PUBBLICO

Fondazione Open, sequestrato il libro delle donazioni

DI MATTEO, GRIGNETTI, MARTINI E PAOLUCCI - PP. 4 E 5

STAMPA PLUS ST+

ESTREMISTI

GAVINO, GUERRETTA E SERRA Chat e kalashnikov, così operava il partito neonazista P. 17



IL CASO

FABIO ALBANESE

Allarme per l'Etna: tutti i crateri diventano attivi P. 15



LE STORIE

FRANCISCA ROSSO

La squadra italiana di funamboli da Torino a Galway P. 32

LARA LORETTI

Da Einaudi a Petrini I cent'anni golosi del Battaglino di Bra P. 32

XI A TRUMP: REAGIREMO

Lira della Cina per la legge Usa pro Hong Kong

FRANCESCO RADICIONI HONG KONG

Pechino ha minacciato «ferme contromisure» se gli Stati Uniti continueranno a sostenere i manifestanti pro-democrazia che da quasi sei mesi scendono per le strade di Hong Kong. Solo una manciata di ore dopo la firma di Donald Trump sullo Hong Kong Human Rights and Democracy Act, la risposta delle autorità della Repubblica Popolare è stata furiosa: il ministero degli Esteri cinese ha convocato l'ambasciatore Usa e avvertito che la mossa potrebbe minare la cooperazione tra le due più grandi economie del mondo. - P. 10 PAOLO MASTROLILLI - PP. 10-11

PARLA IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO UE

Michel: ma è l'Europa a perdere nel duello Washington-Pechino

INTERVISTA DI MARCO BRESOLIN - P. 11

VERSO IL VOTO NEL REGNO UNITO

CORBYN FA VOLARE JOHNSON

BILL EMMOTT

Boris Johnson è considerato il primo ministro britannico meno affidabile a memoria d'uomo. Il suo indice di gradimento è sorprendentemente basso, considerando che è in carica solo da quattro mesi. Eppure, i sondaggi d'opinione sono unanimi nel prevedere che il partito conservatore, da lui rappresentato, vincerà con una netta maggioranza parlamentare le prossime elezioni generali del Regno Unito, il 12 dicembre. - P. 13

La calciatrice se ne va: voi mi trattate come Pablo Escobar



Eniola Aluko, 32 anni, ha giocato con la Juve per 18 mesi: domani l'ultima partita contro la Fiorentina GIULIA ZONCA - P. 36

BUONGIORNO

Pagio

MATTIA FELTRI

Populista - questa qualifica applicata ai demagoghi o agli sboccati o semplicemente ai fessi - è chiunque in questi anni si sia battuto, fino a ottenerla, per l'abolizione del finanziamento pubblico ai partiti, nell'idea che i partiti siano delle gang di ladroni e usurpatori della sovranità popolare, e di conseguenza il popolo onesto li deve punire. Un modo migliore per darsi una randellata in fronte non c'è: tutti assieme, partiti e popolo si autorandellano vigorosamente nella reciproca esultanza. La differenza fra le dittature e le democrazie è che le prime hanno un solo partito, le altre ne hanno molti. La democrazia è riconoscibile anzitutto per la presenza dei partiti: senza partiti non c'è democrazia, senza democrazia non ci sono partiti, e pertanto una democrazia che finanzia i partiti è una democrazia

che finanzia sé stessa. Cioè si protegge. Abbiamo sentito Matteo Renzi (comunque il più garantista del mucchio, gliene si dà merito) trasecolare per l'attacco al finanziamento privato, ma è proprio questo l'errore: i partiti, e dunque la democrazia, non sono un affare privato, sono affare pubblico, e dovrebbe essere interesse di ognuno, con le tasse di ognuno, che si garantisca la sopravvivenza economica dei partiti, delle loro attività politiche, di corrente, gli studi, i convegni, la propaganda (con rendicontazione, naturalmente, così sono contenti pure i grillini). Ma se tutto questo è sbagliato, è sporco, è indecoroso, se la democrazia ha vergogna di sé, e quindi ha dichiarato il suo declino, allora della democrazia rimane il disprezzo in cui i caporioni raccolgono il loro trionfo.

amazon Black Friday È oggi! Nuove offerte tutto il giorno



Pramerica

UNISCITI A NOI SULLA STRADA DELLA SOSTENIBILITÀ

PRAMERICA SGR

WWW.PRAMERICASGR.IT

Albertini: ok al modello pubblico-privato

Le Olimpiadi 2026 sono una grande opportunità. Imparando da Expo '15

Bertolino a pagina 16

MILANO FINANZA

Investire su Milano?

La copertina del numero settimanale di Milano Finanza del 16 novembre

MF

il quotidiano dei mercati finanziari

Dal 4 dicembre

BEST INSURANCE 2020

LE ASSICURAZIONI LEADER IN ITALIA

Anno XXXI n. 296

Venerdì 29 Novembre 2019

€2,00 *Classeditori*

9 771594 77008

PRAMERICA SICAV CLEAN WATER

2019

FSM Mib 23.042,42

BORSA -0,61% 1€ = \$1,1005

Dow Jones	308.104	▲
Nasdaq	8.708	▲
Tokyo	23.458	▼
Francfort	13.268	▼
Zurigo	10.809	▼
Londra	7.416	▼
Parigi	5.813	▼

FOCUS OGGI

Mina Hong Kong nella trattativa Cina-Stati Uniti

Trump firma una legge che è a favore dei manifestanti. L'economista Schmieding: l'ex colonia britannica è il più grande rischio geopolitico che grava sui mercati

Damac chiude il deal su Cavalli

La società di Hussain Sajwani ha completato l'acquisizione del brand con Vision Investments

Iren stringe i tempi sul dossier Sorgenia

Allo studio la creazione di una divisione dedicata alla generazione di energia e un piano di assunzioni. Intanto però tornano ad affacciarsi i rivali tedeschi di Rwe

ITALIA-EUROPA SUL NUOVO FONDO SALVA STATI SI RIFORMA L'ASSE GIALLOVERDE SALVINI-DI MAIO

Conte in un vicolo cieco

Il premier, atteso lunedì 2 alla Camera, di fronte a un bivio: se pone il veto sul Trattato Ue accende la speculazione sui mercati. Senza modifiche mette a rischio il governo. Ipotesi compromesso M5S

(Ninfale e Pira alle pagine 2 e 3)

Mediaset-Vivendi, accordo al fotofinish

L'ultima parola spetta a Silvio Berlusconi e Vincent Bolloré. Sarà Mfe a rilevare il 19% in vendita

(Montanari a pagina 9)

INFRASTRUTTURE

Sempre più vicina la revoca della concessione ad Atlantia

(Zoppo a pagina 5)

BPER BANCA

Esce il dg Togni, a Vandelli le deleghe, Rossetti (Unipol) in arrivo

Un advisor per la prossima fusione

(Gualtieri a pagina 11)

La borsa di Tel Aviv vuole entrare in Europa

(Bertolino a pagina 17)

CONTI DI FAMIGLIA

L'anno complicato dell'acciaio penalizza Finarvedi

L'utile cala a 2 mln

(Giacobino a pagina 5)

RISTRUTTURAZIONI

Unicredit stringe con la ceca Cpi per la cessione del gruppo Parnasi

Un affare da oltre 500 milioni

(Montanari a pagina 10)

Milano Finanza premia le eccellenze del Veneto

(Mendaia a pagina 19)

IL ROMPIESPREAD

Trenitalia vince la gara per l'alta velocità in Spagna. A la cinco del ritardo

LA NOSTRA STRADA VERSO LA SOSTENIBILITÀ

PRAMERICA SGR, UN DNA SOSTENIBILE DA 15 ANNI.

Scopri le nostre soluzioni di investimento.

PRAMERICA SGR | WWW.PRAMERICASGR.IT

PRAMERICA

Messaggio pubblicitario con finalità promozionali. Avvertenza: prima dell'adesione leggere il Prospetto e il KIID che riportano anche i rischi associati all'investimento. Il Prospetto e il KIID di Pramerica Sicav sono disponibili gratuitamente presso i soggetti collocatori in Italia della sicav e sono consultabili sul sito www.pramericasgr.it. Pramerica SGR è il distributore principale di Pramerica Sicav in Italia. Il Prospetto e il KIID dei fondi Pramerica sono disponibili gratuitamente presso la sede amministrativa di Pramerica SGR, la sede del depositario e le sedi dei soggetti collocatori e sono consultabili sul sito www.pramericasgr.it.

Il Piccolo

Trieste

il convegno dell'ordine dei commercialisti alla stazione marittima

«Non solo servizi e polizze: Trieste valorizzi le sue Pmi»

Il 94% del tessuto economico è rappresentato da piccole e medie imprese Razeto e D'Agostino: «Patuanelli completi il regime extradoganale del porto»

Lorenzo Degrassi TRIESTE. Riaffermare il ruolo dei commercialisti quali soggetti qualificati a sostenere e sviluppare il dialogo tra mondo finanziario e istituzioni. È questo l'obiettivo del progetto "Eccellenze del Nord Est, le imprese più dinamiche - Symposium 2019", presentato ieri pomeriggio nella sala Saturnia della stazione marittima dall'Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di **Trieste** presieduto da Mario Giamporcaro che ha aperto i lavori: «Si tratta di un'analisi delle imprese più performanti all'interno delle 13 province di Friuli-Venezia Giulia, Veneto e Trentino-Alto Adige, condotta grazie al supporto scientifico del dipartimento di Economia dell'Università Ca' Foscari di Venezia», ha spiegato. Uno studio voluto dagli stessi ordini dei commercialisti del territorio preso in considerazione e che riguarda i bilanci depositati in Camera di Commercio al 31 ottobre scorso. Al termine della presentazione ha fatto seguito la tavola rotonda dal titolo "Uno sguardo sull'economia locale, punti di forza e di debolezza: trend e la probabile evoluzione". Al dibattito sono intervenuti fra gli altri il presidente della Cccia Venezia Giulia, Antonio Paoletti, il Sindaco di **Trieste** Roberto Dipiazza, il presidente dell'Autorità Portuale Zeno D'Agostino, il Rettore Università, Roberto Di Lenarda e Sergio Razeto presidente di Confindustria Venezia Giulia. «L'indagine redatta da Ca' Foscari ha tenuto conto di alcuni indicatori quali fatturato, numero dei dipendenti delle imprese, ricavi e indice patrimoniale - ha spiegato Matteo Montesano, che ha collaborato allo sviluppo dell'analisi territoriale per **Trieste** - per poi fare una media ponderata che è stata elaborata con un sistema statistico». I dati riguardano gli ultimi 5 esercizi, partendo dal 2018 andando a scendere fino al 2014. «Dallo studio si può osservare - ha proseguito Montesano - che il 94% delle imprese presenti a **Trieste** è caratterizzato da realtà di piccole e medie dimensioni, mentre fra le grandi imprese abbiamo tre partecipate del Comune di **Trieste** (Hestambiente, **Trieste** Trasporti e AcegasApsAmga, ndr)». Dall'indagine, infine, si evince la forza del comparto assicurativo con più di 10 miliardi di fatturato, seguito da quello delle utenze e dei servizi pubblici, complice la presenza di realtà quali Hera e Wartsila. «Questi dati confermano quello che è l'andamento dell'economia del Triveneto - ha sottolineato Sergio Razeto - che nell'ultimo biennio è cresciuta. Per quanto riguarda le opportunità offerte da **Trieste** vanno ricercate nel turismo, il **porto**, ma solo con una strategia non focalizzata alla sola logistica, ma tesa alla fase di trasformazione grazie alla presenza di un retroporto importante. Il tutto senza dimenticarci dei centri di ricerca». Razeto ha anche fatto un riferimento ad alcune problematiche relative alla situazione extradoganale del **porto**, concetto ripreso da Zeno D'Agostino. «Le dogane non riconoscono alcune delle peculiarità del **porto** franco di **Trieste** in quanto il governo italiano si è dimenticato di inserire il **porto** di **Trieste** all'interno delle aree extra doganali, in tal senso mi auguro che il ministro triestino Stefano Patuanelli ci possa dare una mano». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Trieste Prima

Trieste

Trieste, il mare, il Porto Franco: se ne parla al Revoltella con Massimo Negri

Appuntamento con Rotte globali sabato 30 novembre. Ospite uno delle massime autorità nel campo della valorizzazione dei patrimoni culturali

Cosa c'è all'orizzonte? Quale avvenire è possibile scorgere? Quali rotte si possono disegnare a partire da una storia che dal **mare** ha ricavato ricchezza, lavoro, sviluppo, fonte di ispirazione? Nel terzo centenario dell'istituzione del Porto franco e a conclusione di Rotte globali, un programma di visite guidate gratuite che si proponeva di far scoprire e riscoprire ai triestini la storia della città e del suo rapporto col **mare**, i partner che hanno dato vita a questo network se lo chiederanno sabato 30 novembre dialogando con Massimo Negri, una delle massime **autorità** nel campo della valorizzazione dei patrimoni culturali, all'Auditorium del Museo Revoltella, a partire dalle ore 10.30. La storia dell'economia del **mare** triestina ha generato un patrimonio culturale di grande interesse, che oggi rappresenta un bene vivo e dinamico, capace di alimentare il domani, aprire nuove strade e tracciare nuovi orizzonti. Come valorizzare questa straordinaria eredità, che i triestini hanno dimostrato di apprezzare moltissimo partecipando numerosi agli appuntamenti proposti in quest'autunno? Laura Carlini Fanfogna, direttore del Servizio Musei e Biblioteche del Comune di Trieste, Zeno D'Agostino, presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, Francesco Stanislao Parisi, presidente di Francesco Parisi Casa di Spedizioni S.p.A, Roberta Spada, responsabile dell'Archivio Storico delle Assicurazioni Generali e Adriano Sincovich, presidente dell'Istituto Livio Saranz, ne parleranno con uno dei massimi esperti in materia, il prof. Massimo Negri, direttore scientifico dell'European Museum Academy, fondazione olandese specializzata nella ricerca sull'innovazione museale in Europa. Modererà il confronto Sara Zanisi, ricercatrice della Fondazione ISEC; introdurrà l'incontro Ariella Verrocchio, direttrice scientifica del Saranz, che dichiara: «L'obiettivo è quello di provare a tratteggiare insieme nuovi possibili percorsi di fruizione, anche cogliendo spunti e sollecitazioni nel confronto con esperienze e buone pratiche italiane ed europee.» Un'occasione alla quale tutta la cittadinanza è invitata a partecipare. Massimo Negri è attualmente Scientific Director di European Museum Academy, fondazione olandese specializzata nella ricerca sull'innovazione museale in Europa. Membro del Comitato Scientifico del Museo del Duomo di Milano. Fondatore e Direttore Scientifico del Master in Museologia Europea all'Università IULM di Milano, docente di Museografia del patrimonio industriale all'Università di Padova. Direttore di European Museum Forum, del Premio Europeo Museo dell'Anno e del Council of Europe Museum Prize dal 1999 al 2009. Membro della Giuria degli stessi Premi dal 1983 al 2009 (assessment di oltre 1800 musei). Fa parte del gruppo di professionisti vincitori del concorso per il nuovo museo d'arte moderna di Oslo. È incaricato della direzione museologica del nuovo MUSIL di Brescia.

The screenshot shows a news article from Trieste Prima. The main headline is "Trieste, il mare, il Porto Franco: se ne parla al Revoltella con Massimo Negri". Below the headline is a sub-headline: "Appuntamento con Rotte globali sabato 30 novembre. Ospite uno delle massime autorità nel campo della valorizzazione dei patrimoni culturali". There is a small photo of the Museo Revoltella building. To the right of the main text, there is a sidebar with "I più letti di oggi" (Most read today) and a small advertisement for "SANTA E SALUTE A TRIESTE".

flotte in mare (e in terra)

I nuovi carburanti piacciono soprattutto al trasporto merci

Sono ancora rare le auto a idrogeno o a Gnl mentre decollano i mezzi pesanti

J.G. - Le nuove tecnologie dei trasporti piacciono soprattutto per le flotte: in senso figurato (le flotte di camion o di autobus) e in senso letterale (le navi). Per questo motivo sono più avanti nell'idrogeno e nel metano liquido i luoghi in cui ci sono snodi di logistica e grandi porti. Ma quando si parla di idrogeno o di altri prodotti energetici innovativi è indispensabile la disponibilità di un'area industriale collegata al mondo della petrolchimica o dell'energia. E infatti è in prima linea nei progetti di nuove tecnologie energetiche il sistema portuale lagunare veneto con Venezia e Chioggia, che unisce una raffineria e un polo petrolchimico con le grandi direttrici internazionali assicurate dai corridoi ferroviari europei est-ovest e con la connessione del Brennero innestati su un porto fra i primi del Mediterraneo, da un aeroporto di primo livello, dal collegamento con le autostrade. Non a caso il Porto di Venezia, guidato dal presidente **Pino Musolino**, sta avviando un piano per spostare verso il metano liquido (e verso l'idrogeno che se ne può ricavare) l'alimentazione delle navi e dei mezzi terrestri. In buona vista in Italia sono anche Livorno, Priolo-Siracusa, Ravenna. Qualche numero per dare la dimensione del mercato dei mezzi alimentati con carburanti innovativi. Quest'anno (dati aggiornati a ottobre) sono state immatricolate numero 7 vetture a idrogeno, cioè 5 Hyundai Nexa e 2 Toyota Mirai. Più generoso il mercato dei mezzi pesanti, i camion oltre le 3,5 tonnellate, con 20 esemplari venduti in ottobre contro i 14 immatricolati in Italia nel mese di settembre. Ben diversi i numeri di un'altra motorizzazione purtroppo ancora elitaria, cioè le auto elettriche, che nel mese di ottobre hanno rilevato 939 immatricolazioni (lo 0,6% del mercato dell'auto) con acquisti frenetici per la Smart Fortwo (407 esemplari) seguita dalla Nissan Leaf (96 pezzi). Lo spostamento più forte ma meno visibile è però quello che sta accadendo con le navi. Ormai tutte le navi di nuova concezione hanno una motorizzazione ibrida le cui eliche sono mosse da motori elettrici. In sala macchine invece del motore per la propulsione ci sono i generatori. Per esempio la compagnia di navigazione Msc ha deciso di investire 5 miliardi di euro su una nuova nave da crociera che funzionerà con celle a combustibile. Il metano liquido sarà usato per ottenere idrogeno che, nelle celle a combustibile, genererà l'elettricità necessaria alla nave. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«Ora serve un patto per il territorio Venezia e Trieste un unico porto»

Marinese, presidente di Confindustria Venezia e Rovigo: da parte del governo mancano politiche per lo sviluppo

Francesco Furlan VENEZIA. Se da parte del governo languono politiche a favore delle imprese e dello sviluppo economico è il territorio che deve muoversi. «Serve un patto di territorio, dobbiamo accelerare gli elementi di competitività». Un esempio? «È miope vedere Venezia e Trieste come due porti distinti. Venezia e Trieste devono essere un unico porto». È il presidente di Confindustria Venezia e Rovigo, Vincenzo Marinese, a lanciare la palla in aria, nella speranza che qualcuno ora la raccolga. L'occasione per invitare i due Porti a mettersi insieme - proposta lanciata in modo schietto, alla sua maniera - è arrivata ieri pomeriggio nella sede di Confindustria, al Vega, durante la presentazione di Top 500, l'inserto della Nuova di Venezia e Mestre realizzato con PwC e Ca' Foscari in collaborazione con Confindustria, che prende in esame lo stato di salute delle 500 più grandi aziende del Veneziano. La fotografia scattata dalla ricerca, relativa ai dati dei bilanci 2018, racconta di ricavi in crescita del 7%, per un totale di quasi 22 miliardi di euro, ma con un rallentamento rispetto alla crescita del 2017, e soprattutto una riduzione degli utili, una contrazione di circa il 10%. Marinese, nell'intervista con il direttore della Nuova di Venezia e Mestre, Paolo Possamai, coglie, soprattutto in previsione, i segnali di un'economia che, pur nell'aumento dei ricavi, comincia a registrare aspetti di difficoltà che non vanno sottovalutati, a partire, dice Marinese, «dalla posizione debitoria delle aziende». Due le direzioni da prendere, dice ai trecentocinquanta imprenditori presenti: «La prima si chiama aggregazione, perché abbiamo imprese ancora troppo piccole, che devono crescere come dimensione, la seconda si chiama rilancio del mercato interno». Un rilancio che ancora non c'è, e che fa il paio con «l'assenza di politiche pro-impresa che non vuol dire chiedere contributi, perché il livello del debito pubblico del nostro Paese non ce lo permette più, ma politiche di sviluppo che abbiamo una visione». Non c'erano con il governo gialloverde - dice il leader degli industriali veneziani - e non ci sono oggi con il governo giallorosso. Da qui l'idea di un patto di territorio, l'attenzione richiesta per l'infrastrutturazione portuale di Marghera, l'invito a fare squadra tra i porti di Venezia e Trieste, anche per cogliere l'occasione della nuova Via della Seta di Pechino. «Il 2020 sarà duro», pronostica Marinese, «ma negli anni a seguire potrà esserci la svolta, potremmo festeggiare nuovi investimenti». Soprattutto se andrà a buon fine l'istituzione della Zona logistica speciale con credito d'imposta (quasi una Zes) che permetterà di attrarre ulteriori investimenti concedendo alle aziende procedure più snelle. L'ultima battuta per il referendum sulla separazione Venezia-Mestre: «Ho l'impressione chi voti sì lo faccia tanto per cambiare, senza un progetto sul dopo. Sembra che la sola divisione possa ripopolare la città storica, come se chi affitta gli appartamenti ai turisti da domani cambiasse idea. Manca una visione, io dico: no grazie». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Conclave dei maggiori esperti mondiali sui cambiamenti climatici: nessuno poteva immaginare una forza del vento così sostenuta

«Previsioni sbagliate e fenomeni mai visti Bisogna completare il sistema Mose»

GLI ESPERTI «È un sistema complicato, oltre che troppo caro, su cui i dubbi e le criticità ci sono state in passato e continuano ad esserci. Ma adesso il Mose deve essere concluso. Se avesse funzionato il 12 novembre non staremmo qui a parlare di costi e tempi perché avrebbe salvato Venezia. È stata persa un'occasione grandissima, anche di fronte all'opinione pubblica mondiale». Parola di Georg Umglesser, ricercatore dell'Istituto di scienze marine del Consiglio nazionale delle ricerche (Cnr-Ismar) in passato molto critico verso le dighe sommerse, ieri a Ca' Foscari per la conferenza internazionale "Themes 2019" dedicata quest'anno alle maree eccezionali che hanno colpito Venezia nelle ultime settimane. Una presa di posizione, la sua, che si accompagna a fenomeni atmosferici mai visti prima. E che gli esperti, riuniti ieri a Ca' Dolfin, non escludono che potrebbe ripetersi, anche in maniera frequente. Centottantasette centimetri di alta marea nella notte del 12 novembre, accompagnati da folate fino a cento chilometri orari da sud e dal soffio della bora da nord, oltre che da un picco improvviso di bassa pressione. Un episodio eccezionale. In un contesto però, quello delle ultime settimane, altrettanto unico e che resiste a distanza di quindici giorni, con livelli di alta marea superiori anche di trenta centimetri rispetto alla media. Il tutto condito da una difficoltà generale a fare previsioni precise, per colpa dei tanti (e sempre più imprevedibili) fattori in gioco. Che non fa dormire sogni tranquilli nemmeno agli esperti. «Il 12 novembre - spiega Umglesser - è successo qualcosa di strano. Scirocco molto forte, controbilanciato dalla bora che spingeva l'acqua verso sud. Ma quando quest'ultima è cessata, l'acqua si è riversata verso Venezia ed è entrata in massa dalle bocche di porto. Ad ogni modo, dopo tutte le verifiche del caso potremo capirci qualcosa in più». Condizioni meteo fuori dal normale, dunque, che infatti hanno mandato in tilt il sistema di previsioni. Lo stesso Umglesser, impegnato con i tecnici del centro maree in quei minuti concitati in cui il livello di guardia si è alzato fino a 190 centimetri, dice di sentirsi in parte responsabile. «Ma nulla lasciava intendere che ci sarebbe stato un vento così forte - spiega - e nemmeno che la pressione atmosferica sarebbe crollata. È difficile mettere insieme previsioni che tengano conto in maniera precisa fattori come pressione, vento, marea astronomica e sessa. Dobbiamo abituarci all'incertezza». Se per il ricercatore del Cnr lo scenario futuro descrive un livello del mare in perenne crescita accanto a fenomeni atmosferici sempre più estremi, per Piero Lionello (professore di oceanologia all'università del Salento) è ancora difficile capire come si sia creato quel minimo di pressione che ha colpito Venezia: «Ora sarà da studiare e inquadrare in un contesto più generale, per capire se un fenomeno del genere fosse mai successo e quindi ogni quanto potrebbe ricapitare». Che Venezia sia a rischio, ne è convinto pure Luigi Cavaleri, dell'Istituto di scienze marine del Consiglio nazionale delle ricerche: da una parte l'innalzamento del mare («3 millimetri all'anno»), dall'altra per il costante sprofondamento della città stessa («mezzo millimetro l'anno»). E così, se da un punto di vista tecnologico l'idea del Mose «può funzionare», dall'altra «il problema è che è stato ideato 40 anni fa, quando ancora non si era al corrente dell'innalzamento dei mari». Per questo il ricercatore tira in ballo come soluzione parallela la proposta di Giuseppe Gambolati, docente di ingegneria all'Università di Padova: «Un'idea futuristica - conclude - ma iniettando acqua di mare, da 600 a 1.000 metri di profondità, tramite delle pompe sommerse, si potrebbe davvero alzare la superficie della città



VENEZIA

Dopo l'acqua grande

«Previsioni sbagliate e fenomeni mai visti Bisogna completare il sistema Mose»

LA NOTTE DEL 12 NOVEMBRE

Conclave dei maggiori esperti mondiali sui cambiamenti climatici: nessuno poteva immaginare una forza del vento così sostenuta

Santa Teresa, scuola chiusa da due settimane L'assessore: «In corso controlli statici»

La scuola Santa Teresa è chiusa da due settimane per problemi strutturali. L'assessore alla Pubblica Istruzione, Roberto Cazzulani, ha annunciato che in corso controlli statici per valutare lo stato di conservazione dell'edificio.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

di 30 centimetri in dieci anni». --Eugenio Pendolini BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Informazioni Marittime

Venezia

Venezia, Musolino: "Grandi navi a Marghera in venti mesi"

In audizione al Senato, il presidente del porto ha detto che entro luglio 2021 potrebbero essere pronte due banchine

In poco più di un anno, venti mesi per la precisione - quindi entro luglio 2021 -, a Venezia potrebbero venire allestite le banchine per far attraccare le navi da crociera a Porto Marghera. Parola del presidente dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico settentrionale, **Pino Musolino**, nel corso di un' audizione alla Commissione Lavori pubblici del Senato, tenutasi mercoledì. Il nuovo aggiornamento segue l' ultimo piano concordato dal Comitato nel 2017. Non saranno tutte le navi da crociera ad attraccare a Marghera ma solo le più grandi, le altre continueranno a transitare nello storico canale di Vittorio Emanuele, che andrebbe però scavato, un intervento di per sé semplice ma che deve affrontare una burocrazia molto complessa di permessi e analisi ambientali. «Questo canale - spiega **Musolino** - fu inaugurato il 16 maggio 1922, e da Piano regolatore portuale ha una profondità di 11,5 metri. Quando chiediamo di poter scavare, non chiediamo di aggiungere nuovi canali, ma di agire secondo quel che è fissato da sempre». **Musolino** ha spiegato che le grandi navi verrebbero indirizzate su due banchine di Porto Marghera attualmente inutilizzate. Ciascuna richiederà una ristrutturazione di circa dieci mesi, da qui la previsione per luglio 2021. «Per la prossima estate potremmo deflazionare i passaggi per il canale della Giudecca, ovviamente un' ipotesi, al netto di eventuali rallentamenti procedurali», conclude **Musolino**.

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Tir fermi, economia crac : lo stop costa 150 milioni

Drammatico bilancio per la settimana di paralisi delle strade verso il Piemonte Pesanti anche gli effetti del maltempo sulle banchine savonesi: 4 milioni di danni

Giovanni Vaccaro

SAVONA I danni provocati dal maltempo alle strutture del porto di Savona -Vado ammontano a tre o quattro milioni di euro, ma quel che preoccupa è il colossale imbuto in cui si è intasato il traffico merci con il crollo del viadotto della A6, le frane sulla provinciale 29 del Cadibona e la chiusura dei viadotti della A26. La settimana di caos della logistica costerà da 100 a 150 milioni di euro e già si mette in conto che la situazione non potrà tornare alla normalità prima di cinque o sei mesi. Almeno quelli necessari ad Autofiori per costruire un viadotto provvisorio per bypassare quello crollato a causa di una frana sotto alla Madonna del Monte. Ieri pomeriggio il presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Paolo Emilio Signorini, ha effettuato un sopralluogo a Savona e Vado, insieme con il governatore ligure Giovanni Toti, l' assessore allo Sviluppo economico Andrea Benveduti, il presidente della Provincia, Pierangelo Olivieri e il sindaco vadese Monica Giuliano. «La speranza - spiega Signorini - è che si riesca a ripristinare la A6 e la sp 29, anche in via provvisoria. Mille mezzi pesanti sono stati impossibilitati a muoversi per il blocco di strade e autostrade, questa è un' emergenza. Ai danni derivati dal crollo del ponte Morandi si è aggiunta in più questa nuova situazione. E non dimentichiamo tutto il comparto produttivo della Valbormida, che ha bisogno di essere collegato ai porti». Il conto da 100 a 150 milioni è appena stimato dall' **Autorità portuale** per i costi supplementari, l' aumento dei tempi di percorrenza, i ritardi nelle consegne e nel prelievo dei carichi. Basti pensare che sulle banchine del porto di Savona sono rimasti fermi 85 carichi di grano biologico, che dovevano partire su camion, ma per dare il via è stato necessario trovare una strada. Si tratta di oltre duemila tonnellate di cereali da gestire in un labirinto senza vie di uscita. Gli uffici stanno cercando di combinare le necessità più urgenti e le possibili soluzioni. Per quanto riguarda il terminal Vado Gateway, la piattaforma di Vado di Apm-Maersk non corre pericoli. Il 12 dicembre è confermata l' inaugurazione con l' arrivo della prima nave, ma l' attività, come previsto, avrà un avvio graduale nell' arco di tre anni. Paolo Cornetto, amministratore delegato di Apm Terminals Italia, ha comunque problemi da risolvere: «La nostra situazione è migliore rispetto ad altre realtà, però la mareggiata ha provocato danni alla banchina Nord-est del Reefer Terminal. È la banchina che utilizziamo meno, però è quella da cui sarebbe partito l' "appoggio" per il cantiere per costruire la nuova diga foranea dello scalo. Inoltre il 15-20% dei volumi del Reefer è diretto in Piemonte e il blocco ha creato difficoltà».



Viabilità ko per 6 mesi, un danno per i porti di Savona e Genova

Il governatore Toti: piattaforma di Vado simbolo della Liguria che rinasce

ANTONIO AMODIO

«Sei mesi per la sistemazione della viabilità ligure, dalla sistemazione del viadotto sulla A 6 alla riapertura completa della A 26, sono un tempo incompatibile con le necessità legate ai traffici portuali degli scali di Genova e Savona». Lancia un allarme, dopo la vasta ondata di maltempo che ha messo in ginocchio la Liguria, il presidente dell' **Autorità portuale di sistema** Paolo Emilio Signorini che ha visitato, nel pomeriggio di ieri, insieme al governatore della Liguria Giovanni Toti la piattaforma Vado Gateway, a pochi giorni dall' esordio ufficiale in programma il 12 dicembre. «Servono infrastrutture efficienti per far fronte ai flussi di traffico che ogni giorno nelle zone di Savona - Vado vedono transitare almeno un migliaio di mezzi pesanti - ha proseguito Signorini. La piattaforma sarà operativa attraverso vari step, ma è chiaro che bisognerà avere entro un paio d' anni la viabilità ad essa dedicata. A cominciare dal potenziamento della strada di scorrimento e dalla viabilità alternativa a via Trieste oltre naturalmente al casello di Bossarino». Il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti ha commentato la disastrosa situazione emersa dopo il maltempo dei giorni scorsi: «Stiamo lavorando con energia per risolvere in tempi brevi le carenze emerse legate alla viabilità, ancora aperte sul territorio savonese e ligure. Ci sono ancora molte cose da mettere in sesto ma contiamo di potercela fare per le prossime ore». In merito alla piattaforma invece il governatore ha affermato: «Tutto è ormai pronto per l' esordio del 12 dicembre, ma la piattaforma comincerà la sua operatività ad inizio del nuovo anno. Si tratta di una infrastruttura di prim' ordine nel Mediterraneo che darà lavoro a 300 persone, di cui 80 formate con i corsi fatti in collaborazione con la Regione. Sicuramente la nuova piattaforma è il simbolo migliore di una Liguria che non vuole arrendersi e che non si arrenderà nonostante il momento difficile dovuto al maltempo dei giorni scorsi. La Liguria del futuro che sicuramente saprà ritrovare il suo cammino». Soddisfazione per la presenza dei due presidenti è stata espressa dal sindaco di Vado Ligure Monica Giuliano: «Finalmente siamo nelle condizioni di poter far decollare questo grande progetto che è Vado Gateway». Il presidente della Provincia Pierangelo Oliveri ha detto: «Il 12 dicembre sarà sicuramente una data fondamentale. Ma dobbiamo dare a Vado Gateway la viabilità che merita una struttura come questa. Penso alla strada di scorrimento i cui lavori dovrebbero essere assegnati entro la prima parte del 2020, al casello di Bossarino, ma anche alle ferrovie per il Piemonte che vanno raddoppiate». - © RIPRODUZIONE RISERVATA



IL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO REGIONALE PIANA INCONTRA I SINDACI DELL' IMPERIESE

Toti visita la piattaforma di Vado Ligure

«È la dimostrazione che la Liguria non si piega nemmeno alle avversità»

«Vedere questa piattaforma quasi completa è la dimostrazione che la Liguria non si piega neppure di fronte a questa straordinaria ondata di maltempo e tutte le avversità che stiamo attraversando», ha commentato il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti in visita alla piattaforma Maersk di Vado Ligure. «Il terminal sarà inaugurato il 12 dicembre e operativo nei primi mesi dell' anno a venire, con tempistiche progressive che ci permetteranno di adeguare le infrastrutture intorno, sulle quali mi pare che l' **Autorità portuale** stia lavorando di buona lena. È un porto straordinario, il più moderno del Mediterraneo, su cui lavoreranno da subito 300 occupati, di cui 80 formati con il progetto "blue economy" di Regione Liguria. È la Liguria che non si arrende e che va avanti, quindi sono particolarmente soddisfatto specie dopo giornate in cui ci occupiamo solo di rimediare a danni: guardare al futuro fa bene a tutti». Intanto ieri il presidente del Consiglio regionale Alessandro Piana ha partecipato all' incontro, organizzato presso la prefettura di Imperia, con i sindaci dei Comuni della provincia e i rappresentanti delle categorie economiche della zona per fare un primo bilancio dei danni provocati dal maltempo delle settimane scorse. «Ho ascoltato, insieme al presidente della giunta Giovanni Toti, le drammatiche testimonianze degli amministratori locali e degli operatori. Abbiamo potuto constatare la gravità della situazione e la profonda ferita inferta sia al tessuto produttivo che alla rete viaria lungo la costa e nell' entroterra, sulle strade provinciali e comunali, e alle infrastrutture. La Regione ha garantito pieno sostegno e interventi tempestivi per questa prima fase di emergenza e un' adeguata pianificazione per il completo e rapido ripristino delle condizioni di normalità».

PIAZZA EUROPA Il Comune sottoscrive una convenzione con la struttura Tre ore di park gratis per lo shopping di Natale

Da domenica chi farà acquisti nel centro storico della Spezia avrà le agevolazioni per il posteggio

Il Comune di Spezia ha sottoscritto una convenzione con la struttura Piazza Europa per offrire ai cittadini un servizio di parcheggio gratuito per tre ore nel centro storico della città durante il periodo natalizio. L'obiettivo è favorire lo shopping e il turismo nella zona del centro storico, che è stata colpita dal maltempo delle settimane scorse. La convenzione prevede che i cittadini potranno parcheggiare gratuitamente per tre ore in Piazza Europa, Piazza Garibaldi e Piazza Matteotti, dalle 10 alle 13 e dalle 15 alle 18, dal 1° dicembre al 10 gennaio. Il servizio è riservato ai cittadini residenti in Spezia e ai turisti che soggiornano in città. Per usufruire del servizio è necessario esibire un documento di identità e un documento che attesti la residenza o il soggiorno in città. Il servizio è gratuito e non comporta alcun costo per i cittadini.

LA SPEZIA Turismo, l'assessore Asti incontra gli operatori

Il sindaco Asti incontra gli operatori del settore turistico per discutere le strategie di sviluppo della città

Il sindaco di Spezia, Roberto Asti, ha incontrato i rappresentanti delle categorie economiche del settore turistico per discutere le strategie di sviluppo della città. L'incontro è stato organizzato dalla giunta comunale e ha visto la partecipazione di operatori di diverse categorie, tra cui albergo, ristorazione e turismo. Durante l'incontro, il sindaco ha ascoltato le testimonianze degli operatori e ha discusso con loro le strategie di sviluppo della città, con particolare riferimento al settore turistico. Il sindaco ha sottolineato l'importanza del settore turistico per lo sviluppo della città e ha discusso con gli operatori le strategie di sviluppo del settore, con particolare riferimento al marketing e alla promozione della città.

LENTI THA SACRO E PROFANO «A Sarzana un Natale cristiano e festoso»

Il sindaco Di Biase organizza un ciclo di eventi natalizi per celebrare la tradizione e la cultura della città

Il sindaco di Sarzana, Roberto Di Biase, ha organizzato un ciclo di eventi natalizi per celebrare la tradizione e la cultura della città. Il ciclo di eventi si svolgerà dal 1° dicembre al 10 gennaio e sarà composto da diverse iniziative, tra cui concerti, spettacoli teatrali e mostre. Durante l'incontro, il sindaco ha discusso con gli operatori le strategie di sviluppo del settore turistico, con particolare riferimento al marketing e alla promozione della città. Il sindaco ha sottolineato l'importanza del settore turistico per lo sviluppo della città e ha discusso con gli operatori le strategie di sviluppo del settore, con particolare riferimento al marketing e alla promozione della città.

ALBA IGAZIA PONTI Imperia: frana su Genova abitanti isolati

Il maltempo ha provocato una frana che ha isolato alcuni abitanti della zona di Imperia

Il maltempo ha provocato una frana che ha isolato alcuni abitanti della zona di Imperia. La frana è avvenuta nella zona di Imperia e ha provocato l'isolamento di alcuni abitanti della zona. Le autorità locali stanno lavorando per soccorrere i colpiti e per ripristinare le condizioni di normalità. La Regione ha garantito pieno sostegno e interventi tempestivi per questa prima fase di emergenza e un' adeguata pianificazione per il completo e rapido ripristino delle condizioni di normalità».

ALBA IGAZIA PONTI Una mostra e un libro per raccontare il presepe

Una mostra e un libro per raccontare il presepe, iniziativa culturale della città

Una mostra e un libro per raccontare il presepe, iniziativa culturale della città. La mostra e il libro sono dedicati al presepe e sono organizzati dalla giunta comunale. La mostra sarà allestita nella sede della giunta comunale e il libro sarà pubblicato dalla casa editrice della giunta comunale. La mostra e il libro sono dedicati al presepe e sono organizzati dalla giunta comunale. La mostra sarà allestita nella sede della giunta comunale e il libro sarà pubblicato dalla casa editrice della giunta comunale.

Conto alla rovescia per l'apertura della piattaforma Maersk. Toti: "La Liguria non si arrende e va avanti" foto

Toti in visita questo pomeriggio a Vado Ligure

Vado Ligure. "Vedere questa piattaforma quasi completa è la dimostrazione che la Liguria non si piega neppure di fronte a questa straordinaria ondata di maltempo e tutte le avversità che stiamo attraversando", ha commentato il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti in visita questo pomeriggio alla piattaforma Maersk di Vado Ligure. "Il terminal sarà inaugurato il 12 dicembre e operativo nei primi mesi dell'anno a venire, con tempistiche progressive che ci permetteranno di adeguare le infrastrutture intorno, sulle quali mi pare che l'**Autorità portuale** stia lavorando di buona lena. È un porto straordinario, il più moderno del Mediterraneo, su cui lavoreranno da subito 300 occupati, di cui 80 formati con il progetto 'blue economy' di Regione Liguria. È la Liguria che non si arrende e che va avanti, quindi sono particolarmente soddisfatto specie dopo giornate in cui ci occupiamo solo di rimediare a danni: guardare al futuro fa bene a tutti". Foto 2 di 2

Confermata, dunque, l'apertura e l'inaugurazione del terminal il prossimo 12 dicembre. E ad entrare più nello specifico dei lavori in corso è stato il presidente dell'**Autorità** di Sistema **Portuale** del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini, che ha spiegato: "Sopralluogo a pochi giorni dal lancio. Abbiamo trovato una situazione positiva, nonostante che le ultime giornate di maltempo abbiano ovviamente rallentato i lavori. In alcuni giorni, durante l'allerta rossa e arancione, non è stato proprio possibile lavorare". "Oramai, tuttavia, sia lo stato delle pavimentazioni che delle recinzioni doganali, che dell'apprestamento di tutte le vie d'accesso è tutto più o meno pronto. Il 12 dicembre confermiamo l'apertura del Terminal". "C'è un rischio perché con A6 chiusa, Cadibona anche e a A26 poco operativa, con circa mille mezzi pesanti che ogni giorno arrivano, vanno e vengono da Vado, sono impossibilitati a fruire a servire il porto e la Valbormida come dovrebbero. Questa è l'emergenza numero uno dei fatti degli ultimi giorni". "La piattaforma avrà un avvio graduale, abbiamo stimato il flusso di mezzi pesanti che avremo nei prossimi tre anni. Se consideriamo che le stime fatte dai concessionari autostradali della A26 e A6 parlano di ripristino completo delle opere danneggiate, si parla di 5-6 mesi per averle operative, questa tempistica è compatibile con l'incremento dei traffici della piattaforma". "La piattaforma avrà un incremento graduale che noi abbiamo stimato nei prossimi 3-4 anni, quello che sta succedendo ora vuol dire la chiusura dei porti di Genova e Savona tout court, non c'è alcun discorso di piattaforma. Perché noi non possiamo immaginare che di 3 arterie autostradali, due siano venute meno. È questo il vero problema". "Quello che abbiamo considerato, invece, è che ripristinando le arterie, avendo il traffico che già abbiamo e l'incremento della piattaforma, alcune opere che abbiamo in programmazione, in appalto (come la strada di scorrimento di Vado dal casello di Vado alla piattaforma e la viabilità provvisoria-definitiva di via Trieste intorno alla piattaforma per gli abitanti di Vado) vengano realizzate entro un anno, un anno e mezzo come da cronoprogramma. Se non avessimo questi lavori, allora sì che la piattaforma creerebbe un impatto non gestibile per la comunità", ha concluso Signorini. Altre notizie di Vado Ligure nuova udienza Processo Tirreno Power, l'azienda: "Il misuratore unico a camino non doveva esserci" giudice sportivo Serie D: i tifosi gettano birra ad un assistente arbitrale, 800 euro di multa al Savona campagna di sensibilizzazione Italia in campo contro l'omofobia: le prime adesioni dello sport savonese mercato Calcio, Serie D: Giorgio Gagliardi lascia il Vado e torna alla Sanremese Dalla Home fumata grigia Liguria isolata, vertice in Prefettura: "Domattina riapre carreggiata sud in A6. Cadibona a doppio senso nel weekend" 12 dicembre Conto alla rovescia per l'apertura della piattaforma Maersk. Toti: "La Liguria non si arrende e va avanti" Critico Aumentano i posti sui treni della Valbormida, ma non basta: "Continui ritardi e soppressioni. E i viaggiatori



Il Vostro Giornale

Savona, Vado

ridotti a sardine" lunga lista Provincia, il presidente Olivieri: "Ecco l' elenco strade provinciali ancora chiuse"

Vado Ligure, piattaforma Maersk pronta per il via previsto il 12 dicembre

ELISABETTA BIANCALANI

di Elisabetta Biancalani giovedì 28 novembre 2019 VADO LIGURE - "La nostra prima emergenza è tornare alla normalità con il traffico sulla A6 e la A26 perché così il porto non può reggere a lungo" risponde il presidente del porto di Genova - Savona Paolo Emilio Signorini che, insieme al presidente della Regione Giovanni Toti, all'assessore alle Attività produttive Andrea Baveduti, al sindaco di Vado Ligure, Monica Giuliano e al presidente della Provincia Olivieri, ha visitato la nascente, anzi ormai nata, piattaforma contenitori di Apm Terminal, partecipata da Maersk e Cosco, il primo e il terzo gruppo armatoriale al mondo. Il riferimento è a Genova ma anche a Savona, dove ci sono merci stoccate nei piazzali che non riescono a ripartire per andare a destino. Non si teme invece particolarmente, per la piattaforma Maersk, l'impatto dell'attuale blocco infrastrutturale della Liguria anche perché "la prima nave arriverà a febbraio" spiega Toti. Il terminal a regime, fra il 2024 e il 2025, si calcola che movimenterà circa 900mila contenitori. Già oggi vi lavorano 200 persone, formate con corsi ad hoc soprattutto tra i disoccupati e i vadesi, ed entro fine anno si parla di 250 dipendenti. "Una grande opportunità per il territorio - conferma il sindaco Giuliano - basta che venga rispettato il cronoprogramma relativo all'adeguamento infrastrutturale, stradale (ma anche ferroviario), per evitare che si intasi la circolazione, anche privata". "Oggi intorno al poro di Vado gravitano circa mil camion andata e quanti altrettanto per il ritorno. La piattaforma a regime calcoliamo che ne movimenterà circa 700" conclude Signorini. Il 12 dicembre inaugurazione ufficiale del terminal dove oggi si stanno facendo le prove di carico delle mega gru con una nave. E proprio alla fine della vissuta arriverà la notizia della riapertura parziale della A6, che si spera migliori la situazione del porto di Savona.

Approfondimenti Perde il controllo della moto, finiscono fuori strada. Due feriti a Vado Ligure, uno grave Serie D, il Vado vince 2-1 il derby contro il Savona Vado rischia di restare paralizzato dalla nuova piattaforma, la Regione corre ai ripari Piattaforma Vado: la 'cabina di regia' solo un passo, ora date certe Vado Ligure, crolla passeggiata a mare a causa della mareggiata

Savona | **Genova** | **La Spezia** | **Imperia** | **Chiavari** | **Sampierdarena** | **Reghena** | **Porto** | **Mercato** | **Recco** | **Cento**

SUPERMERCATO Pam GENOVA | PORTA DEGLI ARCHI

PORTI E LOGISTICA
Non si teme l'impatto dell'attuale blocco infrastrutturale della Liguria

Vado Ligure, piattaforma Maersk pronta per il via previsto il 12 dicembre

di Elisabetta Biancalani
giovedì 28 novembre 2019

VADO LIGURE - "La nostra prima emergenza è tornare alla normalità con il traffico sulla A6 e la A26 perché così il porto non può reggere a lungo" risponde il presidente del porto di Genova - Savona **Paolo Emilio Signorini** che, insieme al presidente della Regione **Giovanni Toti**, all'assessore alle Attività produttive **Andrea Baveduti**, al sindaco di Vado Ligure, **Monica Giuliano** e al presidente della Provincia **Olivieri**, ha visitato la nascente, anzi ormai nata, piattaforma contenitori di Apm Terminal, partecipata da Maersk e Cosco, il primo e il terzo gruppo armatoriale al mondo. Il riferimento è a Genova ma anche a Savona, dove ci sono merci stoccate nei piazzali che non riescono a ripartire per andare a destino.

Non si teme invece particolarmente, per la piattaforma Maersk, l'impatto dell'attuale blocco infrastrutturale della Liguria anche perché "la prima nave arriverà a febbraio" spiega Toti. Il terminal a regime, fra il 2024 e il 2025, si calcola che movimenterà circa 900mila contenitori. Già oggi vi lavorano 200 persone, formate con corsi ad hoc soprattutto tra i disoccupati e i vadesi, ed entro fine anno si parla di 250 dipendenti. "Una grande opportunità per il territorio - conferma il sindaco Giuliano - basta che venga rispettato il cronoprogramma relativo all'adeguamento infrastrutturale, stradale (ma anche ferroviario), per evitare che si intasi la circolazione, anche privata".

"Oggi intorno al poro di Vado gravitano circa mil camion andata e quanti altrettanto per il ritorno. La piattaforma a regime calcoliamo che ne movimenterà circa 700" conclude Signorini. Il 12 dicembre inaugurazione ufficiale del terminal dove oggi si stanno facendo le prove di carico delle mega gru con una nave. E proprio alla fine della vissuta arriverà la notizia della riapertura parziale della A6, che si spera migliori la situazione del porto di Savona.

Approfondimenti

- Perde il controllo della moto, finiscono fuori strada. Due feriti a Vado Ligure, uno è grave
- Serie D, il Vado vince 2-1 il derby contro il Savona
- Vado rischia di restare paralizzato dalla nuova piattaforma, la Regione corre ai ripari
- Piattaforma Vado: la 'cabina di regia' solo un passo, ora date certe
- Vado Ligure, crolla passeggiata a mare a causa della mareggiata

Video

- PrimoCanale Mocchi di lunedì 11 aprile: Rallye Sanremo 2019 Ricco di premi, Urban 1101 a Vado Ligure, Clivio al Casalelte Circuit
- Ris: "40% d'intermodalità a Vado è una sfida da vincere"
- Alerta anarcoidi, garage sott'acqua in via Vado a Genova (Senzi) **Perente**

Porto Vado, Toti sulla Maersk: "Simbolo della Liguria che non si arrende e rialza la testa"

Oggi sopralluogo del presidente di Autorità di Sistema Portuale e il presidente della Regione Toti sulla piattaforma

Il viadotto A6 Torino-Savona è crollato, l'autostrada sud verrà riaperta entro 24 ore, sull'A26 sta indagando la Procura e il Cadibona aprirà nel weekend. Quando queste quattro problematiche infrastrutturali verranno risolte, i mezzi pesanti che arriveranno sulla piattaforma Maersk riusciranno a essere gestiti? E' questo il punto interrogativo che tiene in apprensione gli abitanti, l'amministrazione vadese e gli addetti ai lavori. Quest'oggi il presidente della Regione Giovanni Toti ha effettuato un sopralluogo a Vado insieme al presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** Paolo Emilio Signorini ed è stato fatto il punto della situazione a due settimane dall'inaugurazione del terminal Apm prevista per il 12 dicembre. "La piattaforma sarà operativa nei primi mesi del 2020 con una progressione che ci consenta di adeguare le infrastrutture intorno, la visita di novembre è stata ben utilizzata. Un porto straordinario sul quale lavoreranno 300 occupati, 80 formati con il progetto Blue Economy, è la Liguria che non si arrende e va avanti" spiega Toti. "I camion devono passare necessariamente sulla strada di scorrimento veloce che la Provincia ha in fase di gara e speriamo che si realizzi prima che il terminal vada nella piena operatività. Questa Regione ha un problema infrastrutturale evidente, per quello insisto sulla Gronda di Ponente, sul raddoppio ferroviario, abbiamo possibilità di dare sbocco a tutto l'aumento di traffico che stiamo cercando di portare nei nostri porti" continua il presidente della Regione. La fine dei lavori per la strada di scorrimento veloce è prevista per il 2022, tempo probabilmente troppo lungo di attesa per una piattaforma che invece sta correndo spedita. "Confermiamo l'apertura del terminal, vedo un rischio legato alle varie chiusure dell'A6, dell'A26 e del Cadibona, circa 1000 mezzi pesanti che arrivano e vanno via da Savona e da Vado sono impossibilitati a fruire e a servire il porto e la Val Bormida come dovrebbero, questa è l'emergenza numero 1. La piattaforma avrà un avvio graduale, abbiamo stimato il flusso di mezzi pesanti che avremo nei prossimi tre anni, se consideriamo che le stime fatte dai concessionari autostradali parlano di un ripristino completo delle opere danneggiate sui 5-6 mesi, questa tempistica sarebbe compatibile" continua Signorini. "Quello che invece ovviamente abbiamo considerato è che ripristinando le arterie, avendo il traffico che già abbiamo e l'incremento del traffico della piattaforma, abbiamo opere in realizzazione la strada di scorrimento e la viabilità provvisoria di via Trieste vengano realizzate entro un anno, un anno e mezzo rispetto al cronoprogramma" continua il presidente di **Autorità di Sistema**. Conclude l'assessore allo sviluppo economico della Regione Liguria Andrea Benveduti: "Una giornata dai sentimenti ambivalenti, da una parte resa positiva da questa eccellenza, dall'altra l'amaro per una viabilità ligure in ginocchio".



Genova nel caos Allarme infrastrutture . Oggi la riapertura della carreggiata Sud della Torino-Savona

Le imprese: economia in pericolo

Maurizio Caprino, Raoul de Forcade - Qualsiasi ritardo nello sblocco della viabilità di servizio a **Genova** e alla Liguria rischia di creare gravi danni al sistema portuale e a quello produttivo. È l' accorato richiamo che sale dal mondo dell' impresa, mentre cominciano a computarsi gli effetti della chiusura della A6 e della situazione di emergenza sulla A26 (dove si marcia su una sola carreggiata, con una corsia a scendere e una salire). Il **porto** ha perso in due giorni il 30-40% di merci e ha dovuto risolvere anche il problema dei carichi rimasti fermi e accumulati mentre la A26 era chiusa. A questo si aggiunge la sofferenza delle imprese, che non ricevono approvvigionamenti. La riapertura dell' A6 Oggi la situazione dovrebbe migliorare e si dovrebbe capire anche di quanto. Infatti, per le 11 è prevista la riapertura della carreggiata Sud dell' A6, l' unica rimasta in piedi a Madonna del Monte dopo la frana di domenica. E dovrebbero arrivare i risultati delle prove di carico sui viadotti Pecetti e Fado dell' A26, preannunciati l' altro ieri come imminenti dal governatore della Liguria, Giovanni Toti, e attesi invano per tutto ieri. Dunque, finirà l' interruzione del traffico sull' A6, anche se si viaggerà solo su una corsia per senso di marcia, con cambio di carreggiata. Inoltre, bisognerà sperare che non arrivino altri allarmi maltempo: se scatterà l' allerta rossa, il traffico verrà di nuovo interrotto. Infatti, c' è il rischio che la frana di domenica riprenda a muoversi, coinvolgendo anche la carreggiata più lontana e potenzialmente resistente (fu costruita dieci anni dopo quella crollata, con tecniche più evolute che tra l' altro consentono di ridurre il numero di pile e con esso il rischio che vengano colpite dalle frane). Sull' A26, una volta studiato sotto il peso di camion carichi il comportamento dei viadotti che erano stati chiusi urgentemente lunedì sera, si saprà se sarà possibile aprire al traffico più delle due corsie (una per senso di marcia) disponibili da martedì. In caso positivo, potrebbero diminuire le code registrate in questi giorni. Sul fronte dell' impresa però la preoccupazione è forte. I timori delle imprese «Gli operatori del **porto** - afferma il presidente di Confindustria **Genova**, Giovanni Mondini - mi ricordano che ogni container genera 200 dollari di indotto. È palese, quindi, quanto disastroso sarebbe l' impatto se iniziassimo a perdere centinaia di container al giorno. Questo dà il polso della situazione per quanto riguarda la filiera del **porto**, che riguarda terminalisti, spedizionieri, agenti marittimi, trasportatori e così via. Ma poi c' è l' impatto su tutta l' altra attività produttiva. Non sappiamo quanto questa situazione di crisi della viabilità potrà permanere. Ma se resta così, anche nel breve e medio periodo, è un disastro; perché con una viabilità ridotta a una corsia sulla A26, e con la riapertura parziale della A6, che speriamo avvenga il più presto possibile, abbiamo comunque una tratta dimezzata, che è baricentrica per il traffico verso **Genova** e Savona». Secondo Mondini si tratta di «una situazione che inevitabilmente farà perdere traffici al **porto** e impatterà anche sulle aziende produttive del territorio genovese, perché ci saranno ritardi nelle consegne delle materie prime e dei semilavorati per le aziende di trasformazione, che poi avranno difficoltà a evadere gli ordini. Molte imprese lavorano su commessa, quindi si tratta di un ritardo che, alla lunga, impatterà sempre di più sul sistema produttivo. È una situazione preoccupante. Senza contare che andiamo verso Natale e questo può andare a incidere anche sul mondo del commercio». Mondini sottolinea che «ci vuole un piano di emergenza per controlli e ripristini dei viadotti e della rete autostradale, sulla quale deve essere garantita la sicurezza. E allo stesso tempo bisogna partire con un piano shock per portare a compimento altre opere necessarie, come la Gronda autostradale di **Genova**,



Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

per la quale c'è un progetto esecutivo già pronto, o anche il tunnel della Val Fontanabuona. Se queste opere fossero state realizzate nei tempi giusti, oggi soffriremmo meno per i disagi che stiamo subendo». E se il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, ieri ha annunciato di aver «definito, insieme Fs e alle Regioni Liguria e Piemonte un piano per potenziare i collegamenti ferroviari (soprattutto per i pendolari, ndr) nell'area che è stata interessata dal crollo del viadotto dell'A6», ieri il porto di Genova ha impegnato tutte le sue forze per smaltire tir in coda e merce ferma. A partire dalle 18 di mercoledì sera, infatti, lo scalo ha lavorato fino alle 2 di ieri mattina a ciclo continuo, servendo 600 autisti e scaricando in tutto oltre 900 container. I porti bloccati «Il tappo - chiarisce Paolo Signorini, presidente dell'Autorità portuale di Genova e Savona - si è creato anche nel momento in cui la A26 era completamente interdetta. E quando riaprirà la A6 avremo un problema consistente a Savona, perché stiamo stoccando e accumulando scorte sulle banchine savonesi che non possono ripartire, in quanto sono destinate, in primis, alla Val Bormida, che è luogo al momento inaccessibile. A Genova abbiamo avuto in parte quell'effetto; inoltre, con la A26 parzialmente interdetta e la A6 bloccata, parte della merce non è proprio arrivata». Le richieste dei terminalisti Un allarme arriva anche da Assiterminal, l'associazione dei terminalisti, che formula una serie di richieste indirizzate al Governo. In primo luogo, si chiedono interventi a sostegno del lavoro portuale: riconoscimento, per un periodo di 12 mesi, di una riduzione del 50% della contribuzione previdenziale annua a carico dei datori di lavoro; differimento contributivo di un anno per il versamento dei contributi Inps; differimento del versamento unitario delle imposte sui redditi e dell'imposta regionale sulle attività produttive. Poi si chiedono interventi per imprese portuali e terminalisti: riduzione temporanea dei canoni concessori; apertura anticipata e prolungata dei porti; riduzione del 50% delle accise sui prodotti energetici per i mezzi operativi dei terminal; riduzione del 50% delle percentuali di verifica in sede di controlli doganali nel periodo emergenziale. Infine Assiterminal chiede interventi a sostegno della logistica: accelerare l'iter per la Zes della Valpolcevera; ampliare l'applicazione, del Ferrobonus; azzerare il pedaggio autostradale per l'autotrasporto. «Il sistema portuale ligure - sottolinea Alessandro Ferrari, direttore di Assiterminal - convoglia buona parte del traffico portuale di destinazione finale del sistema italiano diretto in Nord Italia e nel centro Europa; traffico che circola quasi esclusivamente su gomma. Se parte del traffico container, a causa dell'assenza di collegamenti autostradali, fosse dirottato su altri scali europei, ci sarebbe anche un danno enorme per l'erario». Una riflessione condivisa anche dal presidente di Federlogistica-Confrtrasporto, Luigi Merlo. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

L' allarme di Cosulich: gli armatori, visto il caos viabilità, potrebbero scappare verso altri scali E il 12 dicembre la piattaforma Maersk di Vado entrerà in funzione in un contesto complicato

I porti liguri temono la fuga verso Nord «Danno triplicato rispetto al Morandi»

Simone Gallotti / GENOVA uesta volta il co «Qsto per lo scalo sarà tre volte più alto di quello provocato dal crollo del Morandi». Al presidente dei porti di Genova e Savona tocca fare i conti. Paolo Signorini mette in fila i problemi che dal mare sino agli interporti dell' entroterra, il sistema logistico ligure sarà costretto ad affrontare. «Un anno e mezzo fa abbiamo calcolato un danno di 500 milioni». Significa che questa volta si può arrivare a 1 miliardo e mezzo. Per questo, nel corso del forum Tv del MediTelegraph-Secolo XIX, il presidente della Regione Giovanni Toti spiegava la necessità e l' urgenza di firmare una prima «richiesta di riconoscimento danni da 450 milioni causati dal maltempo di questi giorni», giusto poche ore prima di partire per un sopralluogo alla piattaforma Maersk di Vado, gestita dal colosso danese e da Cosco (Cina). Il nuovo terminal container del ponente rischia di iniziare l' operatività azzoppato dalle arterie strozzate da frane e chiusure. Genova e Savona si ritrovano così unite dall' emergenza: Vado nonostante i problemi sulla Savona -Torino e sulla A26, «verrà comunque inaugurata il 12 dicembre» annuncia il governatore. Su Genova invece le certezze sono ridotte ai minimi. FUGA VERSO NORD Il rischio è raddoppiato. Le banchine liguri possono perdere fette di mercato che faticosamente gli operatori stavano conquistando e sono vicine anche a lasciare sul terreno container e operatori che scelgono altri scali per evitare di rimanere paralizzati sui piazzali dei terminal. «C' è una società svizzera che fa affari con la Cina sulla Via della Seta. Attualmente quel traffico passa per

l' 80% da Rotterdam, ma con il titolare dell' azienda avevamo cominciato a progettare un aumento dei volumi su Genova, portando altri 15 mila contenitori nel capoluogo. Adesso c' è il rischio che questa operazione salti». L' esempio raccontato da Augusto Cosulich, primo cliente del porto di Genova e rappresentante del colosso cinese Cosco, spiega bene il terrore degli operatori privati di fronte all' isolamento della Liguria. «In teoria c' è 1 milione di container che Genova potrebbe rubare a Rotterdam» dice ancora Cosulich, ma senza infrastrutture l' ipotesi rimane sulla carta. Non solo: «Il danno alla nostra produttività è enorme: quello che prima facevamo in 24 ore viene completato in 48 ore - spiega Sandro De Caro, il presidente ligure di Trasportounito, l' associazione degli autotrasportatori - Chiederemo indennizzi immediati e auspichiamo l' apertura dei porti anche durante la notte». Sono misure d' emergenza, mentre il traffico se ne va. Anche quello pregiato: «C' è un pericolo relativo al trasporto eccezionale: attualmente ci sono restrizioni, abbiamo chiesto la disponibilità ad Autostrade a passare anche di notte, ma non c' è stata risposta. È merce che rischia di andare in altri porti, in quelli del Nord Europa soprattutto», spiega ancora De Caro. Infine il colpo di grazia. Cosulich è netto: gli armatori, visto il caos viabilità, potrebbero ro scappare verso altri porti. «Le grandi alleanze decidono in pochi giorni. In questa situazione è uno scenario possibile e sarebbe drammatico per Liguria. E tutto questo alla vigilia dell' apertura del terminal di Vado: non so cosa potremo raccontare ai cinesi, sono estremamente imbarazzato». LA SVIZZERA È PREOCCUPATA La Svizzera è il punto di riferimento dei porti liguri e l' asse Nord -Sud è fatta soprattutto dal trasporto su gomma. Per questo oltre alla "solidarietà" ai colleghi, gli autotrasportatori svizzeri sono «fortemente preoccupati per la fragilità di un sistema infrastrutturale che minaccia di compromettere, o quantomeno, di condizionare in modo drammatico l' efficienza dei collegamenti, con ripercussioni che inevitabilmente saranno avvertite nel tempo anche da sistema logistico ed economico



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Svizzero». È l'analisi di Adriano Sala, presidente di Astag, l'associazione svizzera dell'autotrasporto: poche ore prima del crollo logistico della Liguria, gli operatori locali e quelli genovesi, avevano rinsaldato il patto sulle merci al convegno "Un mare di Svizzera". A Lugano si è discusso di come integrare il sistema ferroviario locale (costato 24 miliardi di euro) con quello italiano. La Germania - raccontavano gli spedizionieri di Lugano - è più indietro dell'Italia. Poche ore dopo, il crollo infrastrutturale della Liguria ha vanificato un'intesa che pareva promettere bene. «Il binario è la via che vogliamo accelerare. Ho sentito anche Mercitalia e bisogna acquistare nuovi treni: il pubblico può fare la sua parte, incentivando il trasporto sui binari». Genova prova a ripartire dal treno. -

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Il territorio

Arriva il via libera, riapre l' autostrada A6

Oggi dalle 11 un chilometro di bypass per aggirare il viadotto crollato sulla Torino -Savona. Più treni tra Piemonte e Liguria

Giovanni Vaccaro SAVONA Un chilometro di bypass per dare ossigeno a un' intera provincia martoriata da frane che hanno paralizzato la viabilità. Scatterà oggi alle 11 l' apertura del raccordo sulla A6 Torino -Savona per aggirare il tratto, subito dopo l' ingresso di Savona in direzione Altare, in cui domenica il viadotto Madonna del Monte è stato spazzato via da una frana. Domani dovrebbe inoltre riaprire anche la strada provinciale 29 del Cadibona, unica alternativa all' autostrada fra Savona e la Valbormida, con un tratto di un chilometro a senso unico al ternato per consentire di proseguire con i lavori sulle due frane e sul cedimento sottostante alla strada. Dopo quasi una settimana di disagi, con tutti i collegamenti stradali fra Savona e la Valbormida interrotti, la notizia più attesa per migliaia di pendolari, per decine di aziende e per gli operatori del porto di Savona -Vado è arrivata in serata. Autofiori, la società del gruppo Sias che gestisce la A6, ha verificato con la Protezione civile che le strutture della carreggiata opposta, quella vecchia su cui già negli anni Cinquanta si viaggiava a doppio senso, non sono state lesionate dalla punta del la frana. Dalle 11 di oggi l' autostrada sarà riaperta in entrambi i sensi. Appena iniziata la rampa dopo lo svincolo di Savona, si passerà sulla carreggiata opposta utilizzando il viadotto Rio Valletta. Un chilometro dopo, un altro raccordo permetterà al traffico di tornare sulla carreggiata per Altare e Torino. Autofiori ha predisposto un "piano della viabilità" con un sistema di monitoraggio collegato a un pluviometro in telemisura installato sulla frana e da un radar per misurare gli spostamenti della massa di detriti. In caso di superamento delle soglie di sicurezza, la circolazione sarà interrotta. Nel frattempo Trenitalia e le Regioni, con il ministero dei Trasporti, hanno potenziato l' offerta di posti a bordo dei convogli tra Piemonte e Liguria. Dal 5 dicembre tra Savona e Fossano sono previsti otto collegamenti in più, altri due sulla Voltri-Nervi, due sulla Genova-Acqui Terme e quattro sulla Genova -Torino. Ieri il presidente dell' Autorità di sistema portuale, Paolo Emilio Signorini, ha effettuato un sopralluogo a Savona e Vado, con il governatore ligure Giovanni Toti, l' assessore allo Sviluppo economico Andrea Ben veduti e il presidente della Provincia di Savona, Pierangelo Olivieri. «L' attività dello scalo di Savona -Vado ha subito un danno economico stimabile fra 100 e 150 milioni di euro - ha spiegato Signorini -, mille mezzi pesanti sono stati impossibilitati a muoversi». Inoltre le aziende della Valbormida non hanno potuto ricevere le materie prime, né portare all' imbarco i prodotti lavorati. Resta ancora da risolvere il nodo delle centinaia di persone evacuate dalle zone a rischio, 96 solo nel territorio di Varazze, solo per fare un esempio. Altre 600 persone sono isolate a Stella San Martino per il crollo di tutte e tre le strade di accesso alla frazione. Non è ancora raggiungibile dai rifornimenti Urbe, raggiungibile solo attraverso una strada sterrata.



Liguria in trappola, Benetton sotto accusa

Crolli, depistaggi, falsi report e lavori fantasma: la Procura di Genova ha aperto quattro inchieste sulla società Autostrade. Per i pm ci sono le inadempienze alla base della paralisi della Regione. E Grillo rilancia la battaglia del M5s per la revoca delle concessioni

Alfredo Arduino Anche se è tornato timidamente a spuntare il sole, la Liguria è in trappola. Le autostrade dai viadotti crollati o a rischio crollo per la mancata manutenzione tagliano fuori la regione e i suoi porti dal sistema di trasporti del Nord. I Comuni dell'entroterra sono in rivolta, stretti nella morsa di un traffico di Tir insostenibile, con la statale del Turchino presa d'assalto e la A26 intasata dopo la riduzione di carreggiate su due viadotti sotto indagine. Anche sui treni, che rappresentano l'unica alternativa per i pendolari, le cose non vanno meglio: per i lavoratori che si devono spostare dalla Valbormida a Savona e viceversa il viaggio si è trasformato in odissea, dopo il collasso del viadotto spazzato via da una frana domenica scorsa sulla A6. Che forse riaprirà oggi a senso unico alternato con scambio di carreggiata. Ieri il treno delle 7.31, stracolmo di passeggeri, è rimasto bloccato fino alle 9.02 nella stazione di Altare. Con una ulteriore beffa: chiamando il numero verde 800892021 a pagamento (30,5 centesimi di scatto alla risposta e 54,9 centesimi al minuto) era impossibile parlare con un operatore. Ma il costo della telefonata è stato comunque addebitato a chi tentava di ottenere informazioni. Quanto può reggere un territorio in queste condizioni? Poco secondo il governatore Giovanni Toti, il presidente dell'Autorità portuale **Paolo Emilio Signorini** e tutte le associazioni di categoria. Sul banco degli imputati, in senso letterale perché la Procura ha aperto quattro inchieste, c'è Autostrade per l'Italia, controllata dalla holding della famiglia Benetton. Contro cui Beppe Grillo ha rilanciato la battaglia M5s per la revoca delle concessioni. Ottenute, scrive sul blog, oltre 20 anni fa «a prezzi di favore senza uguali». E annuncia la pubblicazione a puntate della storia delle concessioni autostradali, ripercorrendo «tutte le fasi che hanno portato alla condizione in cui ci troviamo oggi, che ha consentito al concessionario di ottenere profitti mostruosi a fronte di scarsi investimenti in sicurezza». Insomma, una sorta di privatizzazione a senso unico. Favoreggiamento La prima delle inchieste della Procura genovese riguarda il crollo del Ponte Morandi a Genova e la morte di 43 persone. I reati sono omicidio colposo plurimo e omicidio stradale, attentato alla sicurezza dei trasporti, disastro e crollo colposi. Tutti con l'aggravante della colpa cosciente. Gli indagati sono 74 tra dirigenti e tecnici di Autostrade e Spea Engineering, la società gemella di Aspi che si occupa delle manutenzioni e ispezioni, e ministero dei Trasporti. La seconda è scaturita mentre erano in corso le indagini sulla prima: sono infatti emersi tentativi di depistare gli accertamenti da parte di dirigenti e funzionari delle due società coinvolte, sempre Autostrade e Spea. Cinque gli indagati con l'accusa di favoreggiamento. dati insabbiati Terza inchiesta riguarda i rapporti truccati e ammorbidenti dopo le ispezioni di sicurezza. Spea, secondo gli inquirenti, «ha falsificato le relazioni di sicurezza su almeno 4 ponti»: Scrivia (A7 in prossimità di Busalla), Coppetta (A7 nei pressi di Serra Riccò), Ponticello ad Archi (A10 tra Voltri e Arenzano) e Bormida (A26 tra Ovada e Alessandria). Per questi viadotti nel giro di pochi mesi si è passati da una valutazione buona (40 o 50) di Spea a quella di 70, ovvero rischio crollo, evidenziata dalla società Speri, scelta da Aspi come soggetto terzo per i controlli dopo le indagini. L'ipotesi



La Verità

Genova, Voltri

della Procura è lapidaria: le valutazioni precedenti sarebbero state alterate dai tecnici di Spea per nascondere il deterioramento delle infrastrutture. Il pubblico ministero, Walter Cotugno, definisce questo metodo «sistematico». Misure cautelari per i 20 indagati per falso: 5 arresti domiciliari e 15 interdizioni dalla professione. mancati interventiL'ultimo fascicolo, al momento a carico di ignoti, riguarda 5 viadotti della rete genovese che «rischiano cedimenti improvvisi», tra cui Fado e Pecetti dell' A26 recentemente chiusi in fretta e furia. Si contestano mancati interventi di manutenzione anche su Bisagno e Veilino (A12) e Letimbro (A10). Il reato è quello di «omissioni di lavori che provocano rovina», che la Procura è arrivata a ipotizzare dopo che i sopralluoghi dei periti hanno evidenziato come queste infrastrutture presentino «pericoli imminenti e gravi di rovina» con elevata corrosione del cemento. In particolare nel caso del Fado emerge un particolare ancora più inquietante: dalle carte sequestrate martedì negli uffici tecnici di Spea a Genova risulta negli ultimi anni solo un esame visivo della struttura e nessuna vera e propria valutazione di sicurezza. 28 ponti in pericoloSulla rete autostradale italiana in totale sono 28 (di cui 20 nella sola Liguria e 12 sulla sola A26 Genova-Gravellona Toce) i ponti autostradali al centro su cui si sospettano falsi o omissioni. E che comunque non avrebbero ricevuto una adeguata manutenzione: Pecetti, Gargassa, Fado, Vagnina, Biscione Sud, Stura III e Gorsexio sull' A26 tratto ligure; Bormida Nord, Carlo Alberto, Ferrato e Baudassina, Ponte Monferrato sempre sulla A26 nel tratto piemontese, Sei Luci, Teiro, Costa, Ponticello ad Archi, Schiantapetto e Letimbro sull' A10 Genova-Ventimiglia, Veilino, Bisagno, Nervi, Sori, Recco sulla A12 Genova-Rosignano Marittimo; Scrivia e Coppetta sulla A7; Paolillo sulla A16 Napoli-Canosa; Moro e Foglia sulla A14 Bologna-Taranto. Addio licenza?Secondo il premier Giuseppe Conte, l' iter per la revoca della concessione ad Aspi sarebbe in dirittura d' arrivo. Cauta invece il ministro delle Infrastrutture, la pd Paola De Micheli: «Credo che questa sarà una questione che noi dovremo analizzare bene. Non è questione politica». Anche perché Autostrade avrebbe un asso nella manica: la clausola (articolo 8 della Convenzione) secondo cui il potere di Aspi «di adottare tutte le misure per il ripristino della funzionalità delle infrastrutture in concessione non viene meno, peraltro, nemmeno nel caso in cui la Concessionaria si renda inadempiente rispetto agli obblighi convenzionali». In altre parole: non si può tagliare fuori Autostrade, come sta accadendo nella ricostruzione del Morandi, perché spetta a loro rimettere in sicurezza le infrastrutture. Ma per l' eventuale revoca della concessione potrebbe giocare un ruolo fondamentale lo studio che stanno elaborando i magistrati romani della Corte dei conti. Il rapporto contiene un' analisi su carenze e difetti del sistema delle concessioni autostradali. Ritenute sbilanciate e non certo a favore dello Stato.

Porto Genova al lavoro fino alle 2

Con uno sforzo straordinario per smaltire tir in coda e merce ferma, a partire dalle 18 di ieri sera il porto ha lavorato fino alle 2 di questa mattina a ciclo continuo, servendo 600 autisti e scaricando in tutto oltre 900 container. Un intervento che è arrivato a cercare di normalizzare la pesante situazione creatasi dopo il blocco della A6, la parziale chiusura dell' A26 cui si è aggiunto lo sciopero dei portuali del terminal Psa di Genova Pra' sospeso solo dopo l' incontro in prefettura. Il lavoro è ripreso questa mattina alle 6, quando c' erano già una lunga fila di tir in attesa. "Sono numeri importanti, frutto di uno sforzo rilevante da parte di tutti, compresi noi spedizionieri - commenta Gianpaolo Botta, direttore generale di Spediporto - che con i terminal abbiamo garantito la copertura del lavoro con turni fino alle 2 di questa mattina". Intanto questa mattina nella sede dell' **Autorità portuale** è convocato un incontro tra azienda e rappresentanti dei lavoratori per scongiurare la ripresa dello sciopero.



A26: Porto Genova al lavoro fino alle 2 per 900 container

Serviti 600 autisti. Botta (Spediporto), sforzo straordinario

(ANSA) - GENOVA, 28 NOV - Con uno sforzo straordinario per smaltire tir in coda e merce ferma, a partire dalle 18 di ieri sera il porto ha lavorato fino alle 2 di questa mattina a ciclo continuo, servendo 600 autisti e scaricando in tutto oltre 900 container. Un intervento che è arrivato a cercare di normalizzare la pesante situazione creatasi dopo il blocco della A6, la parziale chiusura dell' A26 cui si è aggiunto lo sciopero dei portuali del terminal Psa di Genova Pra' sospeso solo dopo l' incontro in prefettura. Il lavoro è ripreso questa mattina alle 6, quando c' erano già una lunga fila di tir in attesa. "Sono numeri importanti, frutto di uno sforzo rilevante da parte di tutti, compresi noi spedizionieri - commenta Gianpaolo Botta, direttore generale di Spediporto - che con i terminal abbiamo garantito la copertura del lavoro con turni fino alle 2 di questa mattina". Intanto questa mattina nella sede dell' **Autorità portuale** è convocato un incontro tra azienda e rappresentanti dei lavoratori per scongiurare la ripresa dello sciopero.(ANSA).



Liguria in trappola, il piano del porto: centomila container subito sui treni

L'authority genovese al lavoro con Mercitalia per il rafforzamento dei collegamenti su "ferro". Terapia d'urto per fronteggiare il caos nelle autostrade

Arriverà il Terzo Valico. E forse anche il raddoppio del Ponente, che corre ancora a binario unico fra Andora e Finale. E anche le gallerie verranno risagomate per far passare i container di ultima generazione. Ma prima di attendere i tagli dei nastri, converrà mettersi da subito al lavoro per spostare più cassoni possibili dalla strada alla ferrovia. Partendo subito dai primi 100mila. L'azione che l'**autorità portuale** intende mettere rapidamente a punto con Mercitalia, società delle Ferrovie dello Stato specializzata nel trasporto merci, può stappare una situazione già ai limiti del collasso, complice un contesto autostradale che vede la A26 appena riaperta ma a corsia singola e la A7 tappezzata di cantieri. La rotta su cui fare leva passa da un binario che ha fatto la storia del porto di Genova: la linea del Campasso. Anzi, per dirla tutta, ne è stato protagonista, quando i binari si spingevano fino alla nave in accosto. Da allora molto è cambiato. Ma da qui bisogna ripartire, per far crescere da subito quei venti treni al giorno in partenza dal porto. Il crollo del Ponte Morandi aveva bloccato la linea, poi riaperta per consentire il passaggio dei treni. Ora è necessario mettere a punto una terapia d'urto che punti sul rafforzamento della linea di Sampierdarena e sul potenziamento dei collegamenti con Pra'. Si tratta di mettere mano a un progetto peraltro richiesto a gran voce dai terminalisti del porto, che ben volentieri sposterebbero maggiori quote di traffico via treno. Finora a fare la differenza a favore della gomma è stata una questione economica. Ma quanto può ancora reggere un simile ragionamento? I costi che il porto

deve subire per i ritardi rilanciano quella cura del ferro che Mercitalia si è già detta pronta a sostenere. La società ha infatti a disposizione locomotori e materiale rotabile. Si tratta quindi di rendere operativa un'intesa su cui Palazzo San Giorgio è già al lavoro, come spiegato in Prefettura dal presidente dell'authority Paolo Signorini. I numeri sono inequivocabili. Nei primi nove mesi dell'anno, i container del porto di Genova si sono mantenuti stabili, con un export nell'ultimo trimestre in crescita (+3,7%). La situazione congiunturale del Paese fa rallentare l'import di container pieni (-3,6%) e di conseguenza il volume di merce trasportata nei contenitori risulta in lieve calo (-2,2%). «In termini di numero complessivo di contenitori, i traffici si mantengono in linea con l'anno passato, tuttavia si rileva una crescita del numero di container vuoti sia all'imbarco che allo sbarco (+11,8%) e una lieve riduzione di quelli pieni (-1,2%) - spiega l'authority - L'analisi delle rotte dei traffici containerizzati evidenzia poi una progressiva evoluzione delle aree geografiche con cui il porto di Genova intrattiene le prevalenti relazioni commerciali: nel corso del 2019, in particolare, si assiste a una flessione degli scambi con il Far East (imbarchi - 3,6% e sbarchi - 7,2%) mentre crescono le relazioni con il Nord America (imbarchi +8,7% e sbarchi +49,3%)». La prospettiva di fine anno punta quindi a mantenersi sui livelli previsti, chiudendo a quota 2,7 milioni di teu (unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi). Basterebbe poter trasferire su treno da subito una piccola quota percentuale, tre-quattro punti in più, per togliere dalla strada centomila tir, garantendo il rafforzamento del trasporto via treno. Il risultato può già essere raggiunto utilizzando le linee ferroviarie attuali, sia dal porto di Sampierdarena, sia dal terminal di Pra'. In questo modo si consentirebbe non solo al porto, ma ancor più alla città, di respirare. Esigenza vitale per una comunità **portuale** che vuole continuare a crescere. Fra un paio di settimane aprirà la nuova piattaforma di Vado. Pensare di servirla solo con il trasporto su strada sarebbe devastante.

The screenshot shows the article's title and a portion of the text. The headline is "Liguria in trappola, il piano del porto: centomila container subito sui treni". Below it, a sub-headline reads: "L'authority genovese al lavoro con Mercitalia per il rafforzamento dei collegamenti su 'ferro'. Terapia d'urto per fronteggiare il caos nelle autostrade". The main text snippet begins with "Arriverà il Terzo Valico. E forse anche il raddoppio del Ponente, che corre ancora a binario unico fra Andora e Finale. E anche le gallerie verranno risagomate per far passare i container di ultima generazione. Ma prima di attendere i tagli dei nastri, converrà mettersi da subito al lavoro per spostare più cassoni possibili dalla strada alla ferrovia. Partendo subito dai primi 100mila. L'azione che l'authority portuale intende mettere rapidamente a punto con Mercitalia, società delle Ferrovie dello Stato specializzata nel trasporto merci, può stappare una situazione già ai limiti del collasso, complice un contesto autostradale che vede la A26 appena riaperta ma a corsia singola e la A7 tappezzata di cantieri. La rotta su cui fare leva passa da un binario che ha fatto la storia del porto di Genova: la linea del Campasso. Anzi, per dirla tutta, ne è stato protagonista, quando i binari si spingevano fino alla nave in accosto. Da allora molto è cambiato. Ma da qui bisogna ripartire, per far crescere da subito quei venti treni al giorno in partenza dal porto. Il crollo del Ponte Morandi aveva bloccato la linea, poi riaperta per consentire il passaggio dei treni. Ora è necessario mettere a punto una terapia d'urto che punti sul rafforzamento della linea di Sampierdarena e sul potenziamento dei collegamenti con Pra'. Si tratta di mettere mano a un progetto peraltro richiesto a gran voce dai terminalisti del porto, che ben volentieri sposterebbero maggiori quote di traffico via treno. Finora a fare la differenza a favore della gomma è stata una questione economica. Ma quanto può ancora reggere un simile ragionamento? I costi che il porto deve subire per i ritardi rilanciano quella cura del ferro che Mercitalia si è già detta pronta a sostenere. La società ha infatti a disposizione locomotori e materiale rotabile. Si tratta quindi di rendere operativa un'intesa su cui Palazzo San Giorgio è già al lavoro, come spiegato in Prefettura dal presidente dell'authority Paolo Signorini. I numeri sono inequivocabili. Nei primi nove mesi dell'anno, i container del porto di Genova si sono mantenuti stabili, con un export nell'ultimo trimestre in crescita (+3,7%). La situazione congiunturale del Paese fa rallentare l'import di container pieni (-3,6%) e di conseguenza il volume di merce trasportata nei contenitori risulta in lieve calo (-2,2%). «In termini di numero complessivo di contenitori, i traffici si mantengono in linea con l'anno passato, tuttavia si rileva una crescita del numero di container vuoti sia all'imbarco che allo sbarco (+11,8%) e una lieve riduzione di quelli pieni (-1,2%) - spiega l'authority - L'analisi delle rotte dei traffici containerizzati evidenzia poi una progressiva evoluzione delle aree geografiche con cui il porto di Genova intrattiene le prevalenti relazioni commerciali: nel corso del 2019, in particolare, si assiste a una flessione degli scambi con il Far East (imbarchi - 3,6% e sbarchi - 7,2%) mentre crescono le relazioni con il Nord America (imbarchi +8,7% e sbarchi +49,3%)». La prospettiva di fine anno punta quindi a mantenersi sui livelli previsti, chiudendo a quota 2,7 milioni di teu (unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi). Basterebbe poter trasferire su treno da subito una piccola quota percentuale, tre-quattro punti in più, per togliere dalla strada centomila tir, garantendo il rafforzamento del trasporto via treno. Il risultato può già essere raggiunto utilizzando le linee ferroviarie attuali, sia dal porto di Sampierdarena, sia dal terminal di Pra'. In questo modo si consentirebbe non solo al porto, ma ancor più alla città, di respirare. Esigenza vitale per una comunità portuale che vuole continuare a crescere. Fra un paio di settimane aprirà la nuova piattaforma di Vado. Pensare di servirla solo con il trasporto su strada sarebbe devastante.

Porto di Genova, al lavoro fino alle 2 di notte per smaltire tir in coda e merce ferma

GENOVA - Con uno sforzo straordinario per smaltire tir in coda e merce ferma, a partire dalle 18 di mercoledì 27 novembre il porto di Genova ha lavorato fino alle 2 di giovedì mattina a ciclo continuo, servendo 600 autisti e scaricando in tutto oltre 900 container. Un intervento per cercare di normalizzare la pesante situazione creatasi dopo il blocco della A6, la parziale chiusura dell' A26 cui si è aggiunto lo sciopero dei portuali del terminal Psa di Genova Pra' sospeso solo dopo l' incontro in prefettura. Il lavoro è ripreso giovedì mattina alle 6, quando c' era già una lunga fila di tir in attesa. "Sono numeri importanti, frutto di uno sforzo rilevante da parte di tutti, compresi noi spedizionieri - commenta Gianpaolo Botta , direttore generale di Spediporto - che con i terminal abbiamo garantito la copertura del lavoro con turni fino alle 2 di questa mattina". Intanto questa mattina nella sede dell' **Autorità portuale** è stato convocato un incontro con i rappresentanti dell' azienda e quelli dei lavoratori per scongiurare la ripresa dello sciopero. Approfondimenti Influenza, Toti si vaccina in Regione: "E' importante soprattutto per le fasce pi deboli Spray urticante alla Fiumara, cinque persone al pronto soccorso Vento di burrasca a Genova, stop alle moto in Sopraelevata Un' ora di astensione dal lavoro al porto di Pra', tir in coda: il traffico va in tilt Congelato sciopero al terminal di Genova Pra, Signorini: "Prevale il buonsenso" Video A26, traffico in tilt: le riprese di Primocanale dall' elicottero della Guardia di Finanza Un' ora di astensione dal lavoro al porto di Pra', tir in coda: il traffico va in tilt Congelato lo sciopero al terminal di Pra' Signorini: "E' prevalso il buonsenso" Congelato sciopero al terminal di Genova Pra, i sindacati: "Bisognava intervenire" Commenti.

The screenshot shows a news article on the PrimoCanale.it website. The main headline is "Porto di Genova, al lavoro fino alle 2 di notte per smaltire tir in coda e merce ferma". The article text is partially visible, mentioning the efforts to clear the port after a strike. There are social media sharing icons (Facebook, Twitter, YouTube, etc.) and a "Commenti" section at the bottom. On the right side, there are advertisements for "GRIF HOUSE" and "SAMPLACE".

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Genova, il porto prova a smaltire anche di notte

Genova - Con uno sforzo straordinario per smaltire tir in coda e merce ferma, a partire dalle 18 di ieri sera il porto ha lavorato fino alle 2 di questa mattina a ciclo continuo, servendo 600 autisti e scaricando in tutto oltre 900 container . Un intervento che è arrivato a cercare di normalizzare la pesante situazione creatasi dopo il blocco della A6, la parziale chiusura dell' A26 cui si è aggiunto lo sciopero dei portuali del terminal Psa di Genova Pra' sospeso solo dopo l' incontro in prefettura. Il lavoro è ripreso questa mattina alle 6, quando c' erano già una lunga fila di tir in attesa. «Sono numeri importanti, frutto di uno sforzo rilevante da parte di tutti, compresi noi spedizionieri - commenta Gianpaolo Botta, direttore generale di Spediporto - che con i terminal abbiamo garantito la copertura del lavoro con turni fino alle 2 di questa mattina». Intanto questa mattina nella sede dell' **Autorità portuale** è stato convocato un incontro con i rappresentanti dell' azienda e quelli dei lavoratori per scongiurare la ripresa dello sciopero.



INNOVAZIONE Investimenti per 27 milioni e più lavoro

Un polo più «Amico» dei mega yacht che cercano casa a Genova

Lo shiplift per lavorare a terra su sei navi avvicina il sogno dell' hub della nautica

Diego Pistacchi Genova è un po' più leader. È sempre più punto di riferimento mondiale del mondo della nautica da diporto, soprattutto di quella di altissimo livello. E l'idea di creare un «polo» di riferimento per il settore prende corpo. Ieri sera ai cantieri Amico8cCo c'è stata una festa con la partecipazione di tutte le istituzioni cittadine, politiche ed economiche. Ma il fiore all'occhiello delle società specializzata in refitting è già operativo da circa un mese. Si tratta di un innovativo shiplift, un vero e proprio sollevatore di navi in grado di trasferire sulla terraferma le «barche» più grandi per consentire di «parcheggiarle» dove ci sono le strutture più adeguate per lavorarci. Esattamente come fossero in un bacino di carenaggio, ma con maggiore comodità e disponibilità di spazio. Banalizzare il concetto non significa sminuire la portata dell'operazione. Amico8cCo ha fatto un investimento da 27 milioni, 17 dei quali concessi da Invitalia, l'Agenzia nazionale per lo sviluppo delle imprese, a tassi agevolati o in conto capitale (4 milioni). Ha direttamente progettato e realizzato in 16 mesi con i propri ingegneri e coordinando 84 imprese fornitrici, un **sistema** di sollevamento e traslazione di navi fino a 95 metri (una portata di 4000 tonnellate) che è il più grande e moderno esistente in Italia (ce ne sono solo altri due). Un **sistema** che consente di lavorare contemporaneamente su 6 mega yacht tra i 60 e i 95 metri senza ricorrere ai bacini di carenaggio. «Da quando è operativo questo **sistema** abbiamo accettato 8/9 contratti spiega Alberto Amico, presidente della società -. Se non avessimo avuto lo shiplift ne avremmo potuto avere solo 2. Tecnicamente questa struttura consentirebbe di lavorare anche su unità superiori ai 95 metri, ma siamo noi che preferiamo limitarci e nel caso di yacht più grandi, continuare a utilizzare i bacini». Per realizzare questo gioiello di alta ingegneria, sono stati prima impostati lavori di consolidamento delle banchine con infiltrazioni di cemento in pressione e posa di pali in roccia a una profondità di 25 metri. Sotto la piattaforma sono stati ricavati tunnel tecnologici che portano acqua, corrente e ogni altro tipo di servizio necessario agli yacht nel corso delle lavorazioni. In questo modo sarà tra l'altro garantito il massimo abbattimento di emissioni nell'aria e in mare, visto che le unità potranno spegnere i motori. Le navi vengono «ancorate» dai sommozzatori alla piattaforma che si solleva dal mare fino al piano banchina, poi vengono agganciate da un **sistema** di traino che le sposta orizzontalmente e verticalmente verso le aree di lavorazione. Un'innovazione che porta ovviamente nuove prospettive al cantiere ma che soprattutto avvicina quel progetto di trasformare Genova in un hub di riferimento mondiale per gli yacht più grandi. Solo per rendere l'idea, su uno yacht fino a 50/60 metri in bacino lavorano 20 persone. Passando a quelli da 80/90 metri occorrono fino a 200 persone. Per quanto riguarda il ritorno che l'attività di riparazione e refitting offre all'economia del territorio, è calcolato che i costi della permanenza di una nave in cantiere sono solo il 10 per cento di quelli complessivi a carico dell'armatore, che mantiene in loco per tutto il tempo del lavoro l'equipaggio. «C'è una grande collaborazione con le istituzioni e in particolare con l'**Autorità** di **sistema** portuale - sottolinea Bruno Guglielmini, ad di Amico8cCo . I nostri investimenti su aree demaniali sono tra l'altro destinati a restare al demanio stesso.



Il Giornale del Piemonte e della Liguria

Genova, Voltri

Amo ricordare che quando iniziammo nel 1991, quest' area veniva definita Chernobyl». Adesso si punta anche ad at
trezzare la Darsena (c' è un progetto con l' investimento di altri 6 milioni da parte di Amico) per «tenere» a Genova i
mega yacht e aumentare l' indotto che generano. Far diventare la città una vera e propria «casa» invernale dei gioielli
del mare. Ora che sono risolti grazie alla regia delle istituzioni locale gli iniziali problemi di compatibilità con il Salone
Nautico, il futuro di questo «polo» della nautica è assai più realizzabile. «Se potremo partire entro gennaio, come
sembra, con i lavori sulle banchine della marina, credo che già entro l' estate sarebbe realizzato almeno il 50% delle
opere previste dall' investimento di sei milioni», conferma Alberto Amico.

Genova: Amico&Co con il nuovo ShipLift lavora sei grandi yacht in contemporanea

Il sistema, totalmente elettrificato, è a emissione zero in situ

È operativo da fine ottobre nel cantiere di Amico&Co a **Genova** il nuovo ShipLift, moderno sistema per l'alaggio, il varo e la movimentazione a terra di megayacht fino a 95 metri di lunghezza, presentato oggi alla stampa. Si tratta di un'infrastruttura all'avanguardia che permette di lavorare fino a sei unità di grandi dimensioni (60-95 metri) in contemporanea, seguendo il trend di crescita del mercato, e consolida la leadership internazionale del cantiere. «Prima - ha spiegato Alberto Amico, presidente di Amico & Co - avremmo potuto lavorarne due in contemporanea. Questo ci ha permesso, nei mesi scorsi di concludere otto-nove contratti rispetto ai due che sarebbero stati possibili in passato». Alberto Amico Con una portata di 4000 tonnellate, ShipLift - costituito da una piattaforma sommergibile, alloggiata all'interno di una struttura dedicata - permette di sollevare a piano banchina, attraverso argani sincronizzati, imbarcazioni fino a 95 metri di lunghezza. Completano l'infrastruttura il sistema di carrelli su rotaie per la loro movimentazione a terra e 5 ulteriori postazioni di lavoro, ottenute potenziando e ristrutturando un'area di 25.000 m2. Il sistema, totalmente elettrificato, è a emissione zero in situ. Taglio poppa La nuova infrastruttura ha comportato un investimento totale di oltre 27 milioni di euro, ritenuto ammissibile a contributi pubblici ai sensi della Legge 181/89. Con delibera di Invitalia del 23 novembre 2017 sono stati concessi contributi in conto capitale fino a un massimo di euro 4 milioni di euro e un finanziamento agevolato fino a un massimo di 13 milioni di euro. La costruzione ha coinvolto 84 aziende - tutte italiane a eccezione di Enerpac - per un totale di 200 addetti che hanno lavorato in cantiere per quasi un anno e mezzo. In particolare, Scandiuzzi spa, industria metalmeccanica trevigiana, si è occupata della costruzione della piattaforma, mentre l'azienda olandese Enerpac ha effettuato la progettazione e realizzazione del sistema di trasferimento delle imbarcazioni dalla zona di sollevamento al piazzale attraverso i carrelli. «Non abbiamo affidato le opere a un main contractor - ha precisato Amico - il main contractor è stato il cantiere. Un nostro team ha ripensato da zero il progetto e ha curato l'ingegneria generale e la regia dei lavori. L'opera è stata realizzata in 16 mesi, altrove avrebbe potuto richiedere quattro anni». Amico & Co leader internazionale nel settore del refit di mega-yacht Amico & Co è società leader in Europa e tra le prime tre al mondo nel settore delle riparazioni e ristrutturazioni dei mega-yacht. Attivo dal 1991, il cantiere esegue oltre 110 progetti in media ogni anno. Nel comparto meccanico e motoristico, Amico & Co è dealer di icase quali Mtu, Caterpillar, Northern Light e Idromar. Dal 2018 fa parte del Feadship services network, la rete di assistenza riconosciuta per i super yacht costruiti dal cantiere olandese. Dotazioni impiantistiche e infrastrutturali Oltre 60.000 m2 di superficie, con 4.500 m2 di laboratori per lavorazioni specialistiche di cui 1.600 dedicati a falegnameria e carpenteria in legno e oltre 900 alla meccanica; 2.000 m2 di aree (coperte e scoperte) destinate a magazzino e stoccaggio materiali e 900 m2 di uffici amministrativi e tecnici; ShipLift da 4000T, la nuova infrastruttura che consta di una piattaforma sommergibile (shiplift) e un sistema di rotaie e carrelli elettrici per l'alaggio, il varo e la movimentazione a terra di megayacht fino a 95 metri di lunghezza; un bacino di carenaggio in muratura per navi fino a 102 metri di lunghezza, dotato di copertura mobile modulare, anch'esso equipaggiato con sistemi di riscaldamento, ventilazione e captazione emissioni, per lavorazioni (in particolare di verniciatura) in atmosfera controllata; 10 slot al coperto per lavorazioni su imbarcazioni da 50 a 70 metri di lunghezza, ciascuno dotato di sistema di riscaldamento e ventilazione forzata e di sistema di captazione e abbattimento emissioni in atmosfera; 5 slot per lavorazioni su imbarcazioni fino a 95 metri di lunghezza; una darsena tecnica con ormeggi interni ed esterni protetti, in grado



BizJournal Liguria

Genova, Voltri

di ospitare in specchi acquei complessivi di circa 13.000 m2 navi fino a 110 metri di lunghezza; elettrificazione di banchine e piazzali (con potenza disponibile fino a 5,2 MegaWatt), per consentire lo stazionamento delle unità ai lavori senza ricorso ai generatori d bordo; 2 cabine di verniciatura, entrambe dotate di area di preparazione, per componenti smontabili e tender fino a 9 metri di lunghezza; 5 uffici e una "crew area" dedicati a comandanti ed equipaggi delle imbarcazioni; 450 m2 di parking sotterraneo. Costituisce inoltre parte integrante delle dotazioni infrastrutturali del cantiere un secondo bacino di carenaggio , situato nel comprensorio dei bacini pubblici del **Porto di Genova**: la vasca può ospitare navi fino a 200 metri di lunghezza ed è dotata, nella sezione prodiera, di una copertura mobile modulare realizzata da Amico & Co, estensibile fino a 90 metri e con caratteristiche analoghe a quella asservita al bacino interno al cantiere.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Amico, il cantiere si rinnova per restare leader al mondo

FRANCESCO FERRARI

Genova - Un investimento di ventisette milioni di euro che consentirà a Genova di non uscire di scena in un settore, quello dei servizi ai megayacht, sempre più ricco e sempre più concentrato nel Mediterraneo. Oggi il cantiere navale Amico ha presentato alla città il futuristico shiplift, un' infrastruttura di alaggio, varo e movimentazione a terra di imbarcazioni fino a 95 metri. Certificato fino a una capacità massima di 4.400 tonnellate, lo shiplift consentirà al cantiere di riparare a terra navi da diporto che altrimenti sarebbero da lavorare solo in bacino di carenaggio. Frutto di sedici mesi di lavoro di 84 aziende, quasi tutte italiane, l' opera è una risposta dell' azienda genovese a un settore sempre più competitivo. «Oggi il nostro unico concorrente su questo tipo di infrastruttura si trova a Barcellona - spiega il presidente Alberto Amico - Si tratta del gruppo Mb92 che, oltre ad essere proprietario del cantiere navale e della marina della città catalana, controlla anche il cantiere francese di La Ciotat. Anche nel nostro settore è iniziato il risiko delle concentrazioni, e noi non potevamo restare immobili». L' immobilismo, d' altronde, non fa parte del dna della famiglia proprietaria del cantiere genovese. «Siamo partiti nel 1991, sfidando un porto dove non era permesso l' accesso agli yacht, se non per andare allo Yacht Club o nel bacino-darsena. Siamo cresciuti a suon di investimenti e professionalità fino a diventare uno dei primi tre player al mondo nel segmento oltre i 24 metri. Quando abbiamo iniziato - ricorda Amico - il mercato dei megayacht aveva numeri molto piccoli, oggi conta 6.000 unità con una concentrazione, a seconda della stagione, tra il 50 e il 70% nel Mediterraneo. All' epoca avevamo il travel lift più grande al mondo, da 400 tonnellate, e operavamo su barche dai 20 ai 40 metri. Oggi andiamo dai 25 ai 140 metri ». Importante, per lo sviluppo dell' attività di Amico, è stata l' evoluzione del rapporto con Genova e il mondo portuale. «Il rapporto è stato per anni di diffidenza, poi è diventato di simpatia, ora sta per scoppiare un grande amore - sorride l' imprenditore - In un porto a vocazione esclusivamente commerciale, non è stato facile fare comprendere la grande opportunità che c' era dietro il nostro lavoro. Il nostro è un settore che muove un' economia trasversale e che arricchisce tutti: le agenzie, le professioni, il commercio. Ma è anche un settore capace di saldarsi con attività tipicamente portuali». Equilibri che, anche se a fatica, alla fine hanno consentito al cantiere di riallacciare un rapporto che sembrava compromesso. «Oggi tutti gli attori della città, penso alle istituzioni, alle associazioni, alla stessa Camera di commercio, iniziano a partecipare al dibattito sulle tematiche della cantieristica e il confronto è senza dubbio più trasparente rispetto a cinque anni fa. Credo che questo processo sia inevitabile, soprattutto quando il mondo corre veloce e la tua città decisamente meno. Dobbiamo dirlo chiaramente: se non vogliamo essere colonizzati dalle multinazionali, dobbiamo trovare le opportunità e il coraggio di investire. Noi, con questa nuova opera, lo abbiamo fatto». E' una clientela molto esigente, quella del cantiere Amico. E non solo sulla qualità dei servizi industriali («in questo settore devi rappresentare il massimo dell' eccellenza, non si discute»): un ruolo determinante lo ha il territorio. «E da questo punto di vista devo dire che essere a Genova aiuta molto. La nostra è una città di medie dimensioni, percepita come sicura, ricca di cultura e ricchezze ambientali. Siamo vicini a Milano e in meno di tre ore si arriva a Firenze. Per non parlare delle Cinque Terre, o Portofino. Sono tutti fattori che hanno un grande peso nella scelta di un cantiere piuttosto che di un altro. Non dimentichiamo che noi, pur restando a casa, esportiamo il 90% del nostro lavoro: quasi tutti i nostri clienti sono stranieri». Con cento lavoratori diretti e cinquanta dell' indotto («che raddoppiano, fino a diventare oltre trecento in stagione»), Amico fa parte di un settore in forte crescita per Genova:



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

«Sono centinaia gli yacht che ogni anno scelgono la nostra città, e presto arriveremo alle 900/1.000 presenze contemporanee di membri di equipaggi. E' la dimostrazione che è stato giusto credere nel nostro lavoro». Che cosa cambierà, per Amico, con il nuovo shiplift? «Aumenteremo l' affidabilità e il livello dei nostri servizi moltiplicandone la capacità, ma soprattutto potremo competere per anni ad armi pari. Ma, da buoni imprenditori di carattere familiare, sappiamo che non basta. Perché tu puoi avere il cantiere migliore del mondo, ma senza le giuste professionalità e la capacità del territorio di essere attrattivo rischi di restare indietro. Il mercato non è sufficiente. Altrove nel mondo c' è una fortissima integrazione fra pubblico e privato , fra comunità locali e cantieri. E' lì che dobbiamo dimostrare di essere bravi». Fra i prossimi progetti di Amico, il più urgente resta quello sulla darsena: «E' pronto da due anni, e adesso che gli aspetti giudiziali sembrano superati stiamo aspettando il via libera della Capitaneria alle opere marittime. La prima volta che abbiamo presentato il piano di investimenti a enti locali e **Autorità portuale** era l' ottobre 2007. Come si vede, non si può certo dire che sia passata la voglia di investire». -

L' intervento

Curiamo il tesoro delle nostre navi

di Igor Magni* C ara Repubblica, nei giorni scorsi Confindustria ha promosso un incontro pubblico sulla navalmeccanica. A Genova parlare delle attività connesse alla costruzione, riparazione e manutenzione del naviglio, significa parlare di un **sistema** di imprese che occupa molte migliaia di lavoratori. Fincantieri in Liguria impiega 3 mila lavoratori diretti e 7 mila dell' indotto; di questi, a Sestri Ponente ve ne sono 720 diretti e circa 2500 dell' indotto. Le Riparazioni Navali contano circa 1800 lavoratori diretti con un sostanziosa presenza di lavoratori in appalto che arrivano sino a 3 mila unità nei periodi di pieno dei bacini. Sono saldatori, tubisti, carpentieri navali, operatori di macchine utensili, montatori meccanici, marinai addetti alle movimentazioni, gruisti, ponteggiatori, sabbiatori, verniciatori. Alcune di queste figure sono difficili da reperire, per la professionalità specifica delle attività da svolgere che richiedono grande esperienza. La mancanza di scuole o corsi di formazione specifici fanno sì che ancora oggi il bagaglio professionale acquisito sul campo diventi fondamentale per la formazione di alcune di queste figure, ma non sempre da solo è sufficiente per garantire il necessario numero di operatori per una realtà complessa come quella dell' industria **portuale** genovese. Per questa ragione il Sindacato e le imprese del settore devono percorrere la strada della formazione per rispondere a queste esigenze. Come nel caso dell' accordo che Cgil, Cisl e Uil insieme a Fincantieri e Regione Liguria hanno firmato lo scorso anno. Questa intesa

è volta a realizzare una serie di iniziative finalizzate a favorire i processi di collocazione lavorativa. Insomma se vogliamo vincere le sfide del futuro serve garantire un **sistema** scolastico universitario sempre più efficace per preparare i giovani al lavoro e a garantire loro un impiego qualificato, così come ai lavoratori già impiegati serve garantire percorsi di formazione continua che consentirà a questi di affrontare le novità tecnologiche che impatteranno con il settore nella sfida del lavoro 4.0 e dell' automazione. Ma a Genova non basterà solo avere il personale qualificato, il settore di cui stiamo parlando solo pochi anni fa denunciava una crisi drammatica: Fincantieri sembrava abbandonare Sestri ponente e solo la mobilitazione di lavoratori e sindacati che hanno saputo coinvolgere tutta la città e le istituzioni, ha salvato il cantiere che oggi ha lavoro garantito fino al 2024, ma che non può prescindere dal progetto di ribaltamento a mare per crescere ed intercettare il lavoro di costruzione delle future maxi navi da crociera. Anche il settore delle riparazioni navali ha attraversato difficoltà che non sono ancora oggi del tutto superate e risente della mancanza di decisioni sul futuro del comparto da parte delle istituzioni. Da anni si discute della riorganizzazione delle riparazioni navali, del ridisegno delle aree per queste attività, delle concessioni dei bacini di carenaggio. Troppo tempo è passato inutilmente e ricordo che se le imprese lasciano Genova per investire altrove può non comportare per loro grandi sofferenze, ma per i lavoratori e la città perdere posti di lavoro porta risvolti drammatici. Credo che sia imprescindibile quindi per tutto quanto detto la decisa regia da parte dell' **Autorità di Sistema Portuale** che dovrà mirare ad una razionalizzazione dei progetti per quelle aree: serve mediare tra le imprese cercando di limitare una litigiosità e conflittualità che ha contribuito e contribuisce a bloccare lo sviluppo e l' ammodernamento, anche guardando con attenzione al possibile valore aggiunto che potrebbe portare con se l' approdo di Costa Crociere a Calata Gadda, se questo significasse portare investimenti e lavori strutturali nelle aree delle riparazioni e utili al settore. Servono investimenti certamente per le grandi opere infrastrutturali ma anche su attrezzature e strutture dei bacini, oggi spesso vetuste, garanzia di efficienza e di sicurezza



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

dei lavoratori nello svolgimento del loro lavoro; serve una politica di maggiore controllo sulle concessioni, serve un ruolo più forte di Ente Bacini e se la soluzione passa attraverso l' ingresso di Regione Liguria nella società ... bene! Ma si faccia in fretta a programmare il futuro di questa realtà in un momento di ripresa economica che va intercettato e consolidato e va fatto prima che la concorrenza nazionale ed estera come quella di Marsiglia che ha già acquisito lavoro che poteva e doveva essere o restare genovese. Genova è ad un bivio: il crollo del Ponte Morandi, l' isolamento che sta subendo a causa del dissesto idrogeologico non più controllabile, la atavica carenza di infrastrutture, rischiano di lasciarci indietro. Politica e istituzioni non perdano altro tempo e tornino ad essere responsabili decisori di politiche di sviluppo che salvaguardino il futuro di questa città. *Segretario Generale Camera del Lavoro di Genova.

La Carrozza di Pegaso "Pay for use". La vera novità emersa alla inaugurazione delle corse sulla linea Recco-Genova del bus elettrico

Il bus in usufrutto

di Francesco La Spina "Pay for use", "pagare in base all' uso". La vera novità emersa alla inaugurazione, ieri mattina, delle corse sulla linea Recco-Genova del bus elettrico Iveco eWay da 12 metri è la formula commerciale, ultimo fiore all' occhio, in nome dello slogan "Innovazione in movimento", dell' Azienda Provinciale Trasporti. Prima di approfondire, spazio a due note di estrema attualità, sulle quali torneremo. La prima: l' accordo tra **Autorità portuale** e Mercitalia per movimentare con i treni, al più presto, centomila container, fa riscoprire, all' improvviso, con elogi enormemente ipocriti al sistema, le virtù della mobilità tramite ferrovia, finora sacrificate, anzi intenzionalmente smontate, sull' altare della indispensabilità (cosa ben diversa dalla utilità) di strade, bretelle, gronde, raccordi, caselli, viadotti, gallerie, by-pass, bitumazioni a cui anche la storicamente ricca infrastruttura ligure su binari è stata sottomessa e marginalizzata. Non solo a Genova, naturalmente. Ad Imperia, ad esempio, la Confesercenti si è svegliata, chiedendo il rafforzamento dei collegamenti sulla Ventimiglia-Cuneo: "il treno ha una valenza vitale" è la bella scoperta esplicitata a Regione Piemonte e Ministero, dopo anni in cui la linea della Val Roja è stata lasciata languire nel disinteresse e nel disprezzo quasi generale. Occorre il disastro per far riemergere, dopo anni in cui sono state calpestati, i pregi ferroviari? Seconda nota. A Genova è stato disposto il rafforzamento di alcune linee di bus nonché l' aumento delle corse e delle composizioni di molti treni convergenti sul capoluogo. "Finché ci sarà emergenza" è stato detto dall' alto. No: la "emergenza" deve diventare "normalità", perché aumentare qualità e frequenza del trasporto pubblico è una necessità primaria, che esiste da mesi, anni, sempre più viva di fronte al suo smantellamento progressivo, frutto di insulse scelte e di sciagurate non scelte piegate alla deleteria politica degli annunci e della propaganda, la stessa che un crescente numero di cittadini, riuniti in sodalizi, comitati e gruppi spontanei, porta alla ribalta con impegno e passione. Domenica scorsa "Repubblica" ha dato ampio rilievo alla lettera che le associazioni genovesi che si occupano di ambiente, clima e futuro della società hanno inviato al Ministero dei Trasporti, bocciando il Piano urbano della mobilità sostenibile e chiedendo (alla luce di analisi e motivazioni puntuali e approfondite) che sia perpetuato (mancasse un ridisegno del Pums) il no alla concessione di finanziamenti per assi "di forza" del trasporto pubblico, che certamente non avrebbero tale caratteristica applicando su di essi la modalità dei filobus, anacronistica e incapace di dare vantaggi alla città. La questione sarà ripresa con la iniziativa di venerdì 6 dicembre: "Tram day for tramway". "Quale futuro per la modalità pubblica genovese?" l' argomento sviscerato nel convegno pomeridiano in piazza Manzoni, presso la sede del Municipio Bassa Val Bisagno, presenti esperti, tecnici, appassionati e a cui sono stati invitati i vertici del Comune (accetteranno il faccia a faccia?), in apparenza testardamente convinti nel perseguire progetti quasi onirici a dispetto di azioni testate e universalmente diffuse. Ma torniamo al "pay for use", una formula a cui avevamo già accennato in questa rubrica, il 22 marzo scorso, in occasione della riapertura della strada per Portofino danneggiata dalla mareggiata. In quella occasione Carlo Malerba, vicepresidente di Atp Esercizio con delega allo sviluppo aziendale, aveva posto l' indice su come "muoversi per innovare" non significhi solo sperimentare veicoli con i più moderni sistemi di alimentazione (tipo metano/gasolio e metano/idrogeno).



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Ancora ieri lo ha ricordato: "Acquisire un autobus elettrico, ai costi attuali, può significare rinunciare ad almeno due mezzi a tradizionale trazione termica, cosa che né come azienda né come comunità locale ci si può permettere. Proprio per questo ci siamo mossi sulla strada della partnership con i produttori, un accordo fornitore-cliente che superi, anche sul fronte del rinnovamento della flotta, la teoria della proprietà". In pratica Atp ha avuto il bus "in usufrutto": lo pagherà in base ai chilometri percorsi, senza doversi accollare oneri per risolvere guasti che provocassero il fermo macchina. Una strada nuova seguita anche in altri campi (la Michelin con un introito da pneumatici in relazione ai km di rotolamento, ad esempio), "il primo caso in Italia di dematerializzazione del prodotto" come sottolineato da Giorgio Zino, direttore Iveco per il Sud Europa. "Seguiamo strade nuove di mobilità in ogni sfaccettatura - aggiunge Malerba - E certamente si può essere orgogliosi che Atp abbia uno dei mezzi scelti da Ratp per Parigi e che la Genova-Recco diventi la prima linea suburbana d' Italia con impiego di un veicolo full electric sul percorso, 19 km, più lungo in assoluto". Normalità, non emergenza, per volare sul concreto.

Infrastrutture, convegno dell'Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale a Terrazza Colombo in diretta su Primocanale.it

GENOVA - La situazione drammatica delle infrastrutture nella nostra regione si riflette anche sui porti di Genova e Savona: la chiusura della A6 e le gravi difficoltà sulla A26, unite alle frane che hanno azzerato i collegamenti tra Savona e la Val Bormida, hanno generato code colossali ai varchi portuali e problemi di consegna delle merci. Di questi temi e di quali soluzioni sono possibili per assicurare alla portualità ligure la sua operatività, si parlerà venerdì in diretta su Primocanale, nel convegno patrocinato dall' **Autorità** di **Sistema** del Mar Ligure Occidentale: tra gli altri intervengono il presidente Paolo Emilio Signorini, il responsabile degli investimenti del Decreto Genova Marco Rettighieri, il presidente di Assarmatori Stefano Messina, il presidente dell' Aeroporto Paolo Odone, Gilberto Danesi AD PSA Italia e molti altri. Appuntamento in diretta a partire da mezzogiorno. Commenti.

The screenshot shows the website interface for the event. At the top, there's a navigation bar with 'GENOVA' and various menu items. Below that, a banner for 'SUPERMERCATO Pam GENOVA | PORTA DEGLI ARCHI' is visible. The main content area features the article title 'Infrastrutture, convegno dell'Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale a Terrazza Colombo in diretta su Primocanale.it' with a sub-headline 'Evento trasmesso in diretta a partire dalle 12 su Primocanale'. An aerial photograph of the port area is included. The text of the article is partially visible, starting with 'GENOVA - La situazione drammatica delle infrastrutture nella nostra regione si riflette anche sui porti di Genova e Savona...'. Below the article, there are social media sharing icons (Facebook, Twitter, etc.) and a 'Commenti' section with a text input field and a 'Pubblica' button. At the bottom of the page, there is a footer with contact information and a navigation menu.

INNOVAZIONE PULITA

Un Porto Antico più green

Un milione di investimenti in sostenibilità ambientale

È stato Mauro Ferrando, presidente di Porto Antico di Genova Spa, a illustrare ieri nella sessione "City, port & environment" della Genova Smart Week le buone pratiche messe in atto nell' area, grazie alle quali la nostra città ha conquistato un ruolo di avanguardia in Italia sui temi della sostenibilità. L' area del Porto Antico di Genova è un' area multifunzionale dove insistono attività molto diverse tra loro: un grande centro congressi, eventi, fiere, concerti, uffici di grandi gruppi internazionali, palestra, spazi dedicati ai bambini come la Città dei Bambini e la biblioteca De Amicis, darsene per superyacht e per la piccola e media nautica, il grande Acquario, la sede della Guardia Costiera, e una serie di esercizi commerciali legati soprattutto al settore della ristorazione. «La sostenibilità ambientale, il risparmio e l' efficientamento energetico - ha sottolineato Ferrando nel suo intervento - sono parte integrante della cultura aziendale della società e sentiamo forte la responsabilità di dare il nostro contributo al futuro di un' area nevralgica della città, ogni prossimo intervento sarà progettato e realizzato secondo questi principi». A oggi nell' area è stato investito direttamente circa un milione di euro per interventi che hanno già ottenuto risultati evidenti. Con oltre quattro milioni di presenze all' anno, Porto Antico è uno degli esempi di riqualificazione di aree portuali di maggior successo al mondo e guarda al futuro con una serie di interventi finalizzati alla sostenibilità come l' impianto fotovoltaico sulla copertura dell' au tosilos, per una superficie di 1250 mq., che dal 2016 ha prodotto 900mila Kwh; l' uso della tecnologia led per l' impianto di illuminazione dell' area dei Magazzini del Cotone e nell' autosilos, quando la sostituzione sarà completata in tutta l' area si avrà un risparmio di oltre il 60% sui consumi e ulteriori risparmi sui costi di manutenzione e sostituzione; l' efficientamento degli impianti di riscaldamento e raffrescamento degli edifici Magazzini del Cotone, Millo e palazzina San Giobatta con nuovi impianti di supervisione per la razionalizzazione dei consumi; l' elettrificazione della banchina Molo Vecchio con una capacità di ospitare fino a 20 superyacht. E poi ancora 5 stazioni di ricarica elettrica per auto e 2 auto elettriche in servizio permanente per la vigilanza. Nel 2019 un' attenzione particolare è stata dedicata alla riduzione dell' impatto ambientale della plastica con il progetto Plastic Free e l' installazione dei Seabin, i cestini galleggianti che raccolgono la plastica in mare. Il progetto per la riduzione della plastica monouso, lanciato nel maggio di quest' anno, ha dotato di distributori d' acqua alcuni esercizi commerciali e punti di ristorazione dell' area ed è stato incoraggiato l' acquisto di borracce in acciaio. L' iniziativa è stata realizzata in collaborazione con Iren e Culligan, azienda leader nel trattamento dell' acqua. Apripista sono stati Eatly e Acquario. In un anno si prevede di ridurre il consumo di plastica di 50.000 kg, le emissioni di anidride carbonica (-95.000 kg in un anno), l' utilizzo di carburante (-70.000 kg) e la quantità di mezzi di trasporto necessari.



Un polo più «Amico» dei mega yacht che cercano casa a Genova

Lo shipfit per lavorare a terra su sei navi americane il sogno dell'hub della nautica

Genova è un polo di attrazione per i mega yacht che cercano casa a Genova. Il presidente di Porto Antico di Genova Spa, Mauro Ferrando, ha illustrato ieri nella sessione "City, port & environment" della Genova Smart Week le buone pratiche messe in atto nell' area, grazie alle quali la nostra città ha conquistato un ruolo di avanguardia in Italia sui temi della sostenibilità. L' area del Porto Antico di Genova è un' area multifunzionale dove insistono attività molto diverse tra loro: un grande centro congressi, eventi, fiere, concerti, uffici di grandi gruppi internazionali, palestra, spazi dedicati ai bambini come la Città dei Bambini e la biblioteca De Amicis, darsene per superyacht e per la piccola e media nautica, il grande Acquario, la sede della Guardia Costiera, e una serie di esercizi commerciali legati soprattutto al settore della ristorazione. «La sostenibilità ambientale, il risparmio e l' efficientamento energetico - ha sottolineato Ferrando nel suo intervento - sono parte integrante della cultura aziendale della società e sentiamo forte la responsabilità di dare il nostro contributo al futuro di un' area nevralgica della città, ogni prossimo intervento sarà progettato e realizzato secondo questi principi». A oggi nell' area è stato investito direttamente circa un milione di euro per interventi che hanno già ottenuto risultati evidenti. Con oltre quattro milioni di presenze all' anno, Porto Antico è uno degli esempi di riqualificazione di aree portuali di maggior successo al mondo e guarda al futuro con una serie di interventi finalizzati alla sostenibilità come l' impianto fotovoltaico sulla copertura dell' au tosilos, per una superficie di 1250 mq., che dal 2016 ha prodotto 900mila Kwh; l' uso della tecnologia led per l' impianto di illuminazione dell' area dei Magazzini del Cotone e nell' autosilos, quando la sostituzione sarà completata in tutta l' area si avrà un risparmio di oltre il 60% sui consumi e ulteriori risparmi sui costi di manutenzione e sostituzione; l' efficientamento degli impianti di riscaldamento e raffrescamento degli edifici Magazzini del Cotone, Millo e palazzina San Giobatta con nuovi impianti di supervisione per la razionalizzazione dei consumi; l' elettrificazione della banchina Molo Vecchio con una capacità di ospitare fino a 20 superyacht. E poi ancora 5 stazioni di ricarica elettrica per auto e 2 auto elettriche in servizio permanente per la vigilanza. Nel 2019 un' attenzione particolare è stata dedicata alla riduzione dell' impatto ambientale della plastica con il progetto Plastic Free e l' installazione dei Seabin, i cestini galleggianti che raccolgono la plastica in mare. Il progetto per la riduzione della plastica monouso, lanciato nel maggio di quest' anno, ha dotato di distributori d' acqua alcuni esercizi commerciali e punti di ristorazione dell' area ed è stato incoraggiato l' acquisto di borracce in acciaio. L' iniziativa è stata realizzata in collaborazione con Iren e Culligan, azienda leader nel trattamento dell' acqua. Apripista sono stati Eatly e Acquario. In un anno si prevede di ridurre il consumo di plastica di 50.000 kg, le emissioni di anidride carbonica (-95.000 kg in un anno), l' utilizzo di carburante (-70.000 kg) e la quantità di mezzi di trasporto necessari.

Un Porto Antico più green

Un milione di investimenti in sostenibilità ambientale

Genova è un polo di attrazione per i mega yacht che cercano casa a Genova. Il presidente di Porto Antico di Genova Spa, Mauro Ferrando, ha illustrato ieri nella sessione "City, port & environment" della Genova Smart Week le buone pratiche messe in atto nell' area, grazie alle quali la nostra città ha conquistato un ruolo di avanguardia in Italia sui temi della sostenibilità. L' area del Porto Antico di Genova è un' area multifunzionale dove insistono attività molto diverse tra loro: un grande centro congressi, eventi, fiere, concerti, uffici di grandi gruppi internazionali, palestra, spazi dedicati ai bambini come la Città dei Bambini e la biblioteca De Amicis, darsene per superyacht e per la piccola e media nautica, il grande Acquario, la sede della Guardia Costiera, e una serie di esercizi commerciali legati soprattutto al settore della ristorazione. «La sostenibilità ambientale, il risparmio e l' efficientamento energetico - ha sottolineato Ferrando nel suo intervento - sono parte integrante della cultura aziendale della società e sentiamo forte la responsabilità di dare il nostro contributo al futuro di un' area nevralgica della città, ogni prossimo intervento sarà progettato e realizzato secondo questi principi». A oggi nell' area è stato investito direttamente circa un milione di euro per interventi che hanno già ottenuto risultati evidenti. Con oltre quattro milioni di presenze all' anno, Porto Antico è uno degli esempi di riqualificazione di aree portuali di maggior successo al mondo e guarda al futuro con una serie di interventi finalizzati alla sostenibilità come l' impianto fotovoltaico sulla copertura dell' au tosilos, per una superficie di 1250 mq., che dal 2016 ha prodotto 900mila Kwh; l' uso della tecnologia led per l' impianto di illuminazione dell' area dei Magazzini del Cotone e nell' autosilos, quando la sostituzione sarà completata in tutta l' area si avrà un risparmio di oltre il 60% sui consumi e ulteriori risparmi sui costi di manutenzione e sostituzione; l' efficientamento degli impianti di riscaldamento e raffrescamento degli edifici Magazzini del Cotone, Millo e palazzina San Giobatta con nuovi impianti di supervisione per la razionalizzazione dei consumi; l' elettrificazione della banchina Molo Vecchio con una capacità di ospitare fino a 20 superyacht. E poi ancora 5 stazioni di ricarica elettrica per auto e 2 auto elettriche in servizio permanente per la vigilanza. Nel 2019 un' attenzione particolare è stata dedicata alla riduzione dell' impatto ambientale della plastica con il progetto Plastic Free e l' installazione dei Seabin, i cestini galleggianti che raccolgono la plastica in mare. Il progetto per la riduzione della plastica monouso, lanciato nel maggio di quest' anno, ha dotato di distributori d' acqua alcuni esercizi commerciali e punti di ristorazione dell' area ed è stato incoraggiato l' acquisto di borracce in acciaio. L' iniziativa è stata realizzata in collaborazione con Iren e Culligan, azienda leader nel trattamento dell' acqua. Apripista sono stati Eatly e Acquario. In un anno si prevede di ridurre il consumo di plastica di 50.000 kg, le emissioni di anidride carbonica (-95.000 kg in un anno), l' utilizzo di carburante (-70.000 kg) e la quantità di mezzi di trasporto necessari.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Il pontefice ha ricordato l' episodio genovese Benvenuti: «Sul tema la Chiesa è con noi»

Il Papa elogia i portuali per il blocco delle armi «Bravi a dire di no»

Un elogio pubblico, come simbolo di vero pacifismo. I camalli di Genova iuncassano i complimenti di un ammiratore d' eccezione come Papa Francesco e su un tema che tan to ha fatto discutere, in città e non solo: il blocco del cargo che trasportava armi per la guerra che l' Arabia Saudita sta conducendo in Yemen. Il Pontefice, di ritorno dal suo recente viaggio in Asia, parlando di pace durante il volo con i cronisti si è scagliato contro «l' ipocrisia armamentista» di quei «Paesi cristiani che parlano di pace e vivono delle armi». Poi l' elogio a quei lavoratori che, sia a Genova che a Le Havre, in Francia, hanno bloccato le navi colme di armi. «In un porto ha detto papa Francesco - è arrivata una nave piena di armi per andare nello Yemen. I lavoratori del porto hanno detto no. Sono stati bravi! E la nave è tornata a casa sua». Il console della Culmv, Antonio Benvenuti, è sorpreso ma fino a un certo punto. «Non capita tutti i giorni di ricevere elogi dal Papa - dice - Quell' iniziativa fu voluta dalla Cgil per motivazioni che io condivido. In un certo senso me l' aspettavo, visto che in quei giorni anche gli scout erano venuti in banchina». - M. D. F.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

«Polizia di frontiera a rischio di chiusura»

Sos polizia di frontiera alla Spezia. A lanciarlo è Paolo Vittori, segretario provinciale del sindacato Silp, lavoratori forze di polizia, della Cgil. «Solo nel 2018 La Spezia ha visto transitare nel **porto** mercantile un milione e 500 mila container oltre a 470 mila croceristi e adesso la città rischia di rimanere priva del presidio della polizia di frontiera. Si tratta di uno scenario che non si riesce a comprendere e non può essere motivato dalla sola ragione di fare cassa risparmiando sulla sicurezza della comunità», osserva Vittori. «Senza considerare che la città rappresenta anche un **porto** militare strategico per il Paese oltre ai già citati aspetti mercantili e turistici che caratterizzano il capoluogo di provincia - aggiunge - Ma tutto questo sembra non bastare per evitare che si chiuda l'ufficio della polizia di frontiera spezzino, da sempre presi dio in grado di sorvegliare una delle porte di accesso alla città più delicate. Le operazioni compiute dal personale negli anni dimostrano l'importanza della presenza in **porto**. Solo lo scorso agosto sono stati scoperti alcuni clandestini a bordo di una nave mercantile». La Cgil delinea così le criticità del progetto governativo di eliminare il presidio privando la questura spezzina di un importante settore specialistico che da sempre ha operato nel settore marittimo. «Ci opponiamo alla chiusura del presidio di polizia di frontiera - conclude Vittori - Riteniamo che non si possa risparmiare eliminando punti di controllo del territorio. Non si fa economia in questo modo, anzi si ottiene un deleterio effetto contrario perché dove si è attuata questa politica i risultati sono stati disastrosi quindi è meglio evitare di ripetere errori». - M. TOR.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Liguria paralizzata «Effetti sulla Spezia nel medio termine»

I problemi viabilistici che in questi giorni hanno messo in ginocchio il capoluogo ligure e il Ponente al momento non hanno influssi sui traffici portuali alla Spezia. «Lo vedremo nel medio periodo, difficile dirlo in pochi giorni» ha risposto ieri la presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale Carla Roncallo che, da genovese, ha espresso preoccupazione.

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Troppi rumori, il porto mette la sordina alle gru

Al terminal Lsct arriva la tecnologia basata sul suono bianco: buzzer al posto dei cicalini, fino a 4,5 decibel in meno

Promette di essere più silenzioso, da oggi, il **porto** della Spezia. Fino a 4,5 decibel in meno, a 50 metri, per l'impatto sonoro delle fastidiose cicaline che indicano i mezzi operativi in movimento. La nuova tecnologia, basata sul "suono bianco", sarà applicata da oggi su tutti i mezzi che si muovono all'interno del terminal Lsct di Contship, grazie a un investimento del gruppo e che tiene insieme tre obiettivi. «Minor impatto acustico, miglior convivenza tra **porto** e città e sicurezza dei lavoratori», ha spiegato ieri alla presentazione dei nuovi dispositivi il general manager Alfredo Scalisi. Contship dal 2012 ha investito 300 mila euro per la gestione del rumore, 20 milioni di euro in due anni per migliorare i piazzali e rinnovare il parco mezzi, puntando anche alla riduzione delle emissioni. I "buzzer", prodotti dalla Brigade Electronics, sono sicuri per i lavoratori perché permettono l'immediata localizzazione della sorgente acustica in qualsiasi condizione. «Questo è solo l'ultimo dei nostri impegni, andremo avanti e monitoreremo, avvalendoci di nuova tecnologia» ha aggiunto Scalisi. Alla presentazione anche cittadini, tra i quali Franco Arbasetti, che auspicano interventi complessivi per migliorare la convivenza con lo scalo. «Una priorità, su cui abbiamo raggiunto già tre risultati: oltre a questo, l'installazione di barriere fonoassorbenti in viale San Bartolomeo e l'accordo con le compagnie crocieristiche per diminuire le emissioni in **porto**» ha ricordato il sindaco Pierluigi Peracchini. Gli ha fatto eco la presidente dell'Authority Carla Roncallo. «Ci sono interventi antirumore che avranno tempi più lunghi, in attuazione del piano regolatore portuale, ultimo la realizzazione della fascia di rispetto. Anche il cord ironing - l'elettificazione delle banchine - sia per le crociere sia per il **porto** commerciale consentirà minori emissioni sonore e in atmosfera». - laura.ivani@ilsecoloxix.it



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Stop ai cicalini, entrano in azione le 'rane'

Ecco i nuovi dispositivi per ridurre l'impatto acustico della movimentazione dei container. Già operativi su 21 mezzi Contship

di Franco Antola LA SPEZIA Dai 'cicalini' al 'suono bianco' vagamente simile al gracchiare di una rana. Che ha - o dovrebbe avere - il pregio di disturbare meno il sonno degli abitanti dei quartieri affacciati sul porto, pur garantendo adeguati standard di sicurezza per gli addetti alla movimentazione dei mezzi sul piazzale. A presentare i nuovi dispositivi, in termine tecnico Bbs-tek, sono stati ieri mattina i vertici di Lscst-Contship: il direttore generale Alfredo Scalisi e Daniele Testi, direttore marketing e comunicazione del terminal, assieme allo staff tecnico che sta seguendo da vicino il processo di adeguamento del **sistema** (Paola Pirrello, responsabile ambiente di Lscst ed Ermanno Giannelli, responsabile Qsa). Con loro anche gli specialisti di Brigade Elettronics, filiale italiana del gruppo inglese che ha fornito i nuovi dispositivi, fra cui Maurizio Cagno, responsabile commerciale. I nuovi allarmi - hanno spiegato Scalisi e i tecnici - utilizzano la tecnologia cosiddetta a 'suono bianco' e sostituiscono i vecchi allarmi basati su emissioni a 'suono tonale', comunemente usati a partire dagli anni 70. Questi dispositivi garantiscono l'immediata localizzazione della sorgente (carrelli, gru e altre macchine operatrici) e grazie al suono a banda larga sono percepiti in maniera migliore dagli operatori in piazzale mentre indossano i dispositivi personali di sicurezza, Dpi (come il caschetto). In sostanza, l'allarme a suono bianco emette un rumore meno fastidioso che si disperde velocemente ed è quindi circoscritto alla sola zona di pericolo. «Si trattava di trovare una soluzione - ha spiegato Scalisi - che salvaguardasse la sicurezza dei lavoratori e le esigenze dei 'vicini di casa'. Significativo l'abbattimento del rumore. Già a 50 metri la riduzione del livello sonoro equivalente misurato diminuisce di oltre 4,5 dB rispetto ai precedenti avvisatori di tipo tonale installati, così come dimostrato dalla prove in condizioni operative». «Al momento abbiamo installato 21 avvisatori Bbs tek sui 22 reach stacker, i carrelli operativi, e 7 bbs tek sulle 12 Rtg (cioè le gru a portale del piazzale, ndr) - ha fatto sapere ancora Alfredo Scalisi - ma è solo una piccola parte degli investimenti che negli ultimi 2 anni il terminal ha messo in campo per mitigare le emissioni acustiche». «Oltre 20 milioni di euro - hanno ricordato i manager di Lscst - sono stati spesi per il rinnovamento del parco mezzi e la manutenzione dei piazzali. Stiamo inoltre lavorando con i clienti attraverso il comando nave per ridurre, quando possibile, l'utilizzo dei generatori durante la permanenza in porto. E' un impegno, quello di Lscst, che si unisce agli sforzi che l'**Autorità di sistema portuale** sta portando avanti in coerenza con il piano regolatore **portuale**». Ad entrare nei dettagli più tecnici è stato Ermanno Giannelli: «Solo nel 2018 abbiamo acquistato 12 nuovi mezzi, e abbiamo ricevuto recentemente anche un'ispezione di Adsp. Senza trascurare la manutenzione dei piazzali, col risanamento delle buche, anche in funzione della riduzione della rumorosità».



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

I nodi ancora da sciogliere

Elettificazione moli «Enel ci dia la potenza»

Il presidente dell' Ap Roncallo «Il problema sarà risolto entro un paio di anni» Le richieste dei comitati

LA SPEZIA Il tema della rumorosità del **porto** è stato ripreso anche dal sindaco Pierluigi Peracchini nell' incontro nella sede Lsct. «Ho chiesto verifiche notturne - ha detto - e siamo in attesa dei risultati. Fin dall' inizio della nostra nuova amministrazione ci siamo fortemente interessati al problema dell' inquinamento acustico in un modo nuovo rispetto al passato. Non in termini negativi, di contrapposizione, ma in termini di dialogo costruttivo con le parti in causa». «Il **porto** - ha aggiunto - è parte integrante della città, perché dà sviluppo e lavoro e consente una crescita economica locale, regionale, nazionale. Allo stesso tempo, però, una migliore convivenza è doverosa e l' installazione di questi nuovi dispositivi rappresenta un primo concreto passo in questa direzione». Il suo contributo lo ha portato anche Carla Roncallo, presidente dell' Authority: «Sul tema ognuno deve fare la sua parte. A parte il tavolo tecnico per il rumore, abbiamo fatto e stiamo facendo opere di medio periodo, con la fascia di rispetto da dieci a trenta metri, le barriere e l' area alberata. Una volta ultimate le opere, con questa configurazione il problema sarà risolto. Nel frattempo stiamo completando le barriere lungo viale San Bartolomeo per i rumori causati dai treni e dal cantiere. In seguito è previsto lo spostamento dei fasci di binari verso mare e stiamo lavorando all' elettificazione delle banchine: un grosso passo avanti è il tavolo partecipato con Genova e Savona, ma è chiaro che restano aperti problemi come la potenza che Enel deve darci, così come mancano ancora le cabine. Diciamo che il problema dovrebbe essere risolto in un paio d' anni». Ad ascoltare, al grande tavolo della sala riunioni di Lsct, c' erano anche alcuni rappresentanti degli abitanti: Franco Arbasetti, storico portavoce della comunità del levante cittadino, Legambiente e Italia nostra, e Tullio Gandolfi, presidente della borgata del Fossamastra. «Prendiamo atto con piacere dell' introduzione dei nuovi dispositivi - ha detto Arbasetti, ma servono interventi anche su tutte le fonti del rumore». Tema rilanciato anche da Gandolfi, che è tornato a denunciare i disagi degli abitanti. «Certi operatori - ha lamentato - conducono i mezzi sulla banchina a manetta e a farne le spese, in termini di disturbo, sono quanti abitano nelle aree prospicienti il terminal». Franco Antola.



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Misurazione decibel

Slitta di un mese la consegna del report Arpal

LA SPEZIA Slitta di qualche settimana la trasmissione dei risultati delle misurazioni fonometriche eseguite nella zona del porto, anche in ore notturne, da Arpal. La relazione dell' Agenzia ligure era attesa dagli enti di competenza - Comune, **Adsp**, Asl - entro la fine di novembre, ma i dati si avranno solo il mese prossimo, entro Natale. Lo ha dichiarato a 'La Nazione' il sindaco Pierluigi Peracchini, a margine della presentazione dei nuovi dispositivi per la limitazione del rumore dei cosiddetti 'cicalini' nei piazzali di Contship - Lsct. Bisognerà quindi attendere ancora un po' per avere il quadro certificato della situazione. Tra l' altro, come hanno spiegato i tecnici di Lsct, le misurazioni sono state fatte a partire da settembre, in concomitanza con il passaggio dai vecchi sistemi di allerta ai nuovi. F.A.



The image is a poster for the Teatro Civico 2019/20 season of prose. It features a black and white photograph of a woman in a long coat, possibly the actress for the play. The text includes the title 'Lucinda Childs' and the subtitle 'Description (of a Description)'. It also lists the dates of the performances: Saturday 14 and Sunday 15 December. The poster includes logos for various sponsors and partners.

Porti: La Spezia, minor impatto acustico con i 'buzzer'

Installati sui mezzi in movimento al terminal Lsct di Contship

Minor impatto ambientale, miglior convivenza tra porto e quartieri limitrofi e sicurezza dei lavoratori garantita. Sono i tre risultati ottenuti grazie ai nuovi cicalini che da domani saranno installati su tutti i mezzi in movimentazione all'interno del terminal Lsct di Contship alla Spezia. Grazie alla tecnologia del 'suono bianco', meno fastidioso, l'impatto sonoro sarà abbattuto: a 50 metri di distanza 'dimezza' rispetto ai segnalatori tradizionali, con una diminuzione di 4,5 decibel. I nuovi dispositivi permetteranno inoltre l'immediata localizzazione della sorgente. "Abbiamo investito oltre 20 milioni negli ultimi 2 anni per il rinnovamento del parco mezzi e la manutenzione dei piazzali, lavorando inoltre per ridurre le emissioni delle navi" ha spiegato il general manager Anfredo Scalisi alla conferenza stampa cui hanno partecipato anche la presidente dell'Autorità di sistema portuale **Carla Roncallo** e il sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini, il quale ha ricordato anche l'installazione di barriere fonoassorbenti e l'impegno per diminuire le emissioni dalle navi. **Roncallo** ha ribadito che il lavoro prosegue per arrivare al cold ironing, con l'elettificazione delle banchine portuali. (ANSA).



Citta della Spezia

La Spezia

L'allarme di retromarcia è un fruscio per abbattere l'inquinamento acustico

Lsct abbandona i vecchi "cicalini" per i suoi mezzi da piazzale. Scalisi: "Soluzione che non compromette la sicurezza".

La Spezia - Un fruscio ritmico che manda in pensione il vecchio bip che accompagna i giorni e le notti dei residenti di Via San Bartolomeo. Si chiama bbs-tek ed è un allarme "a suono bianco", già oggi installato sui mezzi del La Spezia Container Terminal. Promette di abbattere l'inquinamento acustico provocato dalle operazioni di piazzale che si svolgono a poche decine di metri dalle case di Via San Bartolomeo, senza per questo compromettere la sicurezza di chi su quei piazzali ci lavora. A presentare la novità oggi il direttore marketing del gruppo Contship Daniele Testi, spezzino trapiantato a Milano da anni e reduce dall'ormai tradizionale roadshow in Oriente. Al momento quasi tutti i reach stacker che operano sul Molo Fornelli (21 su 22) hanno uno di questi nuovi allarmi di retromarcia installati, mentre le RTG aggiornate sono 7 su 12. "Ma contiamo entro la fine dell'anno di avere adottato questo strumento sull'intero nostro parco mezzi - ha spiegato il direttore generale LSCT Alfredo Scalisi - Quando sono arrivato a luglio ho subito capito che la vicinanza con la zona abitata non poteva non avere un impatto sulla vita dei residenti. Il tema dei cicalini è venuto fuori nel primissimo incontro che abbiamo organizzato con il Comune, l'Adsp e la Capitaneria di Porto. Pensiamo di aver trovato una soluzione che riesce a ridurre il rumore, salvaguardare la sicurezza dei nostri operatori e ottenere la certificazione che serve per l'utilizzo delle macchine". Con lui Paola Pirello, Michele Briselli, Alessandra Sambuchi e l'ingegner Armando Gianelli che hanno lavorato al progetto. La campagna di sostituzione è iniziata infatti a fine estate, la seconda di questa portata dopo quella del 2005. A produrre il nuovo sistema una multinazionale inglese con la sua filiale italiano Brigade Elettronica. "Gli allarmi tonali sono stati introdotti negli anni Settanta in Europa insieme ad una normativa che prescrive il loro suono sia pari o superiore al rumore generato dal mezzo stesso su cui vengono montati - spiega Maurizio Cagno che ne è il responsabile commerciale - La normativa rimane sostanzialmente la stessa. La nostra compagnia ha importato dal Giappone questo 'suono bianco' a banda larga che offre diversi vantaggi. E' meno invadente, garantisce un abbattimento dei decibel, tende a scemare più velocemente man mano che aumenta la distanza dal punto di emissione e non rimbalza sugli ostacoli. Questo rende oltretutto la localizzazione della fonte del rumore più semplice ed immediata e quindi il segnale ancora più sicuro per chi lavora nelle vicinanze dei mezzi". Durante la presentazione vengono proposti alcuni video comparativi registrati con microfono direzionali. Il suono è certamente più sobrio e permette, secondo i test di LSCT di abbattere il suono di quasi 5 decibel a 50 metri di distanza. Si passa da 71 dB a 66,5 dB nelle misure svolte in laboratorio, quindi non in condizioni operative. Il punto di forza è che questo suono dovrebbe propagarsi soprattutto nella direzione di marcia del mezzo e dissiparsi in maniera naturale fuori dalla zona di pericolo. La tessera di un puzzle molto grande, quello della convivenza tra porto e residenti, da costruire a più mani. Il passo questa volta l'ha fatto il terminalista più importante dello scalo, "all'interno di un piano di investimenti da 20 milioni di euro per il rinnovamento del parco mezzi e la manutenzione dei piazzali", dice Armando Gianelli. Poi ci sono i mezzi che lavorano dentro e fuori dal porto come i camion e gli armatori con i generatori delle navi che attraccano in piena città, solo per citare due questioni molto sentite. "Non so se questa dei cicalini è la componente più importante del rumore che si percepisce dalle case - dice Franco Arbasetti che rappresenta il Coordinamento Quartieri del Levante - Invito Contship a fare un rilevamento puntuale su ogni singola fonte di rumore. Se si realizzano i preliminari per portare il rumore all'interno dei livelli di legge, ben venga". "Siamo convinti che



La campagna di sostituzione è iniziata infatti a fine estate, la seconda di questa portata dopo quella del 2005. A produrre il nuovo sistema una multinazionale inglese con la sua filiale italiano Brigade Elettronica. "Gli allarmi tonali sono stati introdotti negli anni Settanta in Europa insieme ad una normativa che prescrive il loro suono sia pari o superiore al rumore generato dal mezzo stesso su cui vengono montati - spiega Maurizio Cagno che ne è il responsabile commerciale - La normativa rimane sostanzialmente la stessa. La nostra compagnia ha importato dal Giappone questo 'suono bianco' a banda larga che offre diversi vantaggi. E' meno invadente, garantisce un abbattimento dei decibel, tende a scemare più velocemente man mano che aumenta la distanza dal punto di emissione e non rimbalza sugli ostacoli. Questo rende oltretutto la localizzazione della fonte del rumore più semplice ed immediata e quindi il segnale ancora più sicuro per chi lavora nelle vicinanze dei mezzi". Durante la presentazione vengono proposti alcuni video comparativi registrati con microfono direzionali. Il suono è certamente più sobrio e permette, secondo i test di LSCT di abbattere il suono di quasi 5 decibel a 50 metri di distanza. Si passa da 71 dB a 66,5 dB nelle misure svolte in laboratorio, quindi non in condizioni operative. Il punto di forza è che questo suono dovrebbe propagarsi soprattutto nella direzione di marcia del mezzo e dissiparsi in maniera naturale fuori dalla zona di pericolo. La tessera di un puzzle molto grande, quello della convivenza tra porto e residenti, da costruire a più mani. Il passo questa volta l'ha fatto il terminalista più importante dello scalo, "all'interno di un piano di investimenti da 20 milioni di euro per il rinnovamento del parco mezzi e la manutenzione dei piazzali", dice Armando Gianelli. Poi ci sono i mezzi che lavorano dentro e fuori dal porto come i camion e gli armatori con i generatori delle navi che attraccano in piena città, solo per citare due questioni molto sentite. "Non so se questa dei cicalini è la componente più importante del rumore che si percepisce dalle case - dice Franco Arbasetti che rappresenta il Coordinamento Quartieri del Levante - Invito Contship a fare un rilevamento puntuale su ogni singola fonte di rumore. Se si realizzano i preliminari per portare il rumore all'interno dei livelli di legge, ben venga". "Siamo convinti che

Citta della Spezia

La Spezia

Contship debba recuperare un rapporto continuo con la città, di rispetto e valorizzazione reciproca - plaude il sindaco Pierluigi Peracchini , che a inizio mandato aveva avuto parole dure per il gruppo - Da sindacalista ho sempre lavorato per migliorare le condizioni di chi al porto lavora, ma dobbiamo tenere in considerazione anche tutti gli altri aspetti. Abbiamo richiesto verifiche notturne su Viale San Bartolomeo, siamo in attesa dei risultati. Non è un' azione contro qualcuno ma per rafforzare l' equilibrio tra porto e città". C' è anche la presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo : "Noi da parte nostra abbiamo in testa opere di medio periodo - spiega - Nel piano regolatore **portuale** è prevista una fascia di rispetto che va da 10 a 30 metri e che comprende una zona alberata, quando saremo riusciti ad arrivare a questa configurazione finale il problema dell' inquinamento acustico si sarà attenuato in maniera notevole. Stiamo installando la barriera fonoassorbente che limita il rumore dalla linea ferroviaria e dal cantiere che prossimamente partirà. Lavoriamo infine sul cold ironing, che ha il doppio effetto di allontanare l' origine dei fumi prodotti dalle navi e il rumore dei generatori. Si è aperto recentemente un tavolo tecnico insieme ai vicini di Genova e Savona, partecipato da tutti gli armatori che si sono dimostrati più interessati si quanto erano sembrati nei primi tempi. Ci sono anche problemi normativi perché serve una riduzione delle tariffe energetiche, una questione che è sul tavolo del governo. Enel ancora non è in grado di darci determinate potenze e noi dobbiamo costruire delle cabine adatte. Con l' applicazione del pro ogni cosa può andare al suo posto". Cicalino: vecchio vs nuovo

Giovedì 28 novembre 2019 alle 19:03:47 ANDREA BONATTI bonatti@cittadellaspezia.com Segui @andbonatti.

LSCT: Presentati i nuovi dispositivi di avvisamento acustico per i mezzi di piazzale di La Spezia Container Terminal

(FERPRESS) - La Spezia, 28 NOV - In continuità con un programma di investimenti avviato nel 2004 in nuovi macchinari e sistemi di mitigazione delle emissioni acustiche generate dalle attività del terminal, LSCT ha presentato oggi alla stampa i nuovi dispositivi di sicurezza montati sui mezzi di piazzale. Si tratta degli allarmi attivati automaticamente durante le manovre di retromarcia dei carrelli e durante la traslazione delle gru a portale. I nuovi dispositivi chiamati bbs-tek® sono realizzati dalla Brigade Elettronica, filiale italiana del gruppo inglese Brigade Electronics, leader di mercato nei sistemi di sicurezza in manovra per veicoli. I nuovi allarmi utilizzano la tecnologia cosiddetta a "suono bianco" e sostituiscono i vecchi allarmi basati su emissioni a "suono tonale", comunemente usati a partire dagli anni 70. Questi dispositivi garantiscono l'immediata localizzazione della sorgente (carrelli e gru e altre macchine operatrici) e grazie al suono a banda larga sono percepiti in maniera migliore dagli operatori in piazzale mentre indossano i dispositivi personali di sicurezza - DPI (come il caschetto). L'allarme a suono bianco emette un suono meno fastidioso che si disperde velocemente ed è quindi circoscritto alla sola zona di pericolo. Già a 50 m la riduzione del livello sonoro equivalente misurato diminuisce di oltre 4,5 dB rispetto ai precedenti avvisatori di tipo tonale installati, così come dimostrato dalle prove in condizioni operative. Sono diminuzioni significative considerando che ogni raddoppio di potenza sonora corrisponde a un incremento di 3 dB. Per fare un esempio, se prendiamo una sorgente sonora con una intensità acustica di 60 dB circa, ad ogni raddoppio dell'intensità corrisponde un aumento di 3 dB. Se sommiamo una altra sorgente sonora uguale, avremo 60 dB + 60 dB = 63 dB. Per aumentare di altri 3 dB sarà necessario sommare altre due sorgenti uguali arrivando quindi a 66 dB. Questo spiega i vantaggi degli allarmi bbs-tek® la cui percezione è pari alla metà di quella che si ottiene con i vecchi allarmi tonali. "Al momento abbiamo installato 21 avvisatori BBS Tek sui 22 reach stacker operativi e 7 BBS tek sulle 12 RTG operative - ha dichiarato Alfredo Scalisi, General Manager di La Spezia Container Terminal - ma è solo una piccola parte degli investimenti che negli ultimi 2 anni il terminal ha messo in campo per mitigare le emissioni acustiche". Sono stati investiti oltre 20 milioni di euro per il rinnovamento del parco mezzi e la manutenzione dei piazzali. Stiamo inoltre lavorando con i clienti attraverso il comando nave per ridurre, quando possibile, l'utilizzo dei generatori durante la permanenza in porto a dimostrazione dell'impegno di LSCT per agire anche sulle fonti che non dipendono direttamente dalla propria attività". Questo investimento da parte di LSCT si unisce agli sforzi che l'**Autorità di Sistema** Portuale di La Spezia e Carrara sta portando avanti in coerenza con il Piano Regolatore Portuale. Presente alla conferenza stampa di presentazione anche il Sindaco di La Spezia, Pierluigi Peracchini che ha dichiarato: "Fin dall'inizio della nostra nuova Amministrazione ci siamo fortemente interessati al problema dell'inquinamento acustico in un modo nuovo rispetto al passato. Non in termini negativi, di contrapposizione, ma in termini di dialogo costruttivo con tutte le parti in causa. Il porto e la Città non sono due entità divise ma il porto è parte integrante della Città, perché dà sviluppo, lavoro e consente una crescita economica locale, regionale, nazionale. Allo stesso tempo, però, una migliore convivenza fra la cittadinanza che vive a stretto contatto con questa realtà è doverosa e l'installazione di questi nuovi dispositivi rappresenta un primo concreto passo verso questa direzione"



Informazioni Marittime

La Spezia

La Spezia, Lscst presenta nuovi dispositivi acustici per i mezzi di piazzale

Si tratta degli allarmi attivati automaticamente durante le manovre di retromarcia dei carrelli e durante la traslazione delle gru a portale

La Spezia Container Terminal (Lscst) ha presentato i nuovi dispositivi di avvisamento acustico montati sui mezzi di piazzale. Si tratta degli allarmi attivati automaticamente durante le manovre di retromarcia dei carrelli e durante la traslazione delle gru a portale. I nuovi dispositivi chiamati bbs-tek ® sono realizzati dalla Brigade Elettronica, filiale italiana del gruppo inglese Brigade Electronics, leader di mercato nei sistemi di sicurezza in manovra per veicoli. I nuovi allarmi utilizzano la tecnologia cosiddetta a "suono bianco" e sostituiscono i vecchi allarmi basati su emissioni a "suono tonale", comunemente usati a partire dagli anni 70. Questi dispositivi garantiscono l' immediata localizzazione della sorgente (carrelli e gru e altre macchine operatrici) e grazie al suono a banda larga sono percepiti in maniera migliore dagli operatori in piazzale mentre indossano i dispositivi personali di sicurezza - DPI (come il caschetto). L' allarme a suono bianco emette un suono meno fastidioso che si disperde velocemente ed è quindi circoscritto alla sola zona di pericolo. Già a 50 m la riduzione del livello sonoro equivalente misurato diminuisce di oltre 4,5 dB rispetto ai precedenti avvisatori di tipo tonale installati, così come dimostrato dalle prove in condizioni operative. Sono diminuzioni significative considerando che ogni raddoppio di potenza sonora corrisponde a un incremento di 3 dB. Per fare un esempio, se prendiamo una sorgente sonora con una intensità acustica di 60 dB circa, ad ogni raddoppio dell' intensità corrisponde un aumento di 3 dB. Se sommiamo una altra sorgente sonora uguale, avremo 60 dB + 60 dB = 63 dB. Per aumentare di altri 3 dB sarà necessario sommare altre due sorgenti uguali arrivando quindi a 66 dB. Questo spiega i vantaggi degli allarmi bbs-tek ® la cui percezione è pari alla metà di quella che si ottiene con i vecchi allarmi tonali. "Al momento abbiamo installato 21 avvisatori BBS Tek sui 22 reach stacker operativi e 7 BBS tek ® sulle 12 RTG operative - ha dichiarato Alfredo Scalisi , general manager di La Spezia Container Terminal - ma è solo una piccola parte degli investimenti che negli ultimi 2 anni il terminal ha messo in campo per mitigare le emissioni acustiche". Sono stati investiti oltre 20 milioni di euro per il rinnovamento del parco mezzi e la manutenzione dei piazzali. Stiamo inoltre lavorando con i clienti attraverso il comando nave per ridurre, quando possibile, l' utilizzo dei generatori durante la permanenza in porto a dimostrazione dell' impegno di LSCT per agire anche sulle fonti che non dipendono direttamente dalla propria attività". Questo investimento da parte di Lscst si unisce agli sforzi che l' **Autorità di Sistema Portuale di La Spezia e Carrara** sta portando avanti in coerenza con il Piano Regolatore Portuale. Presente alla conferenza stampa di presentazione anche il Sindaco di La Spezia, Pierluigi Peracchini .



La Spezia Container Terminal (Lscst) ha presentato i nuovi dispositivi di avvisamento acustico montati sui mezzi di piazzale. Si tratta degli allarmi attivati automaticamente durante le manovre di retromarcia dei carrelli e durante la traslazione delle gru a portale. I nuovi dispositivi chiamati bbs-tek ® sono realizzati dalla Brigade Elettronica, filiale italiana del gruppo inglese Brigade Electronics, leader di mercato nei sistemi di sicurezza in manovra per veicoli. I nuovi allarmi utilizzano la tecnologia cosiddetta a "suono bianco" e sostituiscono i vecchi allarmi basati su emissioni a "suono tonale", comunemente usati a partire dagli anni 70. Questi dispositivi garantiscono l' immediata localizzazione della sorgente (carrelli e gru e altre macchine operatrici) e grazie al suono a banda larga sono percepiti in maniera migliore dagli operatori in piazzale mentre indossano i dispositivi personali di sicurezza - DPI (come il caschetto). L' allarme a suono bianco emette un suono meno fastidioso che si disperde velocemente ed è quindi circoscritto alla sola zona di pericolo. Già a 50 m la riduzione del livello sonoro equivalente misurato diminuisce di oltre 4,5 dB rispetto ai precedenti avvisatori di tipo tonale installati, così come dimostrato dalle prove in condizioni operative. Sono diminuzioni significative considerando che ogni raddoppio di potenza sonora corrisponde a un incremento di 3 dB. Per fare un esempio, se prendiamo una sorgente sonora con una intensità acustica di 60 dB circa, ad ogni raddoppio dell' intensità corrisponde un aumento di 3 dB. Se sommiamo una altra sorgente sonora uguale, avremo 60 dB + 60 dB = 63 dB. Per aumentare di altri 3 dB sarà necessario sommare altre due sorgenti uguali arrivando quindi a 66 dB. Questo spiega i vantaggi degli allarmi bbs-tek ® la cui percezione è pari alla metà di quella che si ottiene con i vecchi allarmi tonali. "Al momento abbiamo installato 21 avvisatori BBS Tek sui 22 reach stacker operativi e 7 BBS tek ® sulle 12 RTG operative - ha dichiarato Alfredo Scalisi , general manager di La Spezia Container Terminal - ma è solo una piccola parte degli investimenti che negli ultimi 2 anni il terminal ha messo in campo per mitigare le emissioni acustiche". Sono stati investiti oltre 20 milioni di euro per il rinnovamento del parco mezzi e la manutenzione dei piazzali. Stiamo inoltre lavorando con i clienti attraverso il comando nave per ridurre, quando possibile, l' utilizzo dei generatori durante la permanenza in porto a dimostrazione dell' impegno di LSCT per agire anche sulle fonti che non dipendono direttamente dalla propria attività". Questo investimento da parte di Lscst si unisce agli sforzi che l' **Autorità di Sistema Portuale di La Spezia e Carrara** sta portando avanti in coerenza con il Piano Regolatore Portuale. Presente alla conferenza stampa di presentazione anche il Sindaco di La Spezia, Pierluigi Peracchini .

Nuovi dispositivi per i mezzi di piazzale LSCT

Maggior sicurezza per i lavoratori e minor impatto acustico

Massimo Belli

LA SPEZIA Nuovi dispositivi di avvisamento acustico per i mezzi di piazzale di La Spezia Container Terminal, sono stati presentati questa mattina durante una conferenza stampa, alla presenza del general manager del terminal Alfredo Scalisi e del sindaco Pierluigi Peracchini. In continuità con un programma, avviato nel 2004, di investimenti in nuovi macchinari e sistemi di mitigazione delle emissioni acustiche generate dalle attività del terminal del gruppo Contship Italia, LSCT ha presentato alla stampa i nuovi dispositivi di sicurezza montati sui mezzi di piazzale. Si tratta degli allarmi attivati automaticamente durante le manovre di retromarcia dei carrelli e durante la traslazione delle gru a portale. I nuovi dispositivi chiamati bbs-tek® sono realizzati dalla Brigade Elettronica, filiale italiana del gruppo inglese Brigade Electronics, leader di mercato nei sistemi di sicurezza in manovra per veicoli. I nuovi allarmi utilizzano la tecnologia cosiddetta a suono bianco e sostituiscono i vecchi allarmi basati su emissioni a suono tonale, comunemente usati a partire dagli anni 70. Questi dispositivi garantiscono l'immediata localizzazione della sorgente (carrelli e gru e altre macchine operatrici) e grazie al suono a banda larga sono percepiti in maniera migliore dagli operatori in piazzale mentre indossano i dispositivi personali di sicurezza DPI (come il caschetto). L'allarme a suono bianco emette un suono meno fastidioso che si disperde velocemente ed è quindi circoscritto alla sola zona di pericolo. Già a 50 m la riduzione del livello sonoro equivalente misurato diminuisce di oltre 4,5 dB rispetto ai precedenti avvisatori di tipo tonale installati, così come dimostrato dalle prove in condizioni operative. Sono diminuzioni significative considerando che ogni raddoppio di potenza sonora corrisponde a un incremento di 3 dB. Per fare un esempio, se prendiamo una sorgente sonora con una intensità acustica di 60 dB circa, ad ogni raddoppio dell'intensità corrisponde un aumento di 3 dB. Se sommiamo una altra sorgente sonora uguale, avremo 60 dB + 60 dB = 63 dB. Per aumentare di altri 3 dB sarà necessario sommare altre due sorgenti uguali arrivando quindi a 66 dB. Questo spiega i vantaggi degli allarmi bbs-tek® la cui percezione è pari alla metà di quella che si ottiene con i vecchi allarmi tonali. Alfredo Scalisi Alfredo Scalisi ha quindi sottolineato che al momento sono stati installati 21 avvisatori BBS Tek sui 22 reach stacker operativi e 7 BBS tek sulle 12 RTG operative. Ma è solo una piccola parte degli investimenti che negli ultimi due anni il terminal ha messo in campo per mitigare le emissioni acustiche. Sono stati investiti ha proseguito oltre 20 milioni di euro per il rinnovamento del parco mezzi e la manutenzione dei piazzali. Stiamo inoltre lavorando con i clienti attraverso il comando nave per ridurre, quando possibile, l'utilizzo dei generatori durante la permanenza in porto a dimostrazione dell'impegno di LSCT per agire anche sulle fonti che non dipendono direttamente dalla propria attività. Questo investimento da parte di LSCT si unisce agli sforzi che l'Autorità di Sistema portuale di La Spezia e Carrara sta portando avanti in coerenza con il Piano Regolatore Portuale. Pierluigi Peracchini Prendendo la parola, il sindaco Peracchini ha detto: Fin dall'inizio della nostra nuova Amministrazione ci siamo fortemente interessati al problema dell'inquinamento acustico in un modo nuovo rispetto al passato. Non in termini negativi, di contrapposizione, ma in termini di dialogo costruttivo con tutte le parti in causa. Il porto e la Città non sono due entità divise ma il porto è parte integrante della Città, perché dà sviluppo, lavoro e consente una crescita economica locale, regionale, nazionale. Allo stesso tempo, però, una migliore convivenza fra la cittadinanza che vive a stretto contatto con questa realtà è doverosa e l'installazione di questi nuovi dispositivi rappresenta un primo concreto passo verso questa direzione ha concluso.



Citta della Spezia

La Spezia

Evoluzione energetica dei porti, le nuove sfide

L' iniziativa è organizzata dal Lions Club Cinque Terre per spiegare le innovazioni in materia e valutarne le ricadute negli scali liguri.

La Spezia - Le nuove forme di energia nel campo dei trasporti navali e terrestri, tra nuove normative, innovative motorizzazioni ed emissioni. Sabato 30 novembre, alle ore 15.30 alla Spezia (piazzale Giovanni XXIII, Sala Convegni TLS) si tiene "L' evoluzione energetica nei trasporti", conferenza organizzata dal Lions Club 5 Terre per individuare le ricadute di queste innovazioni nei porti della provincia della Spezia, di Genova e di Savona. "I Lions con questo convegno dimostrano che non solo sono sempre vicini e di supporto ai bisognosi - spiega Carlo Gasparini, presidente del Lions Club 5 terre - ma si affiancano alla popolazione nei momenti di cambiamento per esplorare insieme gli impatti che i nuovi sistemi di alimentazione dei trasporti avranno sulla città. Con piacere abbiamo organizzato l' evento che affronta questo tema estremamente attuale per l' ambiente e la vita dei cittadini». "L' evoluzione energetica nei trasporti" verte sul tema delle nuove forme di energia nel campo dei trasporti, in particolare Energia Elettrica e Gnl (Gas Naturale Liquefatto). Gli interventi riguardano la normativa in vigore e lo sviluppo delle nuove motorizzazioni sia nel campo navale (portacontainers e navi da crociera) sia in quello terrestre (automobili, bus e trucks), nonché le ricadute sulla salute della popolazione esposta alle emissioni. Mentre cresce il numero delle auto ibride ed elettriche, camion, autobus e navi scoprono i vantaggi del gas naturale liquefatto: grazie al quadro normativo, agli incentivi pubblici e al lancio di nuovi modelli, si assiste ad un boom di immatricolazioni nell' autotrasporto, mentre buona parte delle navi in costruzione avranno motori a GNL. Il GNL rappresenta oggi la soluzione sia dal punto di vista ecologico (riduzione della rumorosità ed emissioni zero di SOx e polveri sottili e abbattimento del 90% per NOx e del 15% per la CO2 rispetto al Gasolio), sia dal punto di vista economico: riduzione dei consumi e dei costi del carburante. Intervengono Kristopher Casati, assessore all' Ambiente del Comune della Spezia, Federica Montaresi, responsabile Progetti Speciali e Innovazione di Adsp Mar Ligure Orientale, Francesco Masinelli, amministratore delegato di Atc Esercizio, Giorgio Bucchioni, presidente Associazione Agenti Marittimi, Mario Taliercio, Senior Ship Broker & Operation Manager di La Mercantile, Massimo Santori, Relazioni Istituzionali Italia CNH Industrial di Iveco, Luisa Brega, direttore commerciale di 2Lng srl, Gian Luca Barducci, Studio Ing. Barducci - Ingegneria per l' Ambiente e l' Energia, Giovanni Baroni, amministratore delegato di X3 Energy Group, Alessandro Colò, Ispettore di Se.pr.in - Bureau Veritas, Stefano Sarti, vicepresidente di Legambiente Liguria. Verranno inoltre illustrate nuove tecnologie studiate per evitare l' importazione del gnl con autocisterne e nuove idee per l' alimentazione elettrica delle navi in porto. Giovedì 28 novembre 2019 alle 08:24:09 Redazione redazione@cittadellaspezia.com.



Citta della Spezia

La Spezia

Distretto Ligure della subacquea, avanti per step

La vicesindaca Giacomelli: "Un sistema di coordinamento che possa incanalare le expertise, professionalità ed eccellenze verso progettualità e obiettivi comuni".

La Spezia - Il laboratorio dello sviluppo economico ha incontrato oggi, a Palazzo Civico, la Regione Liguria alla presenza del Direttore del Dipartimento Ambiente e territorio, Adriano Musitelli, per dare possibilità alle aziende del territorio di aderire al costituendo Distretto Ligure della subacquea. È stato firmato lo scorso 25 luglio dal Comune della Spezia, insieme ad altri soggetti pubblici e privati del territorio regionale, il protocollo di intesa per la promozione del **sistema** di "Distretto Ligure della subacquea", promosso dall' assessore Giacomo Raul Giampedrone. La finalità è quella di integrare e mettere in rete una serie di soggetti pubblici e privati con l' obiettivo comune di mettere a **sistema** le proprie risorse e competenze per valorizzare le attività istituzionali ed economiche legate alla subacquea, in un' ottica di sviluppo sostenibile correlato alle specificità territoriali. Un possibile sviluppo delle attività legate subacquea in un' ottica di distretto rappresenta un fattore di attrazione, non solo per i produttori e per i rivenditori di attrezzature e servizi, ma anche per l' indotto rappresentato dalle strutture ricettive e di accoglienza. Il laboratorio dello sviluppo economico si è quindi voluto fare da tramite tra la Regione e le aziende del territorio, per favorire la più ampia partecipazione delle aziende locali. L' assessore Genziana Giacomelli ha convocato quindi tutti i soggetti del Laboratorio Sviluppo economico composto da enti, associazioni e sindacati del territorio, gli enti e le aziende del "laboratorio - tavolo ricerca" oltre a tutti i soggetti che avevano già manifestato un interesse diretto al progetto Simulatore abissale promosso dal Comsubin. In un' ottica di rete l' Amministrazione ha invitato all' incontro anche tutti dei soggetti della Provincia della Spezia che a vario titolo hanno già aderito al Protocollo di costituzione del Distretto (**Autorità** di **sistema portuale** della Spezia, M.M-Comsubin, Parco Naturale Regionale Comune di Portovenere, Oasi Blu Diving Center Srl, 5 Terre Academy, Associazione Cinque Terre sotto il mare, Cantiere della Memoria, Lega Navale Italiana Sezione di Lerici). All' incontro hanno partecipato anche numerose aziende, alcune delle quali hanno presentato formale domanda adesione al distretto della Subacquea quali Edgelab Srl, Rina Service SpA, B.A. Marine Srl e Submariner srl, Drafinsub srl, Sitem srl e A.A.S.P.I. - Associazione delle attività subacquee professionali italiane, Lega Navale Italiana e Art Sub Srl. "L' unione fa la forza, per i territori è un principio irrinunciabile - dichiara il sindaco Pierluigi Peracchini - questo Protocollo promosso dall' assessore Giampedrone ha un grande obiettivo, ovvero mettere a **sistema** le grandi risorse e talenti che il nostro territorio offre legate all' economia della subacquea. Il Comune della Spezia sarà un facilitatore per promuovere la più ampia e fruttuosa partecipazione e sinergia di tutti gli enti, pubblici e privati, coinvolti." "La logica del distretto è l' unica in grado di garantire - dichiara l' assessore Giacomelli - per realtà così complesse ed eterogenee come il mondo della subacquea un **sistema** di coordinamento che possa incanalare le expertise, professionalità ed eccellenze verso progettualità e obiettivi comuni. Le potenzialità del settore sono enormi, soprattutto nel nostro territorio, e la presenza così numerosa di imprese presenti oggi all' incontro dimostra che c' è anche da parte delle aziende l' esigenza di un lavorare di più in un' ottica di filiera. L' auspicio è che si possa ora lavorare su progetti comuni" Giovedì 28 novembre 2019 alle 16:56:33 Redazione redazione@cittadellaspezia.com.



Citta della Spezia

La Spezia

Sulla Sicurezza non si scherza

La Spezia - "Sulla Sicurezza non si scherza", è quanto afferma Paolo Vittori, Segretario Provinciale della Federazione Silp Cgil - Uil Polizia, che aggiunge "Il tempo in alcuni casi è stato buon consigliere per il Ministero, e così in tanti territori, si è evitato di sopprimere uffici la cui perdita sarebbe stata, a livello di sicurezza, un disastro. Ma la saggezza non è permeata ovunque. Ad esempio alla Spezia, considerato un **porto** strategico per il Paese, non solo per gli aspetti militari, ma anche per il commercio e turismo, dove solo nel 2018 sono transitati un milione e mezzo di container e circa 470.000 croceristi, cosa si fa? Si chiude l'Ufficio di Polizia di Frontiera, un presidio a tutela della collettività su una delle porte di accesso più delicate. Eppure le operazioni compiute dal personale in servizio presso lo scalo marittimo dimostrano che la loro presenza è tutt' altro che inutile, ne è un esempio l'operazione effettuata ad agosto scorso, in cui sono stati scoperti alcuni clandestini a bordo di una nave mercantile. Il progetto di accorpamento con la Questura priverebbe il settore specialistico di funzioni, strumenti e risorse che finora sono arrivate unicamente per essere usate nella prevenzione in ambito marittimo. Nulla di tutto questo si avrebbe più! Il Silp Cgil si è sempre opposto a chiusure di presidi di sicurezza sul territorio, riuscendo sempre a dimostrare che le risorse, lo Stato, non le può recuperare sulla Sicurezza, a scapito di tutti i cittadini. Che i politici spezzini si facciano sentire e tutelino il loro territorio. Il Silp Cgil lo fa da sempre e non si fermerà adesso nella sua azione!" Giovedì 28 novembre 2019 alle 19:09:35 Redazione.

The image shows a screenshot of a website page for 'Città della Spezia'. At the top, there is a banner for 'Le giornate di shopping più eccitanti dell'anno' by Raffo, with a 10% discount on Mac from Nov 29 to Dec 2. Below this, there are navigation tabs for 'ATTUALITÀ', 'MILIZIA', 'CULTURA', 'LAVORO', and 'MOTORI'. The main article is titled '"Sulla Sicurezza non si scherza"' and features a sub-headline 'La Spezia - "Sulla Sicurezza non si scherza"'. The article text is partially visible, discussing the importance of security in the port of Spezia and the role of the Silp Cgil. To the right of the article, there are several smaller images and text blocks, including one for 'EASY! Nutrizione e Controllo', 'IN EVIDENZA' with 'MOTORI E BICICLI', and 'Formimpresa, al via nuovo corso per cuoco professionista di cucina italiana'. At the bottom, there is a 'Guarda Anche' section with three car advertisements: 'BLACK FRIDAY Antifurto Verisure speciale Black. Friday -50% e un...', 'A 180 d Automatic SPORT EXTRA da 220€/mese con M...', and 'Suv Peugeot 3008 Plug-in Hybrid4'. The page footer includes the logo of 'Città della Spezia' and the text 'Riproduzione autorizzata licenza Ars Promo---press 2013-2019'.

La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

La frontiera del trasporto Convegno del Lions Club

Nuove forme di energia nel campo dei trasporti navali e terrestri tra nuove normative, innovative motorizzazioni ed emissioni. Ecco i temi trattati domani, dalle 15.30 nella sala convegni TIs, alla conferenza organizzata dal Lions club 5 Terre di cui è presidente Carlo Gasparini per individuare le ricadute di queste innovazioni nei porti. All' incontro verranno illustrate nuove tecnologie per evitare l' importazione del gnl con autocisterne. Interverranno l' assessore Kristopher Casati, il responsabile progetti e innovazione di **Adsp** Mar Ligure orientale Federica Montaresi, l' ad di Atc esercizio Francesco Masinelli, il presidente dell' associazione Agenti marittimi Giorgio Bucchioni, l' operation manager La Mercantile Mario Taliercio, Massimo Santori per Cnh industrial Iveco, il direttore 2Lng Luisa Brega, Gian Luca Barducci dello studio Barducci, l' amministratore X3 energy group Giovanni Baroni, l' ispettore Se.pr.in Alessandro Colò e Stefano Sarti, vicepresidente Legambiente.

12
venerdì 29 novembre 2019 - LA NAZIONE
La Spezia

Tutto Spezia

Sardine del Golfo I cinque giovani che non «abboccano»

Domani pomeriggio in piazza Mentore il Festival di...
Gli organizzatori saranno in una palmetostazione rivisitata

14.04.19

Peracchini premia otto aziende virtuose

Il sindaco di Spezia...
Il sindaco di Spezia...
Il sindaco di Spezia...

La frontiera del trasporto Convegno del Lions Club

Domani...
Il convegno...
Il convegno...

Arta, nel 2020 investimenti per 5 milioni tra manutenzione e recupero di fabbricati

Il sindaco di Arta...
Il sindaco di Arta...
Il sindaco di Arta...

L'avvocato Roberto Rio designato in Simest Spa

Il sindaco di Spezia...
Il sindaco di Spezia...
Il sindaco di Spezia...



Ravenna e Dintorni

Ravenna

GRANDI OPERE

Porto, via alla gara da 235 milioni di euro: 8 anni per abbassare i fondali di due metri

Entro febbraio le offerte per il bando che prevede di dragare un volume di fanghi equivalente a quello occupato da 50 Pala De Andrè: il materiale andrà a rialzare 150 ettari da trasformare in aree logistiche

Se avete presente il volume occupato dal Pala De Andrè e lo immaginate moltiplicato per 50 allora avrete chiaro quanto è faraonico il progetto per il porto di Ravenna. Perché quelli sono quasi cinque milioni di metri cubi e corrispondono a quanto verrà scavato (4,7) dai fondali del Candiano per aumentare la sua profondità dagli attuali 10,5 metri a 12,5 e consentire l'ingresso di navi più grandi (oggi il pescaggio massimo consentito è 9,5). Gran parte del materiale dragato, dopo l'essiccazione in cassa di colmata, verrà usato per rialzare 150 ettari di terreni (suddivisi tra Porto Fuori e Bassette) dove poi realizzare nuove urbanizzazioni da destinare alla logistica. E infine si interverrà su alcuni km di banchina dei 24 totali: sulla sponda sinistra verranno fatti adeguamenti a manufatti che hanno tra 15 e 45 anni di età, sulla sponda destra ne verrà realizzata una nuova alla penisola Trattaroli. Un maxi appalto da 235 milioni di euro che richiederà otto anni e mezzo per il completamento. Dragaggi A lavori completati questo sarà lo scenario dei fondali. Una canaletta di avvicinamento al porto lunga 5 km con un fondale di 13,5 metri e larghezza di 100 metri dentro le dighe foranee e 150 all'esterno. Fino alla darsena San Vitale il fondale sarà 12,5. Al terminal crociere e avamposto invece 10. I 1.124 campioni di fanghi prelevati e analizzati hanno portato alla suddivisione della destinazione dei sedimenti. Dall'avamposto verso l'esterno verrà rimosso 1,3 milioni di metri cubi che la stessa draga all'opera andrà a sversare al largo a 13 miglia dalla costa (una parte sarà utilizzata per ripascimento della scogliera del poligono di tiro militare a Foce Reno). Per gli altri 3,4 milioni di metri cubi invece tutto ruoterà attorno a una cassa di colmata chiamata Nadep. La si costeggia percorrendo via Trieste: 170mila mq con argini artificiali per accumulare fanghi fino a 7 metri di altezza e che corrispondono a circa 900mila mc. Per cinque volte verrà riempita, lasciata riposare alcuni mesi per l'asciugatura (che ridurrà il volume a 720mila mc) e svuotata con il trasferimento del materiale alla destinazione finale. Ogni svuotamento richiederà 90mila camion. Piastre logistiche Il busillis del progettone è stato incarnato da un grande interrogativo: il fango dove lo metto? La soluzione ha il nome di tre sigle: L1, L2 e S3 sono i comparti con cui vengono individuati tre lotti con destinazione industriale. I primi due sono rispettivamente 55 e 35 ettari, divisi dalla statale 67 Classicana, tra Porto Fuori e il Candiano e ospiteranno in totale un milione di mc. Il terzo è di 65 ettari alle Bassette tra il cimitero e via Romea Nord e accoglieranno 960mila mc. La parte restante verrà destinata a chiudere la cava Bosca non più operativa. Costi Il totale del bando appena ricordato comprende 22 milioni per l'esproprio di aree di proprietà privata che dovranno diventare le piattaforme logistiche. Tra le voci di costo vale la pena citarne alcune: 1,4 milioni per la bonifica da ordigni bellici; 2,3 milioni per affitto di aree; 600mila per la prevenzione dalle infiltrazioni criminali; 6 milioni per progettazione, coordinamento della sicurezza e direzione lavori. Il ribasso dei concorrenti potrà valere al massimo 10 punti su 100 nella valutazione per la graduatoria finale. Tempi I tecnici dell'Autorità di sistema portuale che hanno redatto il bando hanno calcolato che ci vorranno 3.100 giorni. Da ridurre a 2.500 (poco meno di 7 anni) in caso che Ap, in corso d'opera, riesca a mettere a disposizione del contraente generale una ulteriore cassa di colmata oltre alla Nadep da 900mila mc. Ma siamo nel campo delle previsioni - per quanto supportate



Ravenna e Dintorni

Ravenna

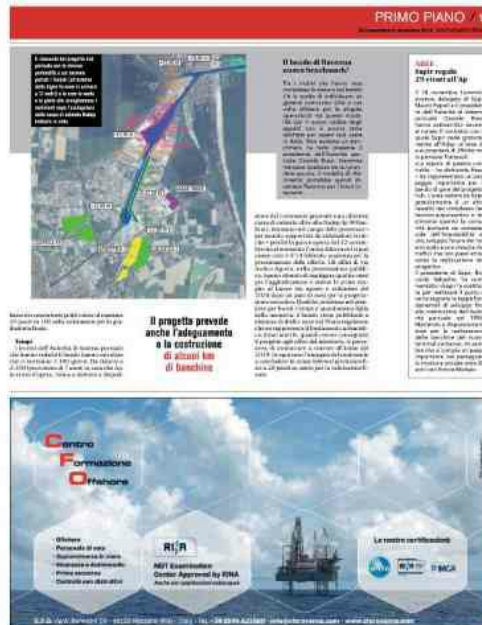
da valutazioni tecniche - perché la gara è aperta dal 22 novembre ma al momento l' unica data su cui si può essere certi è il 14 febbraio, scadenza per la presentazione delle offerte. Gli uffici di via Antico Squero, nella presentazione pubblica, hanno stimato di impiegare quattro mesi per l' aggiudicazione e vedere le prime draghe al lavoro tra agosto e settembre del 2020 dopo un paio di mesi per la progettazione esecutiva. Qualche prudenza nel prendere per buoni i tempi è quantomeno figlia della memoria: il bando viene pubblicato a distanza di dodici anni dal Piano regolatore che ne rappresenta il fondamento urbanistico. E due anni fa, quando venne consegnato il progetto agli uffici del ministero, si prevedeva di cominciare a scavare all' inizio del 2019. In ogni caso l' impegno del contraente a concludere in tempi inferiori potrà dare fino a 20 punti su cento per la valutazione finale.

Ravenna e Dintorni

Ravenna

AREE Sapir regala 29 ettari all' Ap

Il 18 novembre l' amministratore delegato di Sapir Mauro Pepoli e il presidente dell' Autorità di sistema portuale **Daniele Rossi** hanno sottoscritto davanti al notaio il contratto con il quale Sapir cede gratuitamente all' Adsp un' area di sua proprietà di 29mila mq in penisola Trattaroli. «La stipula di questo contratto - ha dichiarato **Rossi** - ha rappresentato un passaggio importante per il bando di gara del progetto hub. L' area ceduta da Sapir gratuitamente è un altro tassello del complesso iter tecnico-autorizzativo e testimonia quanto la comunità portuale sia consapevole dell' impossibilità di uno sviluppo futuro del nostro scalo e una crescita dei traffici che non passi attraverso la realizzazione del progetto». Il presidente di Sapir, Riccardo Sabadini, ha commentato: «Sapir fu costituita per realizzare il porto e ne ha segnato le tappe fondamentali di sviluppo fino alla costituzione dell' Autorità portuale nel 1994. Mettendo a disposizione le aree per la realizzazione delle banchine del nuovo terminal container, mi sembra che si compia un passo importante nel perseguire la missione avviata oltre 60 anni con Enrico Mattei».



Ravenna e Dintorni

Ravenna

Il bando di Ravenna nuovo benchmark?

Tra i motivi che hanno reso complessa la stesura del bando c'è la scelta di individuare un general contractor (che a sua volta affiderà poi le singole operazioni) ma questa modalità con il nuovo codice degli appalti non è ancora stata adottata per opere così vaste in Italia. Non esisteva un benchmark, ha fatto presente il presidente dell' Autorità portuale **Daniele Rossi**. Insomma mancava qualcosa da cui prendere spunto: il modello di riferimento potrebbe quindi diventare Ravenna per i futuri interventi.



Ravenna e Dintorni

Ravenna

IL PRESIDENTE

«In Italia una dozzina di imprese all' altezza del bando, ma interessa anche in nord Europa»

Rossi (Ap) non ha dubbi: «Il futuro dei porti è fatto di maggiori spazi a terra, migliori connessioni infrastrutturali e navi più grandi: con questo progetto tocchiamo tutti i punti»

«Questo progetto è indispensabile per garantire un futuro al **porto** di **Ravenna**. Quale futuro dipenderà da come lo costruiremo ma deve essere chiaro che senza questa opera il nostro **porto** sarebbe stato esposto al rischio di un significativo declino». Daniele Rossi passerà alla storia come il presidente dell' Autorità portuale che riuscì a pubblicare il bando per il dragaggio. E quindi non può che esserne un convinto sostenitore: «Il futuro dei porti è fatto di maggiori spazi a terra connessi con le banchine, migliori connessioni infrastrutturali, navi più grandi: con il progetto per l' hub portuale stiamo lavorando su tutti i tre fronti». Allora cominciamo parlando dei maggiori spazi per la logistica: in tutto 150 ettari suddivisi fra Bassette, penisola Trattaroli e terreni in zona **Porto Fuori**. «Le opere di urbanizzazione spetteranno al pubblico o ai privati a seconda della proprietà delle aree. Tra i porti italiani forse solo Gioia Tauro può offrire spazi così ampi: avranno l' accesso alle banchine e saranno serviti dalla ferrovia. Saranno una risorsa importante in un momento in cui l' aumento del naviglio mondiale richiede grandi spazi a terra per sbarcare gli enormi carichi: non avremo i fondali che ha Trieste ma avremo spazi a terra che diventeranno interessanti. Me li immagino destinati soprattutto alla logistica ma auspico anche insediamenti industriali». **Ha fatto riferimento ai collegamenti ferroviari. Quando avremo le stazioni merci in destra e in sinistra Candiano?** «Stiamo intensamente dialogando con Anas e Rfi. La fase progettuale è andata bene, ora serve un cambio di passo da parte loro». **Quando dice che i nuovi fondali permetteranno l' ingresso di navi più grandi, di che numeri parliamo?** «Oggi il pescaggio massimo consentito ammette portacontainer da 2.500 teus. Con fondali da 12,5 possiamo arrivare anche a seimila teus e sarà un balzo in avanti straordinario. Saremo un **porto** di servizio per le navi da 15 20mila teus che continueranno ad andare a Koper, Trieste o Pireo. E le opere che stiamo per fare guardano già alla possibilità di arrivare fino a 14,5». **Il bando prevede una durata massima dei lavori di 3.100 giorni, questo significa lavorare per qualcosa che avrà effetti sul lungo termine. È già prevedibile lo scenario del futuro?** «Questo progetto è indispensabile per dare un futuro al **porto**. Le banchine saranno pronte in tre -quattro anni e per i fondali molto dipenderà se riusciremo a mettere a disposizione altre casse di colmata: ne abbiamo individuate due, Centro direzionale e Trieste, che sono piene e per cui sono in corso le richieste di autorizzazione per lo svuotamento». **La stesura del bando è stata delicata perché non c' erano altre esperienze di riferimento in Italia con la formula del general contractor con il nuovo codice appalti. Quali sono pro e contro?** «Non avevamo un benchmark e siamo stati costretti a fare i pionieri. Ma la ricerca di un contraente



Ravenna e Dintorni

Ravenna

generale è la formula giusta: i lavori non sono di una estrema complessità tecnica ma c'è una straordinaria complessità operativa che ha bisogno di un unico interlocutore. Dobbiamo fare tutto senza far perdere un'ora di lavoro ai terminalisti». **Quante offerte si possono aspettare?** «Difficile fare previsioni. I criteri sono altamente selettivi: a livello italiano sono una dozzina le imprese che possono soddisfare le richieste. Ma molte aziende del nord Europa guardano con interesse al bando. In ogni caso auspichiamo una ricaduta sul territorio perché il tipo di lavoro richiede l'impiego di mezzi e manodopera che qui non mancano: troverei curioso che si andassero a prendere da fuori». **C'è anche una soddisfazione personale nell'essere arrivati a questo punto?** «Faccio il manager, chi fa il mio mestiere sa che bisogna sempre tenere gli aspetti personali fuori da questioni lavorative».

Ravenna e Dintorni

Ravenna

LO SPEDIZIONIERE

«Dragaggi utili ma i container resteranno limitati per la posizione del porto»

Monduzzi (Seamond): «Obiettivo 5 00mila in un anno? Il terminal attuale può fare 3 00mila e ancora non ci arriva»

«Il bacino di riferimento del porto di Ravenna, approfondimento o no, rimarrà lo stesso. Non potrà mai essere un hub». A parlare è Paolo Monduzzi (nella foto), spedizioniere e fondatore dell'agenzia Seamond che è specializzata nel traffico container. **Monduzzi, durante la presentazione del progetto di approfondimento dei fondali si è parlato di mezzo milione di container movimentati come obiettivo, è una cifra credibile?** «Per il porto di Ravenna direi di no. Ci si potrebbe accontentare di movimentare i 300mila teu per il quale è dimensionato l'attuale terminal container, una cifra che è ancora lontana dall'essere raggiunta». **Quali sono i motivi che impediscono a Ravenna di diventare un porto di riferimento sul traffico di contenitori?** «Non è una questione strutturale. Questo porto è visto dagli imprenditori come uno scalo regionale ed è utilizzato per servire il bacino che va fino a Bologna a Ovest, al Ferrarese al Nord e del Riminese al Sud. I motivi sono prima di tutto geografici: in pochi chilometri ci sono i porti di Venezia, Ancona e Ravenna che hanno circa le stesse potenzialità per quanto riguarda il traffico container. Per questo l'approfondimento a 12,5 metri non è significativo per i container mentre sarebbe stato molto utile negli anni passati l'approfondimento dei fondali dell'attuale terminal a 11,5 essendo già state da diversi anni consolidate le banchine per raggiungere tali profondità». **Con la vostra azienda avete mai avuto problematiche legate ai fondali?** «Sì, è capitato. Si tratta però di problemi gestibili e in ogni caso in questo momento siamo a 9,45 metri e la situazione è questa perché negli anni Autorità portuale non è stata in grado di fare un contratto di manutenzione generale che potesse permettere di intervenire immediatamente e costantemente di fronte agli insabbiamenti. Intendiamoci: io penso che l'escavo sia positivo ma che sia funzionale a far restare quello di Ravenna un porto di buon livello ma regionale, non di far arrivare il traffico container a chissà quali volumi». **Questo ragionamento vale anche per il traffico di rinfuse?** «Il discorso in questo caso può essere diverso ed è probabile che un approfondimento possa essere più utile per quel tipo di navi perché le grandi porta-container continueremo a non vederle da queste parti. Invece le rinfuse, che sono un traffico importante per la città sin dai tempi di Serafino Ferruzzi - fu lui a farlo decollare - potrebbero conoscere un incremento positivo. Anche in questo caso, però, molto dipende dall'andamento dell'economia interna e dalla capacità degli imprenditori di allocare risorse nei magazzini». **Qual è la quota ideale dei fondali per il porto di Ravenna?** «Di quote si è parlato molto negli anni passati: a lungo si è sognato di arrivare a 14,5 metri, per poi scendere a 12,5 metri che - dal punto di vista commerciale - non è molto diverso dagli 11,5 metri. Questa quota garantirebbe già una buona operatività e una tranquillità agli operatori ma il punto sta nella capacità di mantenerla. Ripeto, però: il traffico container dipende moltissimo dalla situazione



Ravenna e Dintorni

Ravenna

internazionale e, per inciso, questo non è il migliore dei momenti». **Anche sull' ipotesi di un nuovo terminal è scettico?** «Non credo serva un nuovo terminal container, per il traffico che c' è in questo momento basta l' attuale area Tcr che lavora a metà della sua potenzialità. Il nostro rimarrà un **porto** per i "feeder" e in questo senso può interessare agli investitori. La scelta di costruire le banchine in Largo Trattaroli è comunque positiva perché si dà valore ad una lingua di terra finora inutilizzata e che in futuro può essere logisticamente importante per l' attività portuale, non forzatamente per la movimentazione di contenitori. Del resto mi pare che il discorso del nuovo terminal sia passato in secondo piano rispetto a tempo fa, quando era legato all' approfondimento a 14,5 metri. Attualmente non mi sembra la priorità dello scalo». Alessandro Montanari.

Ravenna e Dintorni

Ravenna

IL POLITICO

«NON PUÒ ESSERE UNO SCALO DI RILEVANZA NAZIONALE SE NON È NEMMENO DI IMPORTANZA REGIONALE»

Il consigliere comunale Ancisi (Lpr) ricorda l' accordo siglato da Bonaccini due anni fa per potenziare i collegamenti liguri

«Il bando per i dragaggi dei fondali esce tredici anni dopo gli ultimi precedenti scavi, che portarono i fondali a 11,5 metri, dodici anni dopo che il piano regolatore portuale ne aveva dettato i presupposti e l' obiettivo ragionevole di portare l' asta del canale a 12,5 sarà raggiunto tra altri dieci anni. Se tutto va bene, e sarà un miracolo». Il consigliere comunale Alvaro Ancisi, decano dell' opposizione con la sua Lista per **Ravenna**, è piuttosto scettico sulla presentazione del progetto. In particolare Ancisi non ha gradito i toni trionfalistici usati nella conferenza pubblica: «Se i potenti gerarchi del Pd si fossero limitati, pudicamente, ad apprezzare il lavoro tecnico compiuto dall' Autorità portuale per ridimensionare e far ripartire il Progettone, sarebbero stati credibili». Il consigliere parte dallo stato attuale: «La scelta delirante dell' ex Progettone di portare i fondali a 14,5 metri, appesantita dalla malagestione e affossata da procedimenti giudiziari in serie tuttora minacciosi, hanno insabbiato il **porto** nelle sue secche. Per ordine della capitaneria, oggi vi si entra con un pescaggio massimo di 9,45 metri. In fondo al tunnel si vede dunque solo una fiammella, non più che trepidante». Nella conferenza si è parlato della dimensione che dovrà avere lo scalo ravennate nel panorama circostante: «È stato il sindaco a vaneggiare che "non sarà solo il **porto** della regione Emilia-Romagna, ma avrà un ruolo importante nella portualità italiana, punto di riferimento dei container". Peccato che non sia mai stato neppure il **porto** della Regione, che ha sempre preferito lo sbocco marittimo sul Tirreno. Appena due anni fa, Bonaccini si è speso a firmare in prima persona un accordo con la Regione Liguria per potenziare i collegamenti ferroviari e stradali tra Parma/Piacenza e il **porto** di La Spezia». De Pascale ha invocato un cambio di passo da parte di Anas e delle Ferrovie per il **porto** di **Ravenna**: «Quanto a collegamenti decenti col resto d' Italia, siamo tuttora a zero, condannati a restarci anche dopo che è stato adottato il 7 luglio scorso il nuovo piano regionale dei trasporti 2025». Infine la questione container: «Qualcuno dovrebbe però dire al primo cittadino di **Ravenna** che il nostro **porto** non può, per propria struttura genetica, diventare mai un **porto** hub dei container, che significa poterli smistare dalle grandi navi a quelle medio -piccole. Lo sa bene la Sapir che ha dato in gestione l' attuale suo terminal container ad una società che ha tutti gli interessi e il core business sul Tirreno. Nel 2018 ha movimentato la miseria di 180mila unità di container, in linea con un andazzo ultradecennale lontano dall' obiettivo, vincolante da allora, di 300mila».



Ravenna: vicesindaco Fusignani incontra il presidente di "The International Propeller Club Port of Ravenna"

(FERPRESS) - **Ravenna**, 28 NOV - Si è tenuto questa mattina in municipio un incontro tra il vice sindaco Eugenio Fusignani e il presidente e un consigliere di "The International Propeller Club Port of **Ravenna** - Gruppo Giovani", rispettivamente Filippo Bongiovanni e Giampiero De Martinis sull'illustrazione di un progetto divulgativo incentrato soprattutto sulle figure professionali operanti nel **porto**. "Il **Porto** di **Ravenna** rappresenta una fondamentale realtà di sviluppo del territorio - ha evidenziato Eugenio Fusignani - ritengo quindi che la realizzazione dell'opuscolo sia importante perché serve a far conoscere non solo il **porto** ma tutte le sue dinamiche e le numerose figure professionali che vi operano. Si tratta di una sorta di vademecum, che mancava, e che si rivolge soprattutto agli studenti delle superiori e dell' università che studiano materie legate alla logistica portuale; patrociniamo volentieri un' iniziativa che consente loro di approfondire i diversi ruoli e mansioni e scegliere di formarsi in quelli più confacenti alle proprie attitudini". "Il confronto con il Comune di **Ravenna** si è focalizzato sul progetto sviluppato dal Gruppo Giovani del Propeller - ha spiegato Filippo Bongiovanni - che ha quale obiettivo la pubblicazione di un opuscolo nel quale verranno presentati tutti gli attori economici del **Porto** di **Ravenna** e i relativi requisiti per svolgere tali attività. La pubblicazione sarà propedeutica per la divulgazione tra gli studenti delle scuole superiori, al fine di promuovere e far conoscere ai giovani le opportunità lavorative relative al mondo del **porto** e della logistica". The International Propeller Club Port of **Ravenna** - Gruppo Giovani ha l' obiettivo di unire i giovani impegnati nelle attività portuali e logistiche oltre che studiare e divulgare tematiche che presentano particolari interessi relativi all' ambiente di riferimento.



Agrifood e rebus viabilità, Confagricoltura: "Potenziare il porto di Ravenna"

L' appello è di Confagricoltura Emilia Romagna, nei giorni in cui il territorio mostra tutta la sua fragilità, mettendo a rischio la logistica e la tenuta dell' intero sistema economico

"L' incubo della viabilità piomba sul comparto agrifood". L' appello è di Confagricoltura Emilia Romagna, nei giorni in cui il territorio mostra tutta la sua fragilità, mettendo a rischio la logistica e la tenuta dell' intero sistema economico. "Occorre integrare la rete logistica regionale connettendo al meglio i sistemi di trasporto via terra, stradale e ferroviario, con il porto di Ravenna, che è destinato ad avere un ruolo sempre più centrale nello sviluppo competitivo sostenibile dell' agroalimentare emiliano-romagnolo - spiega la presidente Eugenia Bergamaschi - In questo modo si andrebbe ad alleggerire anche il traffico merci sui porti di Genova e Savona. L' Italia sconta 40 anni di ritardi e inefficienze: il cluster portuale del Paese genera all' incirca il 2,6% del PIL nazionale mentre il solo terminale di Rotterdam dà vita al 2,1% del PIL dei Paesi Bassi. Basterebbe ricordare il significato delle Repubbliche Marinare per la storia dell' economia, eppure oggi gli agrumi di Sicilia o Calabria arrivano sin qui su camion e non su nave". Dunque, pieno sostegno di Confagricoltura Emilia Romagna al progetto della Regione che, in sei anni, si prefigge il potenziamento dell' hub portuale di Ravenna, creando le condizioni per movimentare 500.000 container e consentire l' accesso a imbarcazioni di dimensioni superiori. "Un piano che deve essere implementato e integrato; che garantisca - continua Bergamaschi - un efficiente trasporto combinato e la riduzione delle emissioni di CO2". Il porto della città romagnola è terzo nella classifica che include i 43 porti censiti da ISTAT e rappresenta il 6% del movimento merci portuale italiano. Lo precedono Trieste e Genova; lo inseguono Livorno e Gioia Tauro. Il suo traffico marittimo è in crescita: + 0,6% di tonnellate movimentate nel periodo 2017-2018. "L' Emilia-Romagna, che esprime oltre il 15 % dell' export agroalimentare del Paese ed è leader per prodotti Dop e Igp, ha bisogno di un sistema mare che funzioni per non perdere terreno nei confronti dei competitor stranieri", conclude la presidente di Confagricoltura regionale.

RAVENNA TODAY Economia

Agrifood e rebus viabilità, Confagricoltura: "Potenziare il porto di Ravenna"

L' appello è di Confagricoltura Emilia Romagna, nei giorni in cui il territorio mostra tutta la sua fragilità, mettendo a rischio la logistica e la tenuta dell' intero sistema economico

1 commento

Meditazione 28 novembre 2019 10:07

I più letti di oggi

- "Siamo orgogliosi" in partenza la Provincia italiana: un'adesione di 57 milioni di euro
- La tradizione di Natale di Genova, terra di Piazza e Teampare: il clima della Genova per il fine natalizio
- "L'umore è entusiasmante in Romagna": il presidente Bergamaschi racconta i risultati
- Al via il progetto per il nuovo Agorà di Ravenna

UNA PARTE DI TE SA GIÀ COME FARE

CONVINCETEVI

L' incubo della viabilità piomba sul comparto agrifood". L' appello è di Confagricoltura Emilia Romagna, nei giorni in cui il territorio mostra tutta la sua fragilità, mettendo a rischio la logistica e la tenuta dell' intero sistema economico.

"Occorre integrare la rete logistica regionale connettendo al meglio i sistemi di trasporto via terra, stradale e ferroviario, con il porto di Ravenna, che è destinato ad avere un ruolo sempre più centrale nello sviluppo competitivo sostenibile dell' agroalimentare emiliano-romagnolo - spiega la presidente Eugenia Bergamaschi - In questo modo si andrebbe ad alleggerire anche il traffico merci sui porti di Genova e Savona. L' Italia sconta 40 anni di ritardi e inefficienze: il cluster portuale del Paese genera all' incirca il 2,6% del PIL nazionale mentre il solo terminale di Rotterdam dà vita al 2,1% del PIL dei Paesi Bassi. Basterebbe ricordare il significato delle Repubbliche Marinare per la storia dell' economia, eppure oggi gli agrumi di Sicilia o Calabria arrivano sin qui su camion e non su nave".

Dunque, pieno sostegno di Confagricoltura Emilia Romagna al progetto della Regione che, in sei anni, si prefigge il potenziamento dell' hub portuale di Ravenna, creando le condizioni per movimentare 500.000 container e consentire l' accesso a imbarcazioni di dimensioni superiori. "Un piano che deve

Sicurezza sul lavoro: risorse dalla Regione, interventi anche al Porto

La Regione decide di destinare anche quest' anno a progetti per la sicurezza dei lavoratori i proventi delle sanzioni elevate durante le attività di verifica e controllo nei luoghi di lavoro

La Regione decide di destinare anche quest' anno a progetti per la sicurezza dei lavoratori i proventi delle sanzioni elevate durante le attività di verifica e controllo nei luoghi di lavoro. Si tratta di oltre 3,5 milioni di euro, che saranno destinati a tutte le Aziende sanitarie dell' Emilia-Romagna, per realizzare interventi in tema di prevenzione del rischio e tutela della salute. I progetti che beneficeranno dei contributi, approvati da una recente delibera di Giunta che stabilisce anche la ripartizione delle risorse, spaziano dalla prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali (in particolare quelle muscolo-scheletriche) al miglioramento del benessere organizzativo per contrastare lo stress; dal potenziamento dell' azione di vigilanza della Sanità pubblica nei luoghi in cui si svolgono attività a rischio, come ad esempio i cantieri edili, a interventi che coinvolgono la scuola quale promotrice di salute e di sicurezza (aggiornamento per gli insegnanti e didattica per gli alunni); dalla formazione degli operatori al sostegno all' azione dei rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza. "Con questo investimento - commenta l' assessore alle Politiche per la salute, Sergio Venturi - finanziamo progetti finalizzati a qualificare e potenziare le attività di tutela, promozione della salute e sicurezza dei lavoratori da parte delle Aziende sanitarie di tutto il territorio regionale. Un tema, quello della prevenzione, che riveste una cruciale importanza, non solo in termini sanitari ma anche di tutela dei diritti. Queste risorse sono specificamente dedicate al potenziamento delle attività nei luoghi di lavoro, ma esiste un Piano regionale dedicato alla prevenzione che racchiude tutti gli interventi e i programmi messi in campo dalle Aziende sanitarie a 360 gradi".

Le risorse provengono dalle sanzioni che sono state disposte durante le attività di vigilanza previste per legge (decreto legislativo 81/08) in materia di salute e sicurezza sul lavoro. Proventi che annualmente l' Emilia-Romagna, tra le poche Regioni in Italia, destina al potenziamento delle attività di prevenzione: superano i 21 milioni, negli anni 2015-2019, le somme assegnate per sostenere progetti regionali e locali. Le risorse assegnate dalla Regione vengono destinate alle Aziende sanitarie per il finanziamento sia dei 24 progetti presentati (e tutti approvati) a valenza locale, sia di quelli che supportano il sistema di prevenzione regionale. Si tratta di 3.544.734 euro, dei quali 890.333 andranno all' Ausl Romagna che potrà contare sul finanziamento di progetti di vigilanza in comparti a rischio, di monitoraggio, formazione, informazione e assistenza mirata alla prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali e sul potenziamento delle attività relative al controllo, alle verifiche e all' uso in sicurezza di attrezzature, macchine, apparecchi e impianti. Accanto alla progettazione locale, viene inoltre assicurato un sistema regionale di prevenzione attraverso l' assegnazione di finanziamenti su progetti diretti alla prevenzione dei tumori di origine professionale, come il mesotelioma, e all' implementazione dei relativi registri di patologia. Infine, sono sostenute azioni di prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali in comparti particolarmente a rischio, come l' agricoltura e l' edilizia, e in specifici settori come il **Porto di Ravenna**.

RAVENNA TODAY Cronaca

Sicurezza sul lavoro: risorse dalla Regione, interventi anche al Porto

La Regione decide di destinare anche quest'anno a progetti per la sicurezza dei lavoratori i proventi delle sanzioni elevate durante le attività di verifica e controllo nei luoghi di lavoro

I più letti di oggi

Case a RAVENNA

Un opuscolo per far conoscere il Porto di Ravenna

Fusignani: "Si tratta di una sorta di vademecum, che mancava, e che si rivolge soprattutto agli studenti delle superiori e dell' università che studiano materie legate alla logistica portuale"

Si è tenuto giovedì mattina in municipio un incontro tra il vicesindaco Eugenio Fusignani e il presidente e un consigliere di "The International Propeller Club Port of **Ravenna** - Gruppo Giovani", rispettivamente Filippo Bongiovanni e Giampiero De Martinis sull' illustrazione di un progetto divulgativo incentrato soprattutto sulle figure professionali operanti nel **porto**. "Il **Porto di Ravenna** rappresenta una fondamentale realtà di sviluppo del territorio - ha evidenziato Fusignani - ritengo quindi che la realizzazione dell' opuscolo sia importante perché serve a far conoscere non solo il **porto** ma tutte le sue dinamiche e le numerose figure professionali che vi operano. Si tratta di una sorta di vademecum, che mancava, e che si rivolge soprattutto agli studenti delle superiori e dell' università che studiano materie legate alla logistica portuale; patrociniamo volentieri un' iniziativa che consente loro di approfondire i diversi ruoli e mansioni e scegliere di formarsi in quelli più confacenti alle proprie attitudini". "Il confronto con il Comune di **Ravenna** si è focalizzato sul progetto sviluppato dal Gruppo Giovani del Propeller - ha spiegato Filippo Bongiovanni - che ha quale obiettivo la pubblicazione di un opuscolo nel quale verranno presentati tutti gli attori economici del **Porto di Ravenna** e i relativi requisiti per svolgere tali attività. La pubblicazione sarà propedeutica per la divulgazione tra gli studenti delle scuole superiori, al fine di promuovere e far conoscere ai giovani le opportunità lavorative relative al mondo del **porto** e della logistica". The International Propeller Club Port of **Ravenna** - Gruppo Giovani ha l' obiettivo di unire i giovani impegnati nelle attività portuali e logistiche oltre che studiare e divulgare tematiche che presentano particolari interessi relativi all' ambiente di riferimento.

RAVENNATODAY Economia

Un opuscolo per far conoscere il Porto di Ravenna

Fusignani: "Si tratta di una sorta di vademecum, che mancava, e che si rivolge soprattutto agli studenti delle superiori e dell' università che studiano materie legate alla logistica portuale"

Mediastazione
28 novembre 2019 10:22

I più letti di oggi

- La fondazione di Ravenna si rinnova: l'area di Piazza d'Armerina... Storia della Cavalleria per il cinema...
- "L'ultimo e raffinatissimo" di... "Bambino" il presidente... Romanico: incanta i profani?
- Manzoni dal duce verso l'abolizione. "Il coronamento... non ha mai avuto la forza di spinta"
- Al via il campionato di calcio... Agnola: benedire

Video del giorno

Si è tenuto giovedì mattina in municipio un incontro tra il vicesindaco Eugenio Fusignani e il presidente e un consigliere di "The International Propeller Club Port of Ravenna - Gruppo Giovani", rispettivamente Filippo Bongiovanni e Giampiero De Martinis sull'illustrazione di un progetto divulgativo incentrato soprattutto sulle figure professionali operanti nel porto.

"Il Porto di Ravenna rappresenta una fondamentale realtà di sviluppo del territorio - ha evidenziato Fusignani - ritengo quindi che la realizzazione dell'opuscolo sia importante perché serve a far conoscere non solo il porto ma tutte le sue dinamiche e le numerose figure professionali che vi operano. Si tratta di una sorta di vademecum, che mancava, e che si rivolge soprattutto agli studenti delle superiori e dell' università che studiano materie legate alla logistica portuale; patrociniamo volentieri un' iniziativa che consente loro di approfondire i diversi ruoli e mansioni e scegliere di formarsi in quelli più confacenti alle proprie attitudini".

"Il confronto con il Comune di Ravenna si è focalizzato sul progetto sviluppato dal Gruppo Giovani del Propeller - ha spiegato Filippo Bongiovanni - che ha quale obiettivo la pubblicazione di un opuscolo nel quale verranno presentati tutti gli attori economici del Porto di Ravenna e i relativi requisiti per svolgere tali attività. La pubblicazione sarà propedeutica per la divulgazione tra gli

Dubbi sull' hub portuale, la Pigna: "Sindaco e Rossi vengano in Consiglio a riferire"

E' stato presentato venerdì il bando di gara del progetto Hub Portuale Ravenna per l' escavo dei fondali a una profondità di 12,5 metri e la realizzazione delle banchine e delle nuove piattaforme logistiche

22 novembre 2019 E' stato presentato venerdì il bando di gara del progetto Hub Portuale Ravenna per l' escavo dei fondali a una profondità di 12,5 metri e la realizzazione delle banchine e delle nuove piattaforme logistiche dal sindaco de Pascale, il presidente della Regione Stefano Bonaccini e quello dell' **Autorità portuale** Daniele Rossi. "Il tutto con gioia, gaudio e tripudio, come se a monte non ci siano mai stati quei colpevoli ritardi che, sommati a quelli precedenti, registrano un tempo di attesa ultraventennale a carico della realizzazione di questo fondamentale progetto per il rilancio del nostro porto - punta il dito la capogruppo della Pigna Veronica Verlicchi - Il "trio delle meraviglie" annuncia il bando dimenticandosi, però, di evidenziarne alcuni aspetti a dir poco preoccupanti. Sono molti gli operatori portuali, ad esempio, che manifestando le proprie perplessità, chiedono rassicurazioni sulla reale adeguatezza del progetto alle odierne necessità del nostro porto. Condizione, va da sè, indispensabile affinché lo stesso possa giovare di un rilancio ormai non più procrastinabile. A questi pesanti interrogativi che giacciono ancora senza risposte, si sommano le perplessità circa i tempi di esecuzione dei lavori. Insomma, aspetti di non poco conto. Certo è che aver già messo in conto la possibilità che gli interventi si possano protrarre per ulteriori 8 anni rispetto ai termini previsti dallo stesso progetto, provoca sconcerto e preoccupazione. Come a dire partiamo in ritardo, arriveremo in ritardo e sappiamo già che per finire accumuleremo altri 8 anni di ritardo. Sconcertante. Così come lascia senza parole il fatto che non ci siano ancora certezze riguardo la possibilità di poter utilizzare tutte le casse di colmata (oltre alla famigerata Nadep) per stoccare 3,4 milioni di metri cubi di sabbia sui 4,7 milioni previsti dal progetto. Un' altra ombra cupa che si addensa sulla riuscita del progetto". "Sorgono, poi, altri interrogativi che rendono il quadro sempre più incerto - continua Verlicchi - de Pascale, in qualità di Presidente della Provincia di Ravenna, ha richiesto e ottenuto le fidejussioni previste dalla normativa ambientale, prima di rilasciare l' autorizzazione della Cassa di Colmata Nadep? Per quanto tempo vale l' autorizzazione? E de Pascale richiederà la obbligatorie fidejussioni nell' eventualità che vengano richieste nuove autorizzazione per nuove casse di colmata? La necessità che il progetto di escavo dei fondali sia finalmente realizzato e che questo rappresenti, davvero, l' ultimo treno utile per salvare il nostro porto, è evidente. E vista la strategicità dello stesso progetto che non lascia spazio a nuovi errori e colpevoli ritardi, è oggi più che mai necessario che tutti i dubbi e le perplessità trovino una risposta chiara da parte di de Pascale e del Presidente Rossi. Chiediamo, quindi, al Sindaco che venga a riferire spontaneamente in Consiglio comunale, nel corso di una seduta dedicata, alla quale invitare lo stesso Daniele Rossi. Abbiamo, allora, messo la domanda nero su bianco in un question time che verrà discusso in Consiglio comunale il 3 dicembre e ci auguriamo che de Pascale non si sottragga alla risposta".



Più copertura, più velocità

RAVENNA TODAY Cronaca

Dubbi sull'hub portuale, la Pigna: "Sindaco e Rossi vengano in Consiglio a riferire"

E' stato presentato venerdì il bando di gara del progetto Hub Portuale Ravenna per l'escavo dei fondali a una profondità di 12,5 metri e la realizzazione delle banchine e delle nuove piattaforme logistiche

1 **Realizzazione**
22 novembre 2019 11:14

I più letti di oggi

Sotto dal secondo delle elezioni...
La difficoltà di essere brava a 15...
Un'operazione fatta, poi lo...
Tropea arrivata nella prima...

WFP
World Food Program

E' stato presentato venerdì il bando di gara del progetto Hub Portuale Ravenna per l'escavo dei fondali a una profondità di 12,5 metri e la realizzazione delle banchine e delle nuove piattaforme logistiche dal sindaco de Pascale, il presidente della Regione Stefano Bonaccini e quello dell'Autorità portuale Daniele Rossi.

"Il tutto con gioia, gaudio e tripudio, come se a monte non ci siano mai stati quei colpevoli ritardi che, sommati a quelli precedenti, registrano un tempo di attesa ultraventennale a carico della realizzazione di questo fondamentale progetto per il rilancio del nostro porto - punta il dito la capogruppo della Pigna Veronica Verlicchi - Il "trio delle meraviglie" annuncia il bando dimenticandosi, però, di evidenziarne alcuni aspetti a dir poco preoccupanti. Sono molti gli operatori portuali, ad esempio, che manifestando le proprie perplessità, chiedono rassicurazioni sulla reale adeguatezza del progetto alle odierne necessità del nostro porto. Condizione, va da sè, indispensabile affinché lo stesso possa giovare di un rilancio ormai non più procrastinabile. A questi pesanti interrogativi che giacciono ancora senza risposte, si sommano le perplessità circa i tempi di esecuzione dei lavori. Insomma, aspetti di non poco conto. Certo è che aver già messo in conto la possibilità che gli interventi si possano protrarre per ulteriori 8 anni rispetto ai termini previsti dallo stesso progetto, provoca sconcerto e preoccupazione. Come a dire partiamo in ritardo, arriveremo in ritardo e sappiamo già che per finire accumuleremo altri 8 anni di ritardo. Sconcertante. Così come lascia senza parole il fatto che non ci siano ancora certezze riguardo la possibilità di poter utilizzare tutte le casse di colmata (oltre alla famigerata Nadep) per stoccare 3,4 milioni di metri cubi di sabbia sui 4,7 milioni previsti dal progetto. Un' altra ombra cupa che si addensa sulla riuscita del progetto". "Sorgono, poi, altri interrogativi che rendono il quadro sempre più incerto - continua Verlicchi - de Pascale, in qualità di Presidente della Provincia di Ravenna, ha richiesto e ottenuto le fidejussioni previste dalla normativa ambientale, prima di rilasciare l' autorizzazione della Cassa di Colmata Nadep? Per quanto tempo vale l' autorizzazione? E de Pascale richiederà la obbligatorie fidejussioni nell' eventualità che vengano richieste nuove autorizzazione per nuove casse di colmata? La necessità che il progetto di escavo dei fondali sia finalmente realizzato e che questo rappresenti, davvero, l' ultimo treno utile per salvare il nostro porto, è evidente. E vista la strategicità dello stesso progetto che non lascia spazio a nuovi errori e colpevoli ritardi, è oggi più che mai necessario che tutti i dubbi e le perplessità trovino una risposta chiara da parte di de Pascale e del Presidente Rossi. Chiediamo, quindi, al Sindaco che venga a riferire spontaneamente in Consiglio comunale, nel corso di una seduta dedicata, alla quale invitare lo stesso Daniele Rossi. Abbiamo, allora, messo la domanda nero su bianco in un question time che verrà discusso in Consiglio comunale il 3 dicembre e ci auguriamo che de Pascale non si sottragga alla risposta".

Verlicchi (La Pigna): 'Escavo del Candiano, Sindaco e Autorità Portuale vengano in Consiglio comunale a riferire'

Lo scorso venerdì 22 novembre, con un annuncio trionfalistico, il trio formato dal Presidente della Regione Emilia-Romagna Stefano Bonaccini, il Sindaco di Ravenna Michele de Pascale e il Presidente dell'**Autorità Portuale** Daniele Rossi, ha reso nota la pubblicazione del bando da 235 Milioni di Euro per l'escavo dei fondali del nostro Porto e l'ammodernamento delle banchine di attracco rende noto Veronica Verlicchi, capogruppo La Pigna. Il tutto con gioia, gaudio e tripudio, come se a monte non ci siano mai stati quei colpevoli ritardi che, sommati a quelli precedenti, registrano un tempo di attesa ultra ventennale a carico della realizzazione di questo fondamentale progetto per il rilancio del nostro porto continua Verlicchi. Ebbene, come dicevano il trio delle meraviglie' annuncia il bando, dimenticandosi, però, di evidenziarne alcuni aspetti a dir poco preoccupanti. Sono molti gli operatori portuali, ad esempio, che manifestando le proprie perplessità, chiedono rassicurazioni sulla reale adeguatezza del progetto alle odierne necessità del nostro porto. Condizione, va da se, indispensabile affinché lo stesso possa giovare di un rilancio ormai non più procrastinabile. A questi pesanti interrogativi che giacciono ancora senza risposte, si sommano le perplessità circa i tempi di esecuzione dei lavori. Insomma, aspetti di non poco conto sottolinea Veronica Verlicchi. Certo è che aver già messo in conto la possibilità che gli interventi si possano protrarre per ulteriori 8 anni rispetto ai termini previsti dallo stesso progetto, provoca sconcerto e preoccupazione. Come a dire partiamo in ritardo, arriveremo in ritardo e sappiamo già che per finire accumuleremo altri 8 anni di ritardo. Sconcertante. Così come lascia senza parole il fatto che non ci siano ancora certezze riguardola possibilità di poter utilizzare tutte le casse di colmata, (oltre alla famigerata Nadep), per stoccare 3,4 milioni di metri cubi di sabbia sui 4,7 milioni previsti dal progetto. Un'altra ombra cupa che si addensa sulla riuscita del progetto afferma la capogruppo La Pigna. Sorgono, poi, altri interrogativi che rendono il quadro sempre più incerto: de Pascale, in qualità di Presidente della Provincia di Ravenna, ha richiesto e ottenuto le fideiussioni previste dalla normativa ambientale, prima di rilasciare l'autorizzazione della Cassa di Colmata Nadep? Per quanto tempo vale l'autorizzazione? E de Pascale richiederà le obbligatorie fideiussioni nell'eventualità che vengano richieste nuove autorizzazione per nuove casse di colmata? s'interroga Verlicchi. La necessità che il progetto di escavo dei fondali sia finalmente realizzato e che questo rappresenti, davvero, l'ultimo treno utile per salvare il nostro porto, è evidente. E vista la strategicità dello stesso progetto che non lascia spazio a nuovi errori e colpevoli ritardi, è oggi più che mai necessario che tutti i dubbi e le perplessità trovino una risposta chiara da parte di de Pascale e del Presidente dell'**Autorità Portuale** Rossi. Chiediamo, quindi, al Sindaco che venga a riferire spontaneamente in Consiglio comunale, nel corso di una seduta dedicata, alla quale invitare lo stesso Daniele Rossi. Abbiamo, allora, messo la domanda nero su bianco in un question time che verrà discusso in Consiglio comunale il 3 dicembre e ci auguriamo che de Pascale non si sottragga alla risposta conclude Veronica Verlicchi.

The screenshot shows the website interface for RavennaWebTV. At the top, there's a navigation bar with categories like CRONACA, CULTURA, ECONOMIA, POLITICA, SCUOLA & UNIVERSITÀ, SOCIALE, SPORT, and TURISMO. Below that is a search bar and a 'moreno' logo. The main article headline is 'Verlicchi (La Pigna): "Escavo del Candiano, Sindaco e Autorità Portuale vengano in Consiglio comunale a riferire"'. Below the headline is a video player showing a view of the port. To the right of the video are several small thumbnail images with captions, including one about 'Confederazione emilia' and another about 'Dalle fidejussioni'. At the bottom right, there are some promotional banners for 'obbioni' and 'ETHOS'.

Citta della Spezia

Marina di Carrara

Le navi del futuro di Virgin attraccheranno a Marina di Carrara

Lunigiana - La Virgin Voyages approderà con le sue crociere e con le sue navi del futuro nel porto di Marina di Carrara. L'annuncio è stato fatto direttamente da Virgin proprio sul suo sito ufficiale. Lo scalo apuano è menzionato in relazione a un itinerario crocieristico di sette notti nel mar Mediterraneo durante il quale la nave Valiant Lady, partendo da Barcellona, toccherà anche Ibiza, Tolone, Ajaccio e Cagliari. L'arrivo della prima nave Virgin è previsto per maggio 2021 ma le prenotazioni partiranno già tra meno di un mese, il 19 dicembre. "I nostri clienti si innamoreranno dei luoghi in cui andremo e dei momenti e dei ricordi che saranno in grado di creare sulla nostra nave" ha affermato soddisfatto Tom McAlpin, amministratore delegato di Virgin Voyages. Si tratta di una grande opportunità per il territorio apuano, considerata l'immagine di un tale colosso. Fondata dall'imprenditore britannico Richard Branson, la compagnia crocieristica nasce con un preciso scopo: quello di distinguersi dalle altre. Non a caso le "figlie" di Branson vengono definite "le navi del futuro". Quella che arriverà a Marina di Carrara sarà la Valiant Lady, (gemella della, Scarlet Lady) peserà 110mila tonnellate, avrà una lunghezza di 278 metri e una capacità di 2700 passeggeri, un equipaggio di 1150 persone e una disponibilità di 1400 cabine. Queste navi sono costruite per avere un complessivo impatto ambientale piuttosto ridotto. Grande attenzione al recupero energetico e ai materiali riciclabili e riutilizzabili, grazie a un innovativo sistema di produzione di energia elettrica e all'eliminazione delle plastiche monouso (bottigliette d'acqua, shopping bag, bicchieri da caffè). Sono tre gli itinerari proposti dalla compagnia di Branson: il primo toccherà Ibiza, Montecarlo, Marsiglia e Olbia; il secondo Ibiza, Tolone, Ajaccio, Marina di Carrara e Cagliari mentre il terzo sarà tutto spagnolo, partendo da Barcellona per visitare Ibiza, Palma di Maiorca, Malaga e il porto di Gibilterra. A Marina di Carrara la Valiant Lady attraccherà sulla banchina Talierno, dove l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, è impegnata nella realizzazione della stazione marittima dedicata alle compagnie crocieristiche. La gestione dell'accosto dovrebbe andare al trio composto da Costa Crociere, Royal Caribbean e MSC Crociere che si è aggiudicato la gara per la realizzazione della nuova stazione marittima nel porto della Spezia. M.B Giovedì 28 novembre 2019 alle 19:10:56 Redazione.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

l' economia del mare

Montecarlo, Ibiza e Marina di Carrara, fa tappa al porto la nave dei super ricchi

Il gruppo Virgin di Richard Branson toccherà il nostro scalo nel 2021. La soddisfazione della presidente della Authority

Luca BarbieriCARRARA. Montecarlo, Sardegna, Ibiza, Palma di Maiorca e, tra le altre, Marina di Carrara: il gruppo Virgin di Richard Branson per le sue crociere sceglie, tra le varie mete, lo scalo carrarese. Dopo i primi contatti con Virgin di cui aveva parlato nella commissione consiliare l'ingegnere dell' **Autorità di sistema portuale** del mar Ligure orientale, Francesco Di Sarcina, («ci vedremo con la Crystal Cruiser che vorrebbe portare navi più grandi e anche la Virgin vorrebbe portare navi a Carrara; ovviamente il territorio deve attrezzarsi. Se si verificano le previsioni le potenzialità sono molto alte», aveva detto a maggio scorso), arrivano anche le conferme e i primi dettagli. Dal sito specializzato "The MediTelegraph" è rimbalzato nelle ultime ore infatti che la Virgin Voyages ha reso noti nome e tappe in programma per la sua seconda imbarcazione (che stanno costruendo da Fincantieri a Genova). La nuova nave si chiama "Valiant Lady" e dal maggio 2021, sarà nel Mediterraneo (con "base" a Barcellona). Nella prima rotta arriverà a Ibiza, Marsiglia, Monte Carlo e Olbia. Nella seconda ecco, tra Ibiza, Tolone, Ajaccio e Cagliari anche Marina di Carrara. Ibiza, Palma di Maiorca, Malaga e Gibilterra, per la terza rotta. Una buona notizia per il territorio e per lo scalo che come traffici, più generalmente, - ricordavano dall' **Autorità Portuale** nell' ultimo convegno della Cgil sulla portualità - si aggira quest' anno sui 3,2 milioni di tonnellate. Di queste, 400 mila tonnellate all' incirca interessano il lapideo, sceso da quota 2 milioni rispetto agli anni passati. Grande soddisfazione per la novità del 2021 - rappresentata dall' arrivo del gruppo Virgin con tappa a Marina di Carrara - anche da parte delle istituzioni. «Sono davvero molto soddisfatta che la Virgin abbia inserito il porto di Marina di Carrara tra le toccate previste nel 2021 dalla prima nave della sua flotta - dice Carla Roncallo presidente dell' **Autorità portuale** - Abbiamo lavorato insieme a loro per questo risultato e devo dire che Virgin ha colto al volo le potenzialità di questo porto e del meraviglioso territorio circostante, cave di marmo in primis, ma anche un meraviglioso centro storico e bellissime spiagge oltreché locali molto animati e boutique di lusso, come solo la Versilia sa offrire. Un' offerta davvero ampia, che Virgin è riuscita a capire, come già aveva fatto Tui, che da anni scala questo porto». Soddisfazione anche da Palazzo civico. «Sono davvero felice di questo risultato raggiunto, che premia il gran lavoro della **Autorità di Sistema Portuale** e conferma ancora una volta la bontà della scelta di puntare sulla vocazione turistica del porto», la chiosa che arriva dall' assessore Andrea Raggi che poi stima: «Carrara è attrattiva per gli operatori turistici delle crociere e già dal 2021 saranno più che raddoppiati gli arrivi dalle navi». --



Il Tirreno

Livorno

Porto, finalmente la svolta La ministra: darò a Livorno i soldi per la maxi-Darsena

De Micheli non indica cifre. Ma Rossi: «Importante che ora il governo investa» Corsini (Authority): «Possiamo farcela a finire i lavori entro la metà del 2024»

Mauro ZucchelliLIVORNO. «Sono qui per dirvelo in modo anche formale e, diciamo, forse solenne: il governo sosterrà il progetto della Darsena Europa. E quando parlo di sostegno, non mi riferisco solo a belle parole di incoraggiamento o a uno sprint nelle procedure. Lo tradurremo in concreto nelle prossime settimane affiancando la Regione Toscana sul fronte dei finanziamenti». Suonano come musica alle orecchie della comunità portuale livornese le parole della ministra delle infrastrutture Paola De Micheli nel cuore della Fortezza Vecchia: chissà quanto resterà in piedi il governo ma ecco che lei insiste a sottolineare **Livorno** come «il terzo **porto** del nostro Paese», ripete che «sono qui per questo», dice che «abbiamo chiaro il ruolo che può avere questo scalo». Poi: gli investimenti in infrastrutture «creano capacità attrattiva per investimenti nell'industria manifatturiera». Quanti soldi? La ministra gira al largo dalle cifre. Finora, nell'era di Renzi premier, Palazzo Chigi si era impegnato a metter sulla maxi-Darsena 50 milioni di euro. Mica tanto, visto che le casse dell'Authority hanno già accantonato già di più (55 milioni di euro) e che il governatore Enrico Rossi ha impegnato la Regione a tirar fuori cinque volte tanto nell'arco di vent'anni («siamo l'unica Regione in Italia a investire una tal montagna di quattrini nei porti»). Per avere un'idea: tenendo conto del fatto che finora sono lì 305 milioni di euro e immaginando un investimento privato di 300 milioni, per arrivare a realizzare l'intera opera (compreso il terminal container) ci sarebbe bisogno di "altri 200 milioni di euro", dice il presidente dell'Authority Stefano Corsini. Tradotto: dovrebbe metterli Roma, così che il finanziamento di parte statale raggiungerebbe quota 250 (con i 50 già assegnati), lo stesso importo che si è accollata la Regione. Resta il fatto che «i giornalisti la notizia ce l'hanno», dice Rossi tornando con l'amarcord a «quando scrivevo gli articoli per Il Tirreno». E la notizia sta tutta lì: anche il governo apre i cordoni della borsa. E, siccome l'appetito vien mangiando, il presidente della Regione indica un orizzonte strategico: l'interporto di Guasticce come retro-**porto**, una sorta di "banchina lunga". Ma per farlo uscire dal recinto delle chiacchiere, c'è bisogno di: 1) far uscire la società interportuale dai guai finanziari (fatto); 2) creare l'integrazione con l'Authority (fatto); 3) costruire lo scavalco ferroviario che è la "direttissima" fra banchine e interporto (in corso). Ecco cosa manca: 1) c'è da completare il disegno infrastrutturale con l'allaccio fra interporto e i binari della Pisa-Vada; 2) occorre dribblare il nodo ferroviario di Pisa per collegare la costa all'Alta Velocità sulla dorsale Firenze-Bologna (dov'è in corso l'adeguamento delle gallerie appenniniche). Era stato Corsini a tratteggiare l'identikit del progetto: fondamenta a 20 metri di profondità, fondali per ora a meno 16, 1.200 metri di banchina per una capacità di 1,6-2 milioni di teu. Pronta quando? «Metà 2024», scandisce il presidente dell'Authority (e incrocia le dita...). E le lamentele di Pisa? Corsini manda segnali di ottimismo: le indagini - rileva - attestano che l'influsso è «tutt' al più sui primi 2-3 chilometri di litorale, anzi in certo modo lo "protegge"». Non solo: dall'escavo per portare i fondali a meno 16 salteranno fuori 5 milioni di metri cubi di sedimenti da utilizzare per i ripascimenti sul litorale pisano. In platea anche una delegazione dell'amministrazione pisana, salutata dal sindaco livornese Luca Salvetti.



Il Tirreno

Livorno

Chissà se è il segno che sono alle spalle le scaramucce dei giorni scorsi («abbiamo avuto un qualche scambio di vedute»): fatto sta che il progetto di espansione a mare - ricorda - «è sottoposto a valutazione d' impatto ambientale». Ma, più che il ping pong con Pisa, è il clima di guerra continua all' interno del **porto** di **Livorno** a preoccupare Salvetti: «Bisognava tagliar corto con una fase di duelli a colpi di carte bollate». Per questo ieri mattina ha avuto un faccia a faccia con il comandante della Capitaneria ammiraglio Giuseppe Tarzia e ha in agenda quello con i vertici dell' Authority. Obiettivo: costruire «un percorso di pacificazione» che a metà dicembre sarà presentato agli operatori. Già, perché l' espansione a mare è indispensabile per eliminare le strozzature del **porto**, ma perfino forse ancor più necessario è ritrovare il modo di farla finita con la conflittualità infinita sulle banchine. --

Il Tirreno

Livorno

L'ammiraglio Tarzia (Capitaneria): già arrivate 100 navi da 9mila teu Nogarini nel toto-candidati per la guida del porto di Gioia Tauro

Ma i privati restano alla finestra Per ora nessuno si è fatto avanti

LIVORNO. I privati hanno tempo fino a domani per farsi avanti con un proprio progetto sul quale chiedere che l' Authority attivi la comparazione con eventuali altre successive candidature. Ma se, com'è adesso, nessuno si presenterà l'ingegner Stefano Corsini, numero uno dell'istituzione portuale, annuncia che tirerà dritto: sarà l' Authority a preparare il progetto definitivo. E il presente? Al tavolo del convegno in Fortezza Vecchia lo racconta il contrammiraglio Giuseppe Tarzia, comandante della Capitaneria, che sottolinea il lavoro di squadra con l' Authority: «Nel giro di un anno e mezzo siamo arrivati al 100° approdo di una nave portacontainer da 9mila teu». Oltre treceto metri di lunghezza, 48 di larghezza e 12 di pescaggio: è uno standard dimensionale che «sembrava impossibile potesse entrare nel porto di Livorno, invece il numero di navi arrivate attesta che questi ingressi sono diventati abituali». E aggiunge: «Come ce l'abbiamo fatta? Non ci siamo inventati chissà che, abbiamo sfruttato anche l'ultimo centimetro utile». Poi ricorda l'azione sui servizi di rimorchiatori («siamo al terzo biennio di riduzione delle tariffe, un caso unico in Italia») e sul via al nuovo bando che selezionerà l'operatore di questo particolare settore («affidato a un solo soggetto»). Per Tarzia, però, questo è «il livello della sopravvivenza», bisogna fare in fretta per costruire il futuro «nel più breve tempo possibile» (e intanto riuscire a sbloccare la realizzazione del microtunnel per allargare il canale d'accesso). La voce delle imprese è nelle parole di Riccardo Breda, presidente della Camera di Commercio. Il "peso specifico" della Darsena Europa sull'economia del nostro territorio la spiega bene con due dati: vale mille posti di lavoro e un punto del Pil. «Fra Livorno e Grosseto abbiamo due aree di crisi complessa e una di crisi depresso, abbiamo il diritto di non esser costretti a vivacchiare di lavoretti o di pezzi di lavoretti». Intanto, mentre rimbalza la notizia dell'ex sindaco livornese Filippo Nogarini che si è fatto avanti nel toto-candidati per la presidenza dell' Authority di Gioia Tauro, ecco che il video realizzato da Scovavento per l' Authority mostra anche il dopodomani: ecco l'animazione grafica per mostrare non solo la maxi-Darsena ma anche la fase 2 con un bel tris di traghetti ro-ro nella nuova maxi-Darsena che, si spera, a questo punto verrà. --



Il Tirreno

Livorno

I' incontro all' ex lem

Corridoio Tirrenico, emendamento che sblocca lo stop Affidato all' Anas

livorno. Solo posti in piedi all' ex Lem per l' incontro dal titolo "Il centrosinistra e la sfida del governo", appuntamento con la ministra Paola De Micheli insieme al sindaco Luca Salvetti e al deputato Andrea Romano, con la moderazione del capocronista del Tirreno Alessandro Guarducci. Sul tavolo la maxi-Darsena, e il cambio di passo che il dicastero di De Micheli vuol imprimere alla realizzazione del progetto («facciamo un investimento per Livorno, che è il terzo porto del Paese, e per tutta l' Italia»). Occhi puntati anche sul mancato completamento del corridoio autostradale tirrenico che determina la "Toscana a due velocità": con l' entroterra in ripresa zavorrato dalle tre aree di crisi complessa che affacciano sulla costa. È qui che la ministra sfodera «l' emendamento per trasferire la concessione ad Anas e sbloccare la Tirrenica: sarà presentato nella legge di bilancio». L' obiettivo è chiaro: togliere le merci dalle strade percorse dai turisti, impiegando risorse economiche «che ad ora non ci sono, ma che ci saranno col passaggio di concessione», precisa De Micheli. Rinnovate le vecchie promesse, la ministra ne aggiunge poi di nuove cominciando dalla semplificazione della burocrazia: «Negli ultimi cinque anni i codici degli appalti sono cambiati per tre volte, il che produce incertezza nelle imprese e negli investitori. Serve un quadro di chiarezza e semplicità, perché - ribadisce - Livorno è uno degli investimenti più importanti per il Paese e di questo governo per i prossimi anni». Manna dal cielo per Salvetti, che guarda con favore al combinato disposto con l' affievolirsi della guerra intestina alla comunità portuale: «Livorno è stata "vorrei ma non posso" per tanti anni. Con le giuste infrastrutture non ci sarebbero più alibi, ma alla Darsena Europa dobbiamo arrivarci vivi». Per la ministra la tappa a Livorno è stata anche l' occasione per visitare la mostra di Modigliani («grande intuizione e opportunità, e scelta lungimirante per Livorno»). Non manca l' occasione per qualche sottolineatura politica: già vicesegretaria del Pd in tandem con Andrea Orlando, e sottosegretaria sia nell' esecutivo Gentiloni che in quello Renzi, De Micheli trattiene a fatica le recriminazioni nei confronti dei dem confluiti nell' Italia Viva renziana: «Senza rancore, non sono loro l' alternativa al centrodestra, ma noi». Riguardo agli alleati M5s, la ministra auspica «che possano essere un' opportunità», pur con una frecciatina al primo ministro sul caso Ilva: «Non bisogna aver paura delle contestazioni, io ne prenderò tante». E al Pd ricorda: «Dobbiamo rappresentare i bisogni delle persone alle quali chiediamo il voto». Magari applicando alle prossime regionali il "modello Livorno", quello in cui - precisa il sindaco - «il partito ha "giocato da regista", dando discontinuità attraverso scelte politiche e il ritorno nelle piazze e dalla gente, dalle quali era assente da troppo tempo». --Matteo Scardigli.



Il Tirreno

Livorno

INCONTRO CON IL CONSIGLIO

De Micheli dai portuali con Giani e il sindaco

LIVORNO. Prima di arrivare al conclave sulla maxi-Darsena, la ministra delle infrastrutture Paola De Micheli era nel Palazzo dei Portuali per l'iniziativa Pd nella sala convegni della Compagnia: e, insieme al sindaco Luca Salvetti, al presidente del consiglio regionale Eugenio Giani, al deputato Andrea Romano e al consigliere regionale Francesco Gazzetti, ha incontrato il consiglio della Compagnia Portuale e lo staff per un breve scambio di opinioni sulle problematiche portuali e sulle conseguenti ricadute sul lavoro portuale. È stata ribadita «la fondamentale importanza della realizzazione della Darsena Europa per il futuro del **porto** di **Livorno**» e per dare alle criticità attuali del **porto** così da «arrivare in piedi a quell' appuntamento e sfruttare al meglio le opportunità che il mercato dei traffici oggi offre». La ministra - viene ricordato in una nota dei portuali - ha «apprezzando il ruolo e la storia della Compagnia» e si è impegnata a «dare in tempi brevi risposte che questa città attende da anni». --

Corridoio Tirrenico, emendamento che sblocca lo stop Affidato all'Anas

De Micheli dai portuali con Giani e il sindaco

«No, la Motorizzazione non la chiuderemo»

malandrone moda
EXTRA SCONTO 15%
BLACK FRIDAY
dal 29 novembre al 1 dicembre

Porti: Livorno, authority, Darsena Europa pronta nel 2024

Stimati 260 mln euro di lavori per opere marittime e dragaggi

"Quello che noi prefiguriamo è di finire la Darsena Europa, completa compreso il terminal, per metà del 2024". Lo ha detto il presidente dell' Autorità di sistema portuale di Livorno **Stefano Corsini**, oggi all' incontro in Fortezza Vecchia alla presenza del ministro delle Infrastrutture e trasporti Paola De Micheli, nel quale è stato presentato il progetto preliminare delle opere marittime di difesa e dei dragaggi della Darsena Europa. "Finalmente con la consegna del progetto preliminare abbiamo un progetto solido - ha proseguito **Corsini** - che ha stimato i costi e i tempi di realizzazione e quindi abbiamo finalmente il punto di partenza per rendere sostenibile l' iniziativa. Continueremo a sviluppare il progetto definitivo attraverso i contatti con la Regione per esaminare tutta una serie di questioni comprese quelle del litorale pisano". L' importo dei lavori stimati attualmente per le opere marittime e i dragaggi è di 260 milioni di euro: "Un costo un po' superiore al previsto - ha specificato il presidente - per motivi geotecnici soprattutto e per la necessità di realizzare una parte di diga sovrafflutto a seguito della demolizione della diga della Memoria, e quindi per queste opere, le dighe di protezione i dragaggi e gli interventi sul litorale pisano, i finanziamenti sono disponibili". A questo passaggio, ha spiegato ancora **Corsini**, si dovrà aggiungere, per completare la prima fase, il terminal container (su questo l' Authority sta aspettando eventuali proposte dai privati, con dead line fissata il 30 novembre), con un' architettura finanziaria che dovrebbe prevedere circa 300 milioni di investimento da parte dei privati e ulteriori 200 milioni circa di parte pubblica rispetto ai 305 milioni già disponibili.(ANSA).



«Darsena Europa, il governo ci crede» Ma i privati no

M.B.

La visita del ministro alle infrastrutture, a Firenze e Livorno, Paola De Micheli ha portato almeno una novità sul fronte dello sblocco delle grandi opere. «Per l' autostrada Tirrenica ho annunciato oggi (ieri, ndr) che è necessario un intervento perché c'è una norma del 1982 che impedisce di passare la concessione ad Anas - ha detto De Micheli - Per dare la risposta che i toscani si aspettano faremo un intervento normativo già nelle prossime ore». De Micheli al termine del tavolo con istituzioni e parti sociali del «Patto per lo sviluppo» proposto dalla Regione, ha aggiunto che i cantieri per il tunnel dell' Alta velocità a Firenze potranno ripartire nella seconda metà del 2020: «Ho chiesto a questo tavolo, e alla Regione in primis, di aiutarmi a programmare a tre mesi, a sei mesi e a dodici mesi, concentrando l' attenzione sulle priorità». Sulla questione di ponti e viadotti ha sottolineato: «Non credo che il Paese debba allarmarsi. Abbiamo già redatto un elenco, complessivamente sono 2.000 interventi, di cui la stragrande maggioranza di manutenzione straordinaria: alcuni invece prevedono la costruzione di nuovi ponti». Il governatore Enrico Rossi ha sottolineato: «Ci sono 164 ponti e viadotti toscani che, pur non trovandosi in situazioni di rischio, necessitano di interventi di manutenzione: abbiamo chiesto al ministero 60 milioni». La ministra si è poi spostata da Firenze a Livorno, per il progetto della Darsena Europa. «C'è il sostegno del governo a questo progetto per il potenziamento del porto, con tutti gli strumenti sia economici che di procedura. Alle parole seguiranno i fatti». Intanto domani scade il termine per la presentazione delle offerte da parte dei privati, che devono mettere 300 milioni oltre ai 460 milioni pubblici: «Nessuno si è fatto avanti» dice il presidente dell' **Autorità Portuale** Massimo Corsini.



Sì al Patto per lo sviluppo Soldi alle opere strategiche

Incontro tra Regione e il ministro De Micheli per sbloccare i grandi cantieri Sotto i riflettori la 'Tirrenica', le terze corsie autostradali e la cura del 'ferro'

di Lisa Ciardi FIRENZE Un «patto lo sviluppo» per realizzare le infrastrutture toscane da troppo tempo in attesa di essere avviate o completate. È quello che è stato lanciato ieri in un incontro fra il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi, la ministra ai trasporti e alle infrastrutture Paola De Micheli e le parti sociali. Fra le priorità ci sono il Corridoio Tirrenico, le terze corsie autostradali lungo la A1 e la A11, il sottoattraversamento dell' Alta Velocità a Firenze, la Darsena Europa a Livorno, i collegamenti ferroviari diretti tra porto e interporto, la «Due mari» per creare un'arteria viaria «orizzontale» tra Grosseto e Fano, gli interventi di potenziamento per gli aeroporti di Firenze e Pisa. E ancora il collegamento diretto tra il porto di Piombino e la statale 398 (bretella di Piombino), il raddoppio della linea ferroviaria Pistoia-Lucca e il tratto Empoli-Granaiolo sulla linea per Siena (quest'ultimo anche da elettrificare), i piani regolatori portuali di Piombino (piattaforma di smantellamento e refitting navale) e Marina di Carrara (progetto Waterfront), la nuova rete viaria di Lucca e l'adeguamento della statale 67 Tosco-romagnola. «La Regione è riuscita a mettere nero su bianco un elenco di opere ritenute strategiche da ben 19 soggetti sociali tra mondo dell'imprenditoria, dei sindacati, del commercio e delle cooperative - ha detto il presidente Rossi -. Non ci sono più incertezze o discussioni in corso. La ministra ci ha rassicurato sul fatto che, dove c'è accordo sulle opere da fare, la realizzazione procederà in maniera più spedita. Si è anche detta disponibile ad avviare dei tavoli tecnici per stabilire modalità di avanzamento e tempi certi per il finanziamento e la realizzazione. Era quello che chiedevamo da tempo al Ministero: dei punti fermi su cui lavorare. Notiamo un cambio di passo, sarà perché finalmente abbiamo un ministro donna». La ministra, da parte sua, ha annunciato una serie di approfondimenti tecnici, consegnati proprio ieri alla Regione per ulteriori valutazioni. «Ho portato delle schede - ha detto - che sono la fotografia di tutto quello che abbiamo sul fronte stradale, autostradale, ferroviario, portuale ed aeroportuale in Toscana. Ci sono tempi, coperture finanziarie e tutta una programmazione rispetto alla quale ho chiesto a questo tavolo, e alla Regione ovviamente in primis, di aiutarmi a elaborare un cronoprogramma a tre, sei e dodici mesi, in modo tale che si riesca a concentrare il massimo delle attenzioni sulle priorità». Novità dal ministero anche per il Corridoio Tirrenico. «È necessario un intervento normativo - ha detto la ministra - perché c'è una norma del 1982 che, se non modificata, ci impedirebbe di fare il previsto passaggio della concessione ad Anas. Proprio perché vogliamo fare questa opera abbiamo approfondito e verificato ogni aspetto: faremo un intervento normativo già nelle prossime ore». Infine il capitolo porti, per il quale la ministra Paola De Micheli ha fatto tappa sempre ieri anche a Livorno. Gli incontri sono stati anche l'occasione per fare il punto sullo «stato di salute» di ponti e viadotti toscani. «Ringrazio la ministra perché si è dimostrata disponibile a collaborare anche sul fronte della manutenzione di queste infrastrutture di competenza statale o comunque di Anas, Autostrade o altri enti - ha detto il presidente della Regione, Rossi - L'assessore Ceccarelli ha già scritto al Ministero chiedendo risorse per 60 milioni, in modo da poter intervenire secondo priorità e urgenza su 164 fra ponti e viadotti



La Nazione

Livorno

che la Regione ha provveduto a monitorare». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Livorno: presentato una sorta di master plan del futuro, svolta per la costa tirrenica

Progetto della Darsena Europa: «Il governo ci crede»

Da Roma arrivano rassicurazioni. «Abbiamo ben chiaro il ruolo della città nel sistema dei porti italiani ed europei»

LIVORNO Mezza giornata o poco più è stata dedicata dal ministro alle infrastrutture e trasporti Paola De Micheli al sistema portuale della costa livornese. Compresa una riunione in mattinata a Firenze con il presidente della Regione Enrico Rossi sul tema delle infrastrutture toscane, nell'ottica dei collegamenti intermodali dei due porti del sistema, Livorno e Piombino. Rossi ha confermato che l'impegno della Regione per realizzare la Darsena Europa si aggira sui 250 milioni e che il governo dovrebbe intervenire con contributo almeno equivalente. Nella Fortezza Vecchia livornese il presidente dell'Autorità di sistema portuale, ingegner Stefano Corsini, ha presentato al ministro un vero e proprio master plan del prossimo futuro, centrato appunto sul progetto Darsena Europa: ovvero il ribaltamento verso il mare dell'attuale terminal contenitori delle due sponde della Darsena Toscana, che la libererebbe dal traffico dei traghetti merci oggi a corto di spazi e accosti. Il progetto Darsena Europa, per cui si chiude tra due giorni il termine per le dichiarazioni di interesse dei grandi investitori, è per ora in linea di massima, ma già con un importante portafogli: circa 310 milioni stanziati o sottoscritti tra Regione, Cipe e mutui dell'Autorità di sistema. Mancano 300 milioni, che dovrebbero venire dall'investitore che gestirà il terminal: ma mancano anche 260 milioni di intervento statale per opere foranee. E il ministro De Micheli si è detta impegnata a portare avanti l'iniziativa livornese e della regione, in un quadro di sviluppo delle grandi infrastrutture logistiche che deve puntare - ha detto - «al recupero da parte dei nostri porti delle merci italiane in partenza o destinate alle aziende italiane in arrivo, che oggi transitano dai porti del Nord Europa». A Corsini che sottolineava la necessità di stringere i tempi - i porti di altri paesi del Mediterraneo sono impegnati in grandi progetti - il ministro ha promesso di dare il proprio appoggio dalle prossime settimane. «Sono qui per comunicare in modo formale e con una certa solennità -ha detto - che il Ministero farà il possibile per supportare, dal punto di vista procedurale e finanziario, la realizzazione della Darsena Europa. Abbiamo chiaro il ruolo di Livorno nel sistema portuale nazionale ed europeo, e ben chiaro quale debba essere il ruolo che un porto efficiente e moderno deve avere per vincere le sfide infrastrutturali del XXI secolo». A.F. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Expartibus

Livorno

Livorno, Rossi: 'Città sempre più competitiva'

Il Presidente della Regione Toscana al convegno organizzato dall'**Autorità portuale** del Tirreno settentrionale Riceviamo e pubblichiamo da Agenzia Toscana Notizie. La notizia è che oggi la Ministra De Micheli ha detto che il Governo è disponibile a dare un contributo importante per fare in modo che la Darsena Europa si realizzi. Si tratta di un' opera decisiva per il futuro del porto di Livorno. Così come importante sarà la realizzazione dello scavalco ferroviario che consentirà di rendere maggiormente raggiungibile lo scalo **portuale**. La Regione, d' altronde, è molto impegnata su Livorno. Lo è da anni e io dico che abbiamo fatto e facciamo bene. Bisogna inserire questa città e il suo porto all' interno di un sistema infrastrutturale moderno e capace di consentire un reale sviluppo del territorio. A questo proposito occorre registrare la crescita dell' interporto. Dopo aver realizzato lo scavalco, bisognerà collegare il porto all' interporto in maniera evoluta. L' infrastrutturazione è fondamentale per lo sviluppo del territorio. Oltre allo scavalco, alla Darsena Europa si accompagnano una serie di ulteriori interventi ferroviari per 700 milioni di euro, in modo da rendere il porto di Livorno ancora più competitivo e connesso via rotaia al Nordest e al Centronord dell' Europa. Lo ha affermato il Presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, intervenendo nel pomeriggio di oggi, giovedì 28 ottobre, al convegno organizzato dall' **Autorità portuale** del Tirreno settentrionale per presentare il progetto preliminare relativo alle opere di difesa e dei dragaggi della Darsena Europa, l' opera di espansione a mare dello scalo livornese, quello che consentirà a questo di conquistare quote crescenti di traffico nel segmento dei container . Il Presidente Rossi ha confermato l' impegno della Regione per la realizzazione di quest' opera si aggira attorno ai 250 milioni. Il Governo, secondo quanto si apprende, dovrebbe intervenire con un contributo almeno pari a quello regionale. Anche l' **Autorità portuale** concorrerà alla spesa per la realizzazione dello sviluppo a mare del porto di Livorno. Al convegno è intervenuta la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, che ha parlato di "concreto passo in avanti per il porto di Livorno, il terzo porto italiano per importanza" e ha assicurato l' impegno del Governo nazionale per la realizzazione delle opere, che sono state illustrate dal presidente dell' **Autorità portuale**, Stefano Corsini, a cui il raggruppamento temporaneo di impresa composto da F&M Ingegneria, Haskoning Dhv Nederland, Hs Marine e G&T ha consegnato nei giorni scorsi il progetto preliminare. All' evento hanno partecipato anche il Sindaco di Livorno Luca Salvetti, il Comandante della Capitaneria di porto Giuseppe Tarzia, il Presidente Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno Riccardo Breda. Nel corso del convegno è emersa, tra le altre cose, l' importanza dei servizi di architettura e di ingegneria relativi alla progettazione delle opere marittime di difesa e dei dragaggi rispetto alla realizzazione della darsena Europa, parte integrante di un piano più vasto, denominato "piattaforma Europa", che oltre alla realizzazione del terminal container prevede anche la costruzione di un nuovo terminal Ro-ro e di una darsena Petroli, destinata ad accogliere le navi che trasportano prodotti petroliferi.



Toscana: patto sviluppo e infrastrutture, confronto con De Micheli. Rossi, definite priorità

(FERPRESS) - Firenze, 28 NOV - "Oggi abbiamo presentato alla ministra De Micheli le richieste infrastrutturali di una Toscana che fa e che vuole rilanciare lo sviluppo e creare buona occupazione. La Regione è riuscita a mettere nero su bianco un elenco di opere ritenute strategiche da ben 19 soggetti sociali tra mondo dell' imprenditoria, dei sindacati, del commercio, delle cooperative. Si va dalla realizzazione del Corridoio Tirrenico, al potenziamento degli aeroporti, al raddoppio della Pistoia-Lucca, agli interventi sui Porti di Livorno e di **Piombino**. Non ci sono più incertezze o discussioni in corso. Oggi la ministra De Micheli ha incontrato tutti i rappresentanti di queste realtà, che hanno avuto modo di illustrarle i motivi per cui ritengono prioritarie queste opere. C' è un elenco definito e fino al mio ultimo giorno come presidente della Regione lavorerò perchè queste opere vengano realizzate. In questo senso studierò con grande attenzione le schede che la ministra mi ha consegnato nel corso dell' incontro di questa mattina, nelle quali si indica una sorta di cronoprogramma per l' avvio della realizzazione dei principali interventi stradali, ferroviari, portuali ed aeroportuali previsti in Toscana, dei quali avevamo discusso nel nostro precedente incontro nel mese di ottobre". A dirlo il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi al termine dell' incontro tra la ministra ai trasporti ed infrastrutture Paola De Micheli e i firmatari del 'Patto toscano per lo sviluppo'. All' incontro, oltre al presidente, erano presenti anche gli assessori regionali alle infrastrutture e governo del territorio Vincenzo Ceccarelli, e alle attività produttive, commercio e turismo Stefano Ciuoffo. "La ministra ci ha rassicurato sul fatto che dove c' è accordo sulle opere da fare la realizzazione procede in maniera più spedita - ha aggiunto Rossi - e si è detta disponibile ad avviare dei tavoli tecnici per stabilire modalità di avanzamento e tempi certi per il finanziamento e la realizzazione. Era quello che chiedevamo da tempo al Ministero, dei punti fermi su cui poter lavorare. Notiamo un cambio di passo al Ministero, sarà perchè finalmente abbiamo un ministro donna". Le grandi opere infrastrutturali sulle quali è confluito l' accordo delle istituzioni e delle parti sociali che hanno siglato il 'Patto per lo sviluppo' sono il Corridoio Tirrenico - che la Toscana costiera aspetta da troppo tempo -, le terze corsie autostradali lungo la A1 e la A11, il sottoattraversamento AV di Firenze, la 'Due mari' per creare un' arteria viaria 'orizzontale' tra Grosseto e Fano, realizzare il collegamento diretto tra il **Porto di Piombino** e la ss398 (bretella di **Piombino**), raddoppiare la linea ferroviaria Pistoia-Lucca ed il tratto Empoli-Granaiolo sulla linea per Siena (quest' ultimo anche da elettrificare), realizzare a Livorno la Darsena Europa ed i collegamenti ferroviari diretti tra **Porto** ed interporto, attuare i piani regolatori portuali di **Piombino** (piattaforma di smantellamento e refitting navale) e Marina di Carrara (progetto Waterfront), realizzare gli interventi di potenziamento per gli aeroporti di Firenze e Pisa, gli Assi viari di Lucca, l' adeguamento della ss67 Tosco-romagnola e vari altri interventi sulla viabilità. Questi gli interventi che la Toscana attende e dei quali ha bisogno per sostenere e riaffermare il proprio sviluppo economico, con il rilancio di una buona occupazione e il sostegno all' innovazione delle imprese. La realizzazione di queste opere, da sola, è capace di attivare una forza lavoro stimata in 87mila unità, ma il vero beneficio sarebbe successivo, dato che esse doterebbero la regione di infrastrutture moderne ed adeguate alle attuali necessità del sistema economico e della popolazione. Relativamente al Corridoio Tirrenico, la Ministra De Micheli ha spiegato che una norma del 1982 attualmente impedisce il passaggio delle competenze per l' opera ad Anas, ma l' intenzione del Ministero è modificare questa legge con un intervento che sarà fatto già nelle prossime ore.



Informare

Livorno

Presentata a Livorno la progettazione preliminare delle opere marittime di difesa e delle attività di dragaggio della Darsena Europa

Il Ministero - ha dichiarato Paola De Micheli - farà il possibile per supportare, non solo da un punto di vista procedurale ma anche finanziario, la realizzazione della Darsena Europa. Questo pomeriggio presso la Fortezza Vecchia di Livorno il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, ha illustrato il contenuto di un progetto che comprende le opere di protezione della nuova imboccatura portuale del porto di Livorno (imboccatura Nord), il nuovo bacino portuale della Darsena Europa con il relativo canale di accesso e le attività di dragaggio connesse alla loro funzionalità. Sono previsti lavori per 260 milioni di euro. Più in dettaglio, si prevede la realizzazione di un nuovo molo di sopraflutto (Diga Nord), la riconfigurazione e il prolungamento della diga del Marzocco (Diga Sud) e la realizzazione della nuova diga della Meloria, con demolizione di quella vecchia. Gli interventi di dragaggio sono finalizzati all' imbasamento delle nuove opere, all' approfondimento a -17 metri dei fondali del canale di accesso e alla realizzazione dei bacini e delle darsene interne (darsena del nuovo terminal container a -16 metri, specchio acqueo del bacino Santo Stefano e fondali prospicienti a -13 metri). Il materiale dragato, laddove non risultasse utilizzabile per il rimodellamento della spiaggia sommersa lungo il litorale pisano, verrà gestito all' interno di una nuova vasca colmata di adeguata capacità, localizzata nel nuovo bacino portuale della Darsena Europa e conterminata, sul lato mare, dal tratto terminale della Diga Nord e, sul lato interno, da argini in scogliera. Questa vasca rappresenterà la base per la realizzazione dei piazzali di un nuovo terminal dedicato alle Autostrade del Mare, la cui realizzazione è prevista nella seconda fase della Piattaforma Europa. Oltre alle aree di colmata poste alla radice della Diga Nord, è prevista anche una seconda vasca di contenimento tra la nuova Diga Sud e la Diga del Marzocco. La Darsena Europa sarà dotata di un bacino di evoluzione con diametro utile di 600 metri e profondità a -16 metri. Come previsto dal Piano Regolatore Portuale, anche il fondale prospiciente la banchina del futuro container terminal sarà dragato a -16 metri, ma è previsto che l' opera venga progettata in modo tale da consentire l' escavo fino a quota -20 metri. Grazie alla realizzazione delle opere in progetto i traffici navali del porto potranno essere suddivisi per tipologia merceologica tra la nuova imboccatura a nord e quella a sud, contribuendo a migliorare le condizioni di sicurezza della navigazione e del lavoro. Tutte le opere previste saranno assoggettate a Valutazione di Impatto Ambientale, nell' ambito del cui iter grande attenzione sarà dedicata alla conservazione dell' equilibrio sedimentario del litorale pisano. «Il progetto preliminare delle dighe e dei dragaggi - ha spiegato Corsini - sarà per il porto di Livorno un forte impulso alla realizzazione della Darsena Europa, verso la quale oggi viene fatto un decisivo e concreto passo in avanti. Già inserita nella programmazione nazionale di settore e destinataria di importanti finanziamenti regionali e statali, la Darsena Europa non è soltanto un asset strategico per la costa toscana ma rappresenta il futuro della città e del territorio, con ricadute positive anche da un punto di vista occupazionale: l' obiettivo è quello di arrivare a impiegare cento persone al giorno per circa due anni e mezzo». Intervenendo alla presentazione, il ministro De Micheli ha affermato che la sua presenza è volta a «comunicare in modo formale, e con una certa solennità, che il Ministero farà il possibile per supportare, non solo da un punto di vista procedurale ma anche finanziario, la realizzazione della Darsena Europa. Vogliamo sostenere questo progetto - ha aggiunto - perché abbiamo ben chiaro il ruolo di Livorno nel sistema portuale nazionale ed europeo, abbiamo ben chiaro quale debba essere il ruolo che un porto efficiente e moderno debba avere per affrontare



Informare

Livorno

e auspicabilmente vincere le sfide infrastrutturali del XXI secolo».

Il Nautilus

Livorno

Entra nel vivo il programma di sviluppo Blue-Port 2030 di ADSP MTS

Il diporto a sostegno dello sviluppo delle isole Benetti, Navigo e Cala de' Medici aprono le porte agli studenti elbani

Livorno - Benetti a Livorno, NAVIGO a Viareggio, Cala de' Medici a Rosignano, ospiteranno domani e dopodomani gli Istituti scolastici 'Cerboni' e 'Foresi' dell' Isola d' Elba. La visita è organizzata dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale (AdSP MTS)** nell' ambito delle attività di comunicazione e sensibilizzazione del programma di sviluppo Blue-Port 2030, lanciata a gennaio dall' **AdSP MTS**, su impulso della Direzione Sviluppo, Programmi europei ed Innovazione, e finalizzato a realizzare azioni e investimenti dedicati all' innovazione della dimensione insulare del **sistema portuale**. Il programma Blueport nasce su impulso della dimensione particolare che ha assunto l' **AdSP MTS**, data la sua competenza sulle isole, e si concretizza su assi diversi di attività che riguardano il rapporto con le scuole, la digitalizzazione dei servizi, la sostenibilità ambientale, l' innovazione e lo sviluppo collegato alla Blue Economy: importanti programmi di lavoro che sono stati condivisi con l' Associazione Nazionale Comuni Isole Minori (ANCIM) e che rappresentano il contenuto che l' **ADSP** mette a disposizione della crescita delle comunità locali. Giovedì 28, Benetti apre ai ragazzi le porte del suo cantiere per metterli in contatto con la tradizione navale della città di Livorno, dando come sempre prova della sua forte identità territoriale. Il percorso prevede una visita ai capannoni in cui sono in allestimento e in costruzione alcuni tra i più maestosi mega yacht e giga yacht, e prosegue verso l' Eliporto certificato Enac che Benetti ha fatto costruire per venire incontro alle esigenze dei suoi clienti, ma che concede in uso anche per eventuali emergenze mediche. La visita include anche una sosta presso la parte del cantiere dedicata a Lusben, uno dei centri refit più grandi e importanti al mondo. «Il ruolo che il mare e la nautica hanno per la Città di Livorno e per tutta la Toscana è fondamentale ed è importante farlo conoscere alle nuove generazioni», ha dichiarato Franco Fusignani, Amministratore Delegato di Benetti, che ha aggiunto: «L' obiettivo è far appassionare questi ragazzi al nostro settore e renderli consapevoli delle sue potenzialità». Gli studenti si recheranno poi presso la sede di NAVIGO per una presentazione del distretto della nautica e visita alla struttura del Polo Nautico, per approdare, nella mattinata di venerdì 29, al Porto Cala de' Medici, con presentazione e visita conoscitiva della struttura. «Siamo molto felici di poter dare il nostro contributo all' iniziativa - ha commentato l' ad e direttore **portuale** del Cala de' Medici, Matteo Italo Ratti - crediamo fortemente nella necessità di un collegamento diretto fra gli Istituti di formazione e il mondo del lavoro, affinché possano venire formate figure professionali da impiegare direttamente nel settore». Nuovo appuntamento la prossima primavera, per una visita in materia di digitalizzazione, innovazione, energia, presso CNR e Sant' Anna di Pisa.



Patto toscano per lo sviluppo

Rossi: priorità definite, possibile ora il cambio di passo

Massimo Belli

FIRENZE E' soddisfatto Enrico Rossi al termine dell'incontro tra la ministra Paola De Micheli e i firmatari del Patto toscano per lo sviluppo'. All'incontro erano presenti anche gli assessori regionali Vincenzo Ceccarelli e Stefano Ciuoffo. A margine dell'incontro, prima di trasferirsi a Livorno per parlare del progetto della darsena Europa, il presidente della Regione Toscana ha detto: abbiamo presentato alla ministra De Micheli le richieste infrastrutturali di una Toscana che fa e che vuole rilanciare lo sviluppo e creare buona occupazione. La Regione è riuscita a mettere nero su bianco un elenco di opere ritenute strategiche da ben 19 soggetti sociali tra mondo dell'imprenditoria, dei sindacati, del commercio, delle cooperative. Si va dalla realizzazione del Corridoio Tirrenico, al potenziamento degli aeroporti, al raddoppio della Pistoia-Lucca, agli interventi sui porti di Livorno e di Piombino. Non ci sono più incertezze o discussioni in corso. Oggi la ministra De Micheli ha incontrato tutti i rappresentanti di queste realtà, che hanno avuto modo di illustrarle i motivi per cui ritengono prioritarie queste opere. C'è un elenco definito e fino al mio ultimo giorno come presidente della Regione lavorerò perchè queste opere vengano realizzate. In questo senso studierò con gran de attenzione le schede che la ministra mi ha consegnato nel corso dell'incontro di questa mattina, nelle quali si indica una sorta di cronoprogramma per l'avvio della realizzazione dei principali interventi stradali, ferroviari, portuali ed aeroportuali previsti in Toscana, dei quali avevamo discusso nel nostro precedente incontro nel mese di ottobre. La ministra ci ha rassicurato sul fatto che dove c'è accordo sulle opere da fare la realizzazione procede in maniera più spedita ha aggiunto Rossi e si è detta disponibile ad avviare dei tavoli tecnici per stabilire modalità di avanzamento e tempi certi per il finanziamento e la realizzazione. Era quello che chiedevamo da tempo al Ministero, dei punti fermi su cui poter lavorare. Notiamo un cambio di passo al Ministero, sarà perchè finalmente abbiamo un ministro donna. Le grandi opere infrastrutturali sulle quali è confluito l'accordo delle istituzioni e delle parti sociali che hanno siglato il Patto per lo sviluppo' sono il Corridoio Tirrenico che la Toscana costiera aspetta da troppo tempo -, le terze corsie autostradali lungo la A1 e la A11, il sotto attraversamento AV di Firenze, la Due mari' per creare un'arteria viaria orizzontale' tra Grosseto e Fano, realizzare il collegamento diretto tra il Porto di Piombino e la ss398 (bretella di Piombino), raddoppiare la linea ferroviaria Pistoia-Lucca ed il tratto Empoli-Granaiolo sulla linea per Siena (quest'ultimo anche da elettrificare), realizzare a Livorno la darsena Europa ed i collegamenti ferroviari diretti tra porto ed interporto, attuare i piani regolatori portuali di Piombino (piattaforma di smantellamento e refitting navale) e Marina di Carrara (progetto Waterfront), realizzare gli interventi di potenziamento per gli aeroporti di Firenze e Pisa, gli Assi viari di Lucca, l'adeguamento della ss67 Tosco-romagnola e vari altri interventi sulla viabilità. Questi gli interventi che la Toscana attende e dei quali ha bisogno per sostenere e riaffermare il proprio sviluppo economico, con il rilancio di una buona occupazione e il sostegno all'innovazione delle imprese. La realizzazione di queste opere, da sola, è capace di attivare una forza lavoro stimata in 87mila unità, ma il vero beneficio sarebbe successivo, dato che esse doterebbero la regione di infrastrutture moderne ed adeguate alle attuali necessità del sistema economico e della popolazione. Relativamente al Corridoio Tirrenico, la ministra De Micheli ha spiegato che una norma del 1982 attualmente impedisce il passaggio delle competenze per l'opera ad Anas, ma l'intenzione del Ministero è modificare questa legge con un intervento che sarà fatto già nelle prossime ore.



The screenshot shows the top of a news article on the Messaggero Marittimo website. The header includes the site's logo, navigation links for 'SHIPPERI', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO', and a search icon. The main headline is 'Patto toscano per lo sviluppo' with a sub-headline 'Rossi: priorità definite, possibile ora il cambio di passo'. Below the headline is a photo of Massimo Belli and a short text snippet starting with 'FIRENZE - E' soddisfatto Enrico Rossi al termine dell'incontro tra la ministra Paola De Micheli e i firmatari del Patto toscano per lo sviluppo'. At the bottom of the snippet, there are social media sharing icons and a 'Bilancio Comparto' link.

Una foto storica: il Governo conferma il finanziamento alla Darsena Europa

L'annuncio del ministro De Micheli arrivata a Livorno per ufficializzare la notizia

Giulia Sarti

LIVORNO Il sindaco di Livorno Luca Salvetti, l'ha definita una foto storica quella che si è potuta scattare oggi con l'annuncio da parte del ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Paola De Micheli del finanziamento alla Darsena Europa da parte del Governo. La notizia, che circolava nell'aria, arriva al termine della visita in Toscana del ministro, che dopo aver incontrato questa mattina a Firenze i firmatari del Patto toscano per lo sviluppo, è giunta in città. Nell'incontro in Fortezza vecchia il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno settentrionale Stefano Corsini ha presentato al ministro, alle istituzioni, imprenditori e stampa il progetto preliminare per la progettazione delle opere di difesa e dei dragaggi relative alla Darsena Europa. A due giorni dalla scadenza della finestra temporale che hanno a disposizione i privati per presentare una proposta completa, seguendo quanto previsto dall'articolo 183 del Codice degli Appalti, Corsini sembra convinto che la Darsena Europa non solo si farà, ma anche in tempi certi, con la conclusione dei lavori a metà del 2024. Nella prima fase dell'opera, parte del progetto più grande detto Piattaforma Europa, come presentato dallo stesso presidente Corsini, si realizzerà il terminal container, per poi passare nella fase successiva alla costruzione di un nuovo terminal ro-ro e di una Darsena petroli destinata ad accogliere le navi che trasportano prodotti petroliferi. All'appello mancherebbero ancora, dopo quelli stanziati dalla Regione, circa 200 milioni sottolinea il presidente dell'Authority. Ed è a questo punto che la vera notizia viene ufficializzata dal ministro De Micheli: Sono qui non solo

perché un'occasione bella per un ministro quella di presentare e ascoltare il progetto di un'opera importante che rafforzerà il porto, la città e il territorio, ma anche per chiarire in modo formale il sostegno del ministero, non solo a parole ma tradotto in termini economici. Un progetto, ha proseguito il ministro, che il Governo vuole sostenere perché è chiaro il ruolo dello scalo labronico nel sistema italiano ed europeo, e soprattutto quello che potrebbe avere dopo la costruzione della nuova infrastruttura. Questo perché l'Italia, per la sua posizione, è al centro della movimentazione delle merci nel Mediterraneo che non devono essere dirottate sui porti del nord Europa, ma trovare casa anche nella nostra penisola, pensando a uno sviluppo del sistema portuale dei prossimi 10 anni. Dietro la movimentazione di merci -ha evidenziato- sappiamo esserci sempre anche un investimento manifatturiero che in qualche anno si potrebbe realizzare anche qui. Ecco perché, ha detto rispondendo alla domanda sul contenzioso con l'Europa in materia portuale, vogliamo negoziare con l'Europa per garantire l'attività dei nostri porti, puntando su ragioni forti che evidenzino come il nostro sia un territorio particolare rispetto al resto d'Europa, con un sistema necessario alla competitività del Paese. In questo sistema portuale il ministro De Micheli vede inserito il finanziamento alla Darsena Europa, con porti collegati al sistema ferroviario, aeroportuale e in cui non si può certo fare a meno del trasporto su gomma, ma almeno togliere lo squilibrio col ferro. Le infrastrutture -ha concluso- si fanno non per il gusto di farle, ma perché moltiplicatori di crescita, che vanno realizzate solo quando possono essere davvero utili al miglioramento della qualità della vita delle persone e delle imprese. Oggi è un punto di svolta che il ministro ha dato con un cambiamento di passo in poco tempo ha detto prendendo la parola il governatore Enrico Rossi, che ha voluto ribadire, quasi come per rendere ancora più vero qualcosa che da anni come presidente della Regione, si era sentito dire, l'importanza del finanziamento da parte del Governo. L'opera per il porto di Livorno è la svolta anche per realizzare altre opere di logistica importanti. Dello stesso parere il sindaco di Livorno Salvetti: La cittadinanza è consapevole dell'importanza di questa notizia che oggi vede la possibilità di scattare una foto' storica dove sono riuniti tutte le

The screenshot shows the top of a web article on the 'Messaggero Marittimo' website. The header includes the site logo, navigation links for 'SHIPPERI', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTOTRASPORTO', and a search icon. The main headline reads 'Una "foto" storica: il Governo conferma il finanziamento alla Darsena Europa'. Below the headline is a sub-headline: 'L'annuncio del ministro De Micheli arrivata a Livorno per ufficializzare la notizia'. The article text begins with 'LIVORNO - Il sindaco di Livorno Luca Salvetti, l'ha definita una foto "storica" quella che si è potuta scattare oggi con l'annuncio da parte del ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti Paola De Micheli del finanziamento alla Darsena Europa da parte del Governo...'. To the right of the article is a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'MAGISTRATO' dropdown menu. Below the form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' with small thumbnail images and titles of other articles.

Messaggero Marittimo

Livorno

istituzioni competenti, che un sindaco ha il dovere di mettere insieme favorendone i rapporti. Soddisfatti anche il comandante della Capitaneria di porto Giuseppe Tarzia e il presidente Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno Riccardo Breda. Soprattutto nell'ultimo anno -ha sottolineato Tarzia- siamo riusciti a fare cose che non immaginavamo, come accogliere grandi navi a cadenza regolare. I traffici sono cresciuti, ma si tratta di un sistema di sopravvivenza' che certamente si evolverà al termine della costruzione dell'opera a mare. La conferma del finanziamento alla Darsena Europa è la notizia che Livorno si aspettava, su un'opera che avrà ricadute su tutto il territorio. Dobbiamo essere pragmatici e lei -ha detto Breda rivolgendosi al ministro- ha detto di esserlo. Per fare questo dobbiamo dare priorità e il porto è una di queste. Il progetto è pronto, i soldi ci sono. Resta solo da vedere se d'ora in poi non ci saranno intoppi

Il ministro De Micheli a Livorno: le questioni aperte sul tavolo nazionale

Mose, sicurezza di ponti e viadotti, concessioni autostradali e questione Arcelor Mittal

Redazione

LIVORNO Paola De Micheli, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, è arrivata a Livorno per ufficializzare il finanziamento economico, ma non solo, del Governo alla Darsena Europa. Ai nostri microfoni risponde a proposito delle diverse questioni aperte sul tavolo del ministero che guida: Mose, sicurezza di ponti e viadotti, concessioni autostradali e questione Arcelor Mittal. Sulla Darsena Europa, il ministro puntualizza come questa opera sia una grande occasione da non perdere e come, per il terzo porto italiano, quale è Livorno, significa rispondere alla giusta esigenza di adeguarsi alle sfide del futuro.



Darsena Europa, attracco al futuro

È stata presentata questo pomeriggio, nella splendida cornice della Fortezza Vecchia, la progettazione preliminare delle opere marittime di difesa e delle attività di dragaggio della Darsena Europa, l'opera di espansione a mare con la quale il porto di Livorno mira a conquistare nuove quote di traffico, specialmente nel segmento dei container. Davanti a una platea numerosa, e alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, il presidente dell'AdSP del Mar Tirreno Settentrionale Stefano Corsini ha illustrato il contenuto di un progetto che comprende le opere di protezione della nuova imboccatura portuale del porto di Livorno (imboccatura Nord), il nuovo bacino portuale della Darsena Europa con il relativo canale di accesso e le attività di dragaggio connesse alla loro funzionalità. Sono previsti lavori per 260 milioni di euro. Più in dettaglio, si prevede la realizzazione di un nuovo molo di sopraflutto (Diga Nord), la riconfigurazione e il prolungamento della diga del Marzocco (Diga Sud) e la realizzazione della nuova diga della Meloria, con demolizione di quella vecchia. Gli interventi di dragaggio sono finalizzati all'imbasamento delle nuove opere, all'approfondimento a -17 metri dei fondali del canale di accesso e alla realizzazione dei bacini e delle darsene interne (darsena del nuovo terminal container a -16 m, specchio acqueo del bacino Santo Stefano e fondali prospicienti a -13 m). Il materiale dragato, laddove non risultasse utilizzabile per il rimodellamento delle spiagge sommersa lungo il litorale pisano, potrà essere gestito all'interno di una nuova vasca colmata di adeguata capacità, localizzata nel nuovo bacino portuale della Darsena Europa e conterminata, sul lato mare, dal tratto terminale della Diga Nord e, sul lato interno, da argini in scogliera. Questa vasca rappresenterà la base per la realizzazione dei piazzali di un nuovo terminal dedicato alle Autostrade del Mare, la cui realizzazione è prevista nella seconda fase della Piattaforma Europa. Oltre alle aree di colmata poste alla radice della Diga Nord, è prevista anche una seconda vasca di contenimento tra la nuova Diga Sud e la Diga del Marzocco. La Darsena Europa sarà dotata di un bacino di evoluzione con diametro utile di 600 metri e profondità a 16 metri. Come previsto dal Piano Regolatore Portuale, anche il fondale prospiciente la banchina del futuro terminal container sarà dragato a -16 metri, ma è previsto che l'opera venga progettata in modo tale da consentire l'escavo fino a quota -20 metri. Grazie alla realizzazione delle opere in progetto, i traffici navali del porto potranno essere suddivisi per tipologia merceologica tra la nuova imboccatura a nord e quella a sud, cosa, questa, che contribuirà a migliorare le condizioni di sicurezza della navigazione (e del lavoro). Tutte le opere previste saranno chiaramente assoggettate a Valutazione di Impatto Ambientale, nell'ambito del cui iter grande attenzione sarà dedicata alla conservazione dell'equilibrio sedimentario del litorale pisano. «Il progetto preliminare delle dighe e dei dragaggi darà un forte impulso alla realizzazione della Darsena Europa, verso la quale viene fatto un decisivo e concreto passo in avanti. Ora non si può più tornare indietro» ha detto Corsini. «La Darsena Europa non è soltanto un asset strategico per la costa ma rappresenta il futuro della città e del territorio toscano, con ricadute positive anche da un punto di vista occupazionale: l'obiettivo è quello di arrivare a impiegare cento persone al giorno per circa due anni e mezzo». Intervenedo nel corso dell'iniziativa, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli ha espresso una posizione chiara nei confronti dell'opera: «Sono qui per comunicare in modo formale, e con una certa solennità, che il Ministero farà il possibile per supportare, non solo da un punto di vista procedurale ma anche finanziario, la realizzazione della Darsena Europa». «Vogliamo sostenere questo progetto perché abbiamo ben chiaro il ruolo di Livorno nel sistema portuale nazionale ed europeo, abbiamo ben chiaro quale debba essere il ruolo che un porto efficiente e moderno

Focus Interventi Interviste News Espo 2019 Osservatorio Europeo MeFi in @ Q

PORT NEWS

Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

DIRETTORE RESPONSABILE ANNO 11/2019



Presentate le opere di difesa e dragaggio Darsena Europa, attracco al futuro

28 Novembre 2019 — Espo

di Redazione Port News

È stata presentata questo pomeriggio, nella splendida cornice della Fortezza Vecchia, la progettazione preliminare delle opere marittime di difesa e delle attività di dragaggio della Darsena Europa, l'opera di espansione a mare con la quale il porto di Livorno mira a conquistare nuove quote di traffico, specialmente nel segmento dei container.

Davanti a una platea numerosa, e alla presenza del Ministro delle Infrastrutture

Grazie alla realizzazione delle opere in progetto, i traffici navali del porto potranno essere suddivisi per tipologia merceologica tra la nuova imboccatura a nord e quella a sud, cosa, questa, che contribuirà a migliorare le condizioni di sicurezza della navigazione (e del lavoro).

Tutte le opere previste saranno chiaramente assoggettate a Valutazione di Impatto Ambientale, nell'ambito del cui iter grande attenzione sarà dedicata alla

Ambiente Adsp
Autorità
Portuali
Infrastrutture
Innovazione
tecnologica
Logistica Portuale
Porto di Livorno
Riforma portuale
Delrio
Shipping
portuali
marittimi

Portnews

Livorno

deve avere per affrontare e auspicabilmente vincere le sfide infrastrutturali del XXI secolo».

La Darsena Europa muove il primo passo

Il primo faticoso passo è compiuto. Il progetto preliminare del primo tassello della Darsena Europa - l'opera di espansione a mare con la quale il porto di Livorno punta a conquistare nuove quote di traffico, specialmente nel segmento dei container - è pronto per essere sottoposto alla valutazione d'impatto ambientale. Oggi, 28 novembre, il progetto redatto dal raggruppamento guidato dalla veneziana F&M Ingegneria con Haskoning-Dhv Nederland, G&T e Hs Marine è stato presentato a Livorno, alla presenza del ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli: si tratta delle opere marittime di difesa (tra cui la realizzazione della nuova diga della Meloria e la demolizione della vecchia) e delle attività di dragaggio (per portare a -17 metri i fondali del canale di accesso ai bacini), che saranno poi messe in gara dall' **Autorità portuale del Mar Tirreno settentrionale**. «Sono previsti lavori per 260 milioni», afferma l'ente in un comunicato senza sbilanciarsi sulla data. L'intera Darsena Europa oggi vale circa 660 milioni, ma il terminal container dovrebbe essere costruito in project financing. «Oggi viene fatto un decisivo e concreto passo in avanti verso la realizzazione della Darsena Europa», ha spiegato il presidente dell' **Autorità portuale**, Stefano Corsini, pensando ai cantieri che potranno «impiegare cento persone al giorno per circa due anni e mezzo». Il presidente della Regione, Enrico Rossi, ha definito l'opera «decisiva per il futuro del porto di Livorno», ricordando anche l'importanza della realizzazione dello 'scavalco' ferroviario per collegare porto e interporto. Dal ministro De Micheli è arrivata l'assicurazione che «il Ministero farà il possibile per supportare, non solo da un punto di vista procedurale ma anche finanziario, la realizzazione della Darsena Europa». I soldi certi per adesso sono i 250 milioni finanziati dalla Regione Toscana.



Il Tirreno

Livorno

Il caso rivellino

Depuratore nuovo e via dal centro Ecco i dettagli dell' operazione

Trasferimento annunciato 2 anni fa, ora si sblocca Il Comune acquista un' area per 2,7 milioni, Asa rimborsa

Andrea RocchiLIVORNO. Un depuratore inadeguato, in un' area sbagliata del quartiere Venezia, che sarà potenziato per almeno 30.000 utenze (tra civili ed industriali) con una novità rispetto a quanto annunciato in passato: l' area ex Erg di via dei Trasportatori non sarà data in concessione al comune di Livorno, bensì palazzo civico acquisterà i terreni della Paduletta, fra l' ex Trw e la raffineria Eni, con un mutuo che l' ente chiederà a Cassa Depositi e Prestiti e che Asa rimborserà caricandolo sulla tariffa. Peserà, in sostanza, 0,007 euro in più a metro cubo. Cifra che sarà rimodulata in bolletta. Ma senza aumento per i cittadini, ha assicurato l' assessore Gianfranco Simoncini, durante la seduta della seconda commissione, rispondendo alle domande dei consiglieri (sul punto hanno chiesto chiarimenti Talini, Futuro e Ghiozzi, Lega). Questi ultimi preoccupati che l' operazione fosse caricata in bolletta sulle tasche dei cittadini. I tempi di completamento dell' opera - già annunciata due anni fa per il 2019 - fissano la scadenza del 31 dicembre 2022. La soluzione della concessione - ha detto Simoncini - è stata scartata perché non risolveva il problema della titolarità del bene - il depuratore, appunto - che sarebbe rimasto di proprietà dell' **Autorità Portuale**, proprietaria dell' area. Con l' acquisto dei terreni, invece, il depuratore resta in mano dell' **Autorità** Idrica. L' investimento per il nuovo impianto e la riattivazione della linea della Paduletta costerà 6 milioni: 1,6 messi a disposizione dalla Regione, 4,4 da Asa. Il trasferimento, invece, 5 milioni la cui copertura finanziaria è ancora da definire ma che sarà trovata - ha detto l' assessore allo Sviluppo - all' interno del Piano d' ambito. In commissione si è discusso anche del valore dei terreni che il Comune comprerà. Anche perché - come ha fatto notare la presidente Stella Sorgente (M5S) - originariamente l' **Autorità Portuale** aveva stimato un costo di circa 6 milioni. Gli accertamenti dei tecnici del Comune e dell' agenzia del Demanio hanno portato, poi, ad una perizia di 2.707.000 euro. Che impegneranno le casse comunali per 2,9 milioni (mutuo con imposta di registro). Una differenza di stime su cui Sorgente ed altri consiglieri hanno chiesto delucidazioni. Simoncini del resto ha sottolineato come i terreni in questione insistano su un' area disciplinata dalla Seveso (rischio rilevante) con alcune criticità di carattere idraulico, aspetti che indubbiamente ne limitano il valore. Simoncini (ieri in aula era presente anche l' assessore al Bilancio Ferroni) ha poi assicurato che con l' acquisto da parte del comune dell' area non si abbatte il piano di investimenti di Asa, che resta valido. Un' altra questione che dovrà poi essere affrontata è quella della valorizzazione dell' area della Cinta Esterna che si affaccia sulla Venezia, una volta che il depuratore del Rivellino farà le valigie. Al netto della bonifica una delle opzioni -ha ricordato Simoncini - su cui si sta riflettendo è quello di reperire fondi dell' accordo di programma. Con l' avvio del recupero di Forte San Pietro, l' obiettivo è quello di realizzare un masterplan che si estenda anche al Rivellino. --



Jindal a Roma per il piano industriale

L'incontro è il 4 dicembre al tavolo del Mise. Ferrari: «Riprendiamo la discussione che era stata sospesa»

PIOMBINO Piano industriale di Jindal, bonifiche, completamento dei lavori al porto e strada 398: di questo e di altro di parlerà mercoledì 4 dicembre nell'incontro tra il Comune e il ministero dello Sviluppo Economico per l'attuazione del programma di rilancio dell'area di crisi industriale complessa di Piombino. «Con il nuovo Governo - spiegano sindaco Francesco Ferrari e Sabrina Nigro, assessore al Lavoro - abbiamo subito chiesto un incontro al Mise per riprendere la discussione lasciata in sospeso: finalmente la richiesta è stata accolta. Nelle riunioni precedenti avevamo sollecitato anche la presenza di altri ministeri data la complessità della situazione che chiama in causa anche le competenze di altri soggetti, non solo del Mise. Sono moltissimi i temi da affrontare, a partire dallo stato dell'arte delle bonifiche, dalla sfera occupazionale, dallo stato di avanzamento degli interventi infrastrutturali e del piano industriale di Jsw. È necessario avere una visione complessiva della condizione del nostro territorio che includa tutte le problematiche, un quadro generale che ci permetta di lavorare a una programmazione concreta. Occorre collaborare tra vari livelli istituzionali per arrivare ad una soluzione». Convocati al tavolo anche il presidente della Regione Enrico Rossi, il presidente della Provincia Maria Ida Bessi, Anpal, l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, il Ministero dell'Ambiente, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il ministero per il Sud e la coesione territoriale e gli amministratori delegati di Invitalia e della Rete ferroviaria italiana oltre al presidente di Terna.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

area di crisi

Il Comune convocato il 4 dicembre al Ministero

L' appuntamento Convocato per mercoledì 4 dicembre l' incontro tra il Comune di Piombino e il ministero dello Sviluppo economico per parlare dell' attuazione del programma di rilancio dell' area di crisi industriale complessa di Piombino. «Dopo l' avvicinarsi del Governo - scrivono il sindaco Francesco Ferrari e Sabrina Nigro, assessore al Lavoro - abbiamo subito chiesto un nuovo incontro al Mise per riprendere la discussione lasciata in sospeso: finalmente la richiesta è stata accolta. Nelle riunioni precedenti avevamo sollecitato anche la presenza di altri ministeri data la complessità della situazione che chiama in causa anche le competenze di altri soggetti, non solo del Mise. Sono moltissimi i temi da affrontare, a partire dallo stato dell' arte delle bonifiche, dalla sfera occupazionale, dallo stato di avanzamento degli interventi infrastrutturali e del piano industriale di Jsw. È necessario avere una visione complessiva della condizione del nostro territorio che includa tutte le problematiche, un quadro generale che ci permetta di lavorare a una programmazione concreta che abbracci tutte le sfere del tessuto sociale ed economico del territorio. Per fare questo è necessario interfacciarsi con gli altri livelli istituzionali: collaborare è l' unico modo per risolvere i problemi causati da anni di malagestione. Quindi, ben venga questo incontro: speriamo che sia concretamente utile ad aprire un dibattito e un percorso virtuoso per rilanciare la città». Convocati al tavolo anche il presidente della Regione Enrico Rossi, il presidente della Provincia Maria Ida Bessi, Anpal, l' **Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno settentrionale, il ministero dell' Ambiente, il ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il ministero per il Sud e la coesione territoriale e gli amministratori delegati di Invitalia e della Rete ferroviaria italiana oltre al presidente di Terna. --



Gazebo anche d'inverno al porto antico «Qui c'è vita tutto l'anno, noi ci crediamo»

Il Bar Manganelli cambia il dehors per usarlo pure d'inverno. «Aspettando il nuovo terminal»

IL COMMERCIO ANCONA Un gazebo a prova di freddo e vento per ospitare la clientela anche d'inverno, perché da quelle parti non passano solo croceristi e passeggeri dei traghetti. Il Bar-ristorante Manganelli, aperto da 70 anni a ridosso delle mura romaniche dello scalo traiano, investe sulle potenzialità del porto antico con un progetto che renderà praticabile tutto l'anno, non solo quando il meteo lo consente, il dehors che si affaccia sulle banchine, proprio a ridosso della portella Santa Maria. La pergo-tenda La ditta Bar Manganelli di Manganelli A. & C ha presentato di recente all' **Autorità portuale** la domanda per variare la concessione con la posa di una struttura metallica di tipo pergo-tenda a ridosso della facciata del bar, in sostituzione del dehors già presente, ormai datato e troppo leggero per la stagione autunno-inverno. Il pergolato si svilupperà per tutta la lunghezza della facciata del bar, oltre 12 metri e mezzo, e su una profondità variabile tra 3,40 metri e 4,40. I lavoratori dei cantieri «Abbiamo pensato di rifare il gazebo per lavorare anche durante l'inverno, perché buona parte della nostra clientela, penso ai lavoratori della Fincantieri, non è soltanto stagionale», spiega Andrea Manganelli, che continua l'opera del babbo Augusto e del nonno Umberto, titolare della prima licenza rilasciata il primo gennaio 1949 per aprire un bar, tra lo scalo Vittorio Emanuele e il mare. «Noi abbiamo sempre creduto nelle potenzialità del porto antico, io qui ci sono praticamente nato e lo sento come la mia seconda casa - aggiunge Andrea -. Abbiamo resistito nei momenti difficili, come lo sbarramento delle reti di Schengen del 2007 o la crisi della Fincantieri». Ora che i cantieri hanno il portafogli-ordini saturo per anni e il porto non è più isolato dalla città, Manganelli e altri operatori sono pronti a investire. «Anche perché, con il progetto per la nuova illuminazione del waterfront e il nuovo molo per le navi da crociera - ricorda il nipote del fondatore -, il porto antico è destinato ad essere sempre più animato. Chi è contrario al nuovo terminal delle crociere non si rende conto degli effetti positivi che avrà sull'economia locale, non certo solo per noi operatori del porto. E le navi saranno sempre meno inquinanti». Il nuovo gazebo del bar Manganelli dovrebbe essere pronto per la prossima estate, anche se il vero valore aggiunto lo si apprezzerà dall'autunno. L'iter avviato «L'iter è appena all'inizio - spiega Andrea Manganelli -, oltre al via libera dell' **Autorità portuale**, serviranno diversi altri nulla osta: la Soprintendenza valuterà la compatibilità del nostro progetto di gazebo, che rispetto al precedente di 20 anni fa è molto migliorativo dal punto di vista estetico e di integrazione con il contesto architettonico, poi servirà anche l'autorizzazione della Dogana. Ma noi ci crediamo, il porto è casa nostra». Lorenzo Sconocchini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

La manifestazione

Scatta il quarto sciopero per il clima Il corteo da piazza Cavour verso il porto

Previsti anche gli interventi di Valerio Calzolaio ed Emilio D' Alessio

E siamo arrivati a quattro. Appuntamento questa mattina alle 9 in piazza Cavour per il quarto «Sciopero globale per il clima» organizzato da Fridays for Future Ancona e da altri gruppi pronti a sfilare per le vie del centro per dire basta ai cambiamenti climatici provocati dall'attività umana incontrollata e irresponsabile. Il corteo raggiungerà il porto, in cui si terranno interventi da parte di due ospiti principali: Valerio Calzolaio (sottosegretario al Ministero dell' Ambiente 1996-2001, consulente Onu) che parlerà della connessione tra clima e migrazioni ed Emilio D' Alessio (presidente del Parco Regionale del Conero e Membro della Commissione Mediterranea Sviluppo Sostenibile Unep) che parlerà di negoziati internazionali, soprattutto in vista della COP25 di Madrid. Anche questo quarto Sciopero per il Clima si svolgerà in migliaia di altre città di tutto il globo prevedendo centinaia di migliaia di partecipanti. «E' bene ricordare - che i ragazzi che scendono in piazza non vogliono tornare al passato, ma chiedono giustizia intergenerazionale affinché il benessere umano sia assicurato a tutti e nessuno rimanga indietro».



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il ponte del 2 giugno cambierà ancora

di Giulia Mancinelli SENIGALLIA Stretta finale sul nuovo ponte 2 Giugno ed escavo del porto. Ieri mattina il sindaco Maurizio Mangialardi ha incontrato l' Autorità di Bacino per fare il punto su tre priorità cui la Regione, tramite i propri incaricati, dovrà fare fronte nell' immediatezza. La prima questione ha riguardato la riqualificazione del Ponte 2 Giugno. Accantonato il primo progetto presentato dal Consorzio di Bonifica, incaricato dalla Regione di effettuare i lavori, anche la nuova ipotesi presentata ieri sarà rivista. L' idea progettuale del ponte a campata unica con arco rovesciato non piaceva al Comune ma neanche alla stragrande maggioranza dei senigalliesi. Di lì la richiesta del sindaco Mangialardi al Consorzio di Bonifica di rivedere il progetto. L' input era quello di aver un ponte senza pile in alveo ma «più consono al contesto urbanistico e architettonico» in cui è inserito. Sostanzialmente andavano archiviate gli elementi più futuristici. Il Consorzio di Bonifica si è messo al lavoro e ieri ha portato sul tavolo del confronto un nuovo progetto che però non sarà quello definitivo. «Adesso il nuovo progetto presentato risponde ingegneristicamente a tutte le esigenze tecnico-strutturali che il nuovo ponte dovrà avere ma non ci siamo ancora - afferma il sindaco Mangialardi - stilisticamente non è ancora un ponte adatto ad essere inserito nel nostro centro storico». Il progetto presentato ieri ha eliminato l' arco rovesciato ma prevede travi orizzontali che costituiscono di fatto un parapetto tutto compatto del ponte. «Per il progetto finale del nuovo ponte bisognerà apportare ancora qualche modifica - prosegue il sindaco- il Consorzio di Bonifica ha presentato un progetto dove è stato eliminato l' arco rovesciato ma le travi previste devono essere modificate. Aspettiamo ora la nuova ipotesi, intanto possiamo dire che sicuramente il nuovo ponte 2 Giugno assomiglierà moltissimo a quello attuale. Ringrazio il Consorzio di Bonifica per il lavoro che sta svolgendo». Oltre alla riqualificazione del ponte 2 Giugno, nell' incontro di ieri si è fatto il punto anche sull' escavo del fiume Misa e sul rafforzamento di quello che domani sarà l' allargamento dell' argine verso il mare. «Su questi punti c' è stata una piena condivisione degli obiettivi», conclude Mangialardi.



Blitz della Finanza all' Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centro Settentrionale: sequestrati pc e cellulari. Perquisite case e auto

Porto turistico, 4 indagati

Il pm ha iscritto il presidente, la segretaria generale e 2 imprenditori. Nel mirino anche un alto dirigente

AUGUSTO PARBONI a.parboni@iltennpoit Bufera giudiziaria a Civitavecchia. Blitz delle Fiamme Gialle all' Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centro Settentrionale. I finanziari, infatti, ieri mattina si sono presentati per perquisire gli uffici nell' ambito di un' inchiesta aperta dalla procura di Civita vecchia per il reato di turbativa d' asta. Nel mirino della magistratura ci sono, per ora, quattro persone: il presidente dell' Authority **Francesco Maria Di Majo**, la segretaria generale Roberta Macii e due imprenditori. Al centro dell' inchiesta, che ha portato alle prime iscrizione sul registro degli indagati, c' è l' appalto per il Marina Yachting Club. La Finanza, infatti, ieri mattina ha eseguito una serie di perquisizioni anche nelle abitazioni di alcuni indagati per cercare documenti utili a verificare se l' aggiudicazione dell' opera sia stata eseguita in maniera cristallina. Hanno bussato anche a casa di un alto dirigente della stessa Authority. Si tratta di un' inchiesta che è partita in seguito a un accertamento svolto dall' Anac, che in un documento ha puntato il mirino soprattutto su Rogedil e Port Mobility. All' attenzione dell' Anac, il trasferimento del pacchetto azionario di Port Mobility a Regidil nel 2014. Al centro delle perplessità dell' Autorità nazionale anticorruzione, i requisiti della Regidil riguardo ai servizi di manutenzione, mobilità e viabilità del nuovo porto turistico che cambierebbe il volto dello storico porto. Il documento dell' Anac è stato preso subito in esame proprio dalle Fiamme Gialle, che sono coordinate dal pubblico ministero di Civitavecchia Alessandro Gentile, che ha già ascoltato come persona informata sui fatti l' ex sindaco Antonio Cozzolino. Quello di ieri, dunque, è solo un altro capitolo dell' indagine che deve far luce sull' appalto. I militari della Finanza della stazione Navale e della Compagnia di Civitavecchia, infatti, con queste perquisizioni, hanno poluto acquisire, anche nella Capitale, altro materiale utile a far luce sulla gara: nelle mani degli investigatori sono finiti anche i computer degli indagati, sono state passate al setaccio anche le loro automobili, le abitazioni e sono stati sequestrati i cellulari. C' è stata, dunque, un' accelerazione nell' inchiesta per evitare che la stessa potesse essere «messa a rischio». E stata infatti la stessa procura a definire «indispensabili» queste le perquisizioni di ieri mattina. «Stiamo valutando le iniziative da porre in essere nel più breve tempo possibile al fine di chiarire la posizione dei suddetti, confidando che le argomentazioni che porteremo all' attenzione della magistratura possano definitivamente, ed in tempi rapidi, chiarire la vicenda e le rispettive posizioni», ha detto l' avvocato Lorenzo Mereu, che assiste i vertici dell' Authority. «Il presidente della Port Mobility e della Roma Marina Yachting srl e l' ad della Port Mobility, rappresentano di essere assolutamente estranei alla vicenda», ha detto infine l' avvocato Andrea Mioli.



(Sito) Adnkronos

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia, perquisizioni al porto: 4 indagati

Perquisizioni della guardia di finanza a **Civitavecchia** all' Autorità di di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Quattro gli indagati . L' accusa nei loro confronti è di turbativa d' asta . Le perquisizioni sono state disposte "con la massima urgenza" nelle abitazioni, negli uffici, delle sedi legali e operative, ma anche nelle vetture in uso agli indagati. Al centro dell' inchiesta che ha portato all' iscrizione nel registro degli indagati i vertici dell' autorità portuale di **Civitavecchia** c' è la realizzazione, con conseguente gestione, dell' approdo turistico. Francesco Maria Di Majo , Presidente e Segretario Generale dell' Autorità del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale (AdSP), è nella lista di indagati con l' accusa di turbativa d' asta insieme al segretario generale della stessa AdSP Roberta Macii, a Guido e Edgardo Azzopardi , legale rappresentante di Roma Marina Yachting s.r.l., Port Mobility s.p.a. e Rogedil Servizi s.r.l. e procuratore speciale di Port Mobility s.p.a.. Scrive il pm Alessandro Gentile nel decreto di perquisizione: " Mediante promesse, collusioni e altri mezzi fraudolenti , al fine di condizionarne gli esiti, turbavano il procedimento amministrativo per la determinazione delle modalità di scelta del concorrente (...) promosso dalla stessa AdSP (...) a seguito di richiesta di concessione della **Porto Storico** di **Civitavecchia** s.r.l. per la realizzazione e gestione di un approdo turistico nel **Porto** di **Civitavecchia** (...), di ammissione alle fasi successive della Roma Marina Yachting s.r.l. e di invito di quest' ultima alla presentazione dei progetto definitivo". Le perquisizioni effettuate dalla Guardia di Finanza sono state delegate dall' autorità giudiziaria alle fiamme gialle "nell' ambito di procedimento penale avviato a seguito di un esposto in merito alla procedura di evidenza pubblica per la concessione di beni appartenenti al pubblico demanio marittimo, situati nell' ambito della circoscrizione dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, ai fini della realizzazione e gestione di un approdo turistico all' interno del **Porto** di **Civitavecchia**". L' ipotesi di reato per cui si procede, sottolineano fonti investigative, "è quella prevista dall' art. 353 bis c.p. (Turbata libertà del procedimento di scelta del contraente)". Le perquisizioni sono state eseguite dai militari della Stazione Navale e della Compagnia di **Civitavecchia** presso abitazioni e uffici sia a Roma che a **Civitavecchia** . I militari della Guardia di Finanza stanno passando al setaccio gli uffici, le sedi legali e operative, i telefoni, i computer e le vetture in uso ai quattro indagati. "Rilevato che, allo stato, vi sono fondati elementi di responsabilità a carico di chi è indagato - si legge nel decreto di perquisizione firmato dal pm Gentile - è utile ai fini dell' indagine procedere con la massima urgenza alla perquisizione personale, dell' abitazione con le relative pertinenze, nonché delle vetture in uso a chi è indagato". Disposte le perquisizioni della sede di **Civitavecchia** dell' Autorità del Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro- settentrionale, delle sedi legali, operative, di fatto delle società Roma Marina Yachting s.r.l., Port Mobility s.p.a. e Rogedil Servizi s.r.l., degli apparecchi informatici (fissi o mobili) e telefonici in uso agli indagati e di un funzionario, "essendovi fondato motivo - scrive il pubblico ministero - di ritenere che vi si custodiscano corpi del reato o cose ad esso pertinenti, utili all' accertamento dei fatti". "Perquisizioni indispensabili - si legge nel decreto - a rinvenire le cose ricercate non essendo in altro modo acquisibile la fonte di prova e che l' eventuale ritardo nell' esecuzione dell' atto potrebbe determinare un grave ed irreparabile pregiudizio allo sviluppo delle indagini ed alla acquisizione della prova; ritenuto che chi è indagato potrebbe aver occultato i beni in altri luoghi nella sua disponibilità o in quella di parenti, luoghi e persone allo stato non

The screenshot shows the Adnkronos website interface. The main headline reads "Civitavecchia, perquisizioni al porto: 4 indagati". Below the headline is a sub-headline "CRONACA" and a small image of a harbor. The article text is partially visible, starting with "Pubblicato il: 28/11/2019 17:39". On the right side, there is a sidebar with a search bar, a "Notizie Più Cliccate" section listing various news items, and a "Video" section with a play button icon.

(Sito) Adnkronos

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

noti". Francesco Maria Di Majo avrebbe, nello specifico, "rimesso al collegio ogni valutazione sul conflitto di interessi esistente rispetto alla domanda concorrente presentata da Roma Marina Yachting s.r.l. (che alla scadenza del termine dell' avviso era partecipata per il 70% dalla Port Mobility s.p.a., a sua volta partecipata per il 19% dalla stessa AdSP) pronunciandosi nel senso che tutte le proposte progettuali presentassero carenze rispetto 'alla prospettazione dell' impatto turistico ed economiche, per la tutela del paesaggio e dell' ambiente', così determinando il rinvio dei lavori a data da destinarsi". Lo stesso presidente avrebbe concordato "con la proposta di richiedere agli enti partecipanti la formulazione di prescrizioni per l' adeguamento dei progetti presentati dai concorrenti, salvo poi (...) richiedere l' archiviazione del procedimento, sostenendo che le prescrizioni in questione avrebbero potuto dar luogo a 'modifiche sostanziali dei progetti, alterando le condizioni di partecipazione anche in danno di soggetti terzi' e che per questo motivo non avrebbe partecipato alla conferenza indetta per il giorno 28.2.18, così determinandone il rinvio e provvedendo di lì a poco a risolvere il predetto conflitto di interessi mediante la stipula con Guido Azzopardi, in data 6.12.17, di un contratto di cessione alla Rogedil Sei-vizi s.r.l. delle quote della Pori Mobility s.p.a. detenute dall' AdSP". Ancora Di Majo avrebbe prescritto ai concorrenti, in sede di conferenza dei servizi del 24.4.18, "di avanzare proposte risolutive che non prevedessero oneri per l' AdSP, ricomprendendo nei progetti le aree della Darsena Traiana Sud e solo a partire dal 2021 anche quella della Darsena Traiana Nord, con espressa esclusione della Darsena Romana e dell' edificio dell' Amministrazione Marittima". Guido ed Edgardo Azzopardi avrebbero invece fatto "presentare alla Roma Marina Yachting, e la Mach valutato positivamente, con parere prot. 2119 del 14.2.19, un' integrazione progettuale che prevedeva in particolare l' offerta di realizzare a proprie spese le opere marittime di completamento della Darsena Servizi e la viabilità di collegamento, del valore complessivo di Euro 13.250.000,00, opere infrastrutturali in realtà riservate dall' art. 5 legge 85/94 alle competenze statali e solo in via residuale alle regioni, ai comuni e all' AdSP, nel caso di specie già affidate da quest' ultima alla Rogedil Servizi s.r.l. per la progettazione e la direzione dei lavori e finanziate con contributi a fondo perduto del Mit e della Comunità Europea per complessivi Euro 36.300.000,00. Di Majo e Roberta Macii, quest' ultima segretario generale dell' AdSP, avrebbero infine "sostenuto - si legge nel decreto di perquisizione - che qualora la stessa AdSP fosse riuscita in termini più brevi a realizzare le opere marittime proposte dalla Roma Marina Yachting, la stessa si sarebbe dovuta impegnare a realizzare lavori pubblici di importo equivalente, possibilmente all' interno della stessa Darsena Servizi".

RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright Adnkronos.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Molo Vespucci: blitz della Guardia di finanza

I militari si sono presentati negli uffici dell' Adsp. Perquisizioni anche domiciliari

CIVITAVECCHIA - C' è fermento, dalle prime ore del mattino, in porto. Attorno alle 7 è scattato infatti un blitz della Gdf, con i militari delle fiamme gialle di Civitavecchia che si sono recati negli uffici dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** per acquisire una serie di documenti. Ma non solo. Sono scattate anche perquisizioni domiciliari. Nel mirino delle Fiamme gialle il presidente Di Majo, il segretario generale Macii e, a quanto pare, almeno un dirigente. Massimo riserbo, al momento, sull' oggetto dell' indagine, che ha portato un grande spiegamento di forze tra Civitavecchia e Roma. (SEGUE) (28 Nov 2019 - Ore 14:31)



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto storico, bufera sull' Authority: indagati Di Majo e Macii

Blitz della Guardia di Finanza ieri mattina tra Molo Vespucci, Roma e Piombino. Quattro avvisi di garanzia per turbativa d' asta: tutto parti dagli esposti e dalle dichiarazioni rese da Mensurati. Perquisizioni negli uffici e nelle abitazioni. L' indagine del pm Gentile sui vertici dell' Adsp e su Port Mobility

CIVITAVECCHIA - Bufera giudiziaria su Molo Vespucci, sul presidente Francesco Maria Di Majo e sul segretario generale Roberta Macii, finiti al centro di una inchiesta della Procura di Civitavecchia sul marina yachting al porto storico insieme ai fratelli Guido ed Edgardo Azzopardi, amministratori di Port Mobility. È scattato alle prime ore del mattino di ieri il blitz della Guardia di Finanza di Civitavecchia. Perquisizioni domiciliari e in porto da parte dei militari delle fiamme gialle che hanno acquisito documenti, prelevato computer, controllato uffici, sedi legali ed operative, telefoni, le vetture in uso ai quattro indagati e ad un dirigente dell' Adsp coinvolti nell' inchiesta coordinata dal sostituto procuratore Alessandro Gentile. Dalle 7 del mattino e fino a tarda serata i militari della Gdf hanno passato al setaccio documenti e copiato memorie di cellulari e hard disk negli uffici dell' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Tirreno centro settentrionale e in quelli di Port Mobility. Il reato ipotizzato è la turbativa d' asta. Al termine di una conferenza di servizi promossa come previsto dalla legge dal Comune di Civitavecchia, nel marzo scorso era stata selezionata la società Roma Marina Yachting per la realizzazione del progetto, con la seconda società, la Porto Storico, che presentò diversi ricorsi al Tar, ancora pendenti. E come si legge negli avvisi di garanzia l' inchiesta avrebbe preso le mosse proprio dalle dichiarazioni e dagli esposti di Massimo Mensurati, rappresentante della Porto Storico di Civitavecchia srl. Nel decreto, firmato lo scorso 13 novembre ed eseguito ieri, il pubblico ministero, ritenendo indispensabili le perquisizioni "non

essendo in altro modo acquisibile la fonte di prova" scrive anche di "promesse, collusioni e mezzi fraudolenti" con cui "al fine di condizionare gli esiti" gli indagati, a vario titolo "turbavano il procedimento amministrativo per la determinazione delle modalità di scelta del concorrente promosso dalla stessa Adsp a seguito di richiesta della Porto Storico di Civitavecchia srl per la realizzazione e gestione di un approdo turistico nel porto di Civitavecchia". Al presidente Di Majo in particolare viene contestato di aver rimesso alla conferenza dei servizi nella seduta del 6 giugno 2017 ogni valutazione sul presunto conflitto di interessi esistente rispetto alla domanda concorrente presentata da Roma Marina Yachting, alla scadenza dell' avviso pubblico partecipata al 70% dalla Port Mobility spa, a sua volta allora partecipata per il 19% dalla stessa Adsp. Sempre a Di Majo vengono contestate altre decisioni o valutazioni espresse nelle varie sedute della conferenza dei servizi, fino ad una assenza a una seduta, secondo il pm determinante per un rinvio che "avrebbe consentito di risolvere il conflitto di interessi mediante la cessione delle quote di Port Mobility detenute dall' Adsp". Al presidente e al segretario generale viene contestato di aver valutato positivamente una integrazione progettuale presentata dalla Roma Marina Yachting che prevedeva l' offerta di quest' ultima società di realizzare a proprie spese le opere marittime di completamento della darsena servizi per circa 13,2 milioni di euro e per aver sostenuto che qualora la stessa Adsp fosse riuscita a realizzare in tempi più brevi le opere marittime proposte dalla Roma Marina Yachting la stessa si sarebbe dovuta impegnare a realizzare lavori pubblici di importo equivalente possibilmente all' interno della stessa darsena servizi. Il presidente di Majo e il segretario generale Macii, piuttosto scossi, non hanno nascosto la loro profonda sorpresa ed amarezza. «Entrambi - ha spiegato l' avvocato Lorenzo Mereu, che li assiste - hanno offerto la massima collaborazione agli organi inquirenti, certi del loro corretto operato e nutrono la massima fiducia nella giustizia.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Stiamo valutando le iniziative da porre in essere nel più breve tempo possibile al fine di chiarire la posizione dei suddetti, confidando che le argomentazioni che porteremo all' attenzione della magistratura possano definitivamente, ed in tempi rapidi, chiarire la vicenda e le rispettive posizioni». Guido ed Edgardo Azzopardi «si dichiarano assolutamente estranei alla vicenda - ha commentato l' avvocato Andrea Miroli - e sono a disposizione dell' **autorità** inquirente al fine di chiarire nel più breve tempo possibile la propria posizione. A dimostrazione di ciò, entrambi hanno immediatamente fornito agli operanti tutta la documentazione richiesta per accelerare, anche e soprattutto nell' interesse delle società, la definizione della vertenza. I signori Azzopardi stanno valutando tutte le iniziative giudiziarie da intraprendere per la tutela dei loro interessi, atteso che il presente esposto, da cui scaturisce l' attuale vicenda, costituisce l' ultima delle infondate e maldestre azioni che già in passato i soliti noti hanno assunto in altre sedi giudiziarie (risultando sempre soccombenti) nell' esclusivo intento di ostacolare surrettiziamente l' attività della Roma Marina Yachting». Certo è che neppure quando l' Authority finì al centro di una lunga e complessa indagine per mafia della Dda (poi terminata con il proscioglimento dei vertici dell' ente allora indagati) si era assistito a un così imponente intervento che, almeno a prima vista, non parrebbe trovare adeguata motivazione dalle ipotesi di reato contenute negli avvisi di garanzia. A meno che non si sia soltanto all' inizio di una tempesta ancora più forte che potrebbe abbattersi su Molo Vespucci. (29 Nov 2019)

Turbativa d' asta, indagato il presidente dell' Autorita' Portuale di Civitavecchia

Al centro dell' inchiesta la "realizzazione gestione di un approdo turistico"

Sono stati iscritti sul registro degli indagati dalla procura di Civitavecchia con l' accusa di turbativa d' asta il presidente dell' **Autorità** di **Sistema** Portuale del Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria Di Majo, e la segretaria generale Roberta Macii. Entrambi questa mattina hanno subito perquisizioni dai militari della Guardia di Finanza su disposizione della procura di Civitavecchia. Insieme a Di Majo e a Macii, sono indagati anche i due imprenditori romani Guido Azzopardi ed Edgardo Azzopardi. C' è la "realizzazione gestione di un approdo turistico all' interno del Porto di Civitavecchia" al centro dell' inchiesta dei militari della Guardia di Finanza, coordinata dal pm Alessandro Gentile.

The screenshot shows the article page on larepubblica.it. At the top, there is a navigation bar with 'Roma' as the main section. Below it, the article title 'Turbativa d'asta, indagato il presidente dell'Autorita' Portuale di Civitavecchia' is displayed next to a photograph of the port. A sub-headline reads 'Al centro dell'inchiesta la "realizzazione gestione di un approdo turistico"'. The main text of the article is visible, starting with 'Sono stati iscritti sul registro degli indagati dalla procura di Civitavecchia...'. On the right side, there is a 'Newsletter' section for 'Anteprima Rep' with a sign-up button. At the bottom, there are 'ARTICOLI CORRELATI' with two related article thumbnails: 'Civitavecchia, battaglia sul fronte del porto: dossier e veleni per il rinnovo dell'Autorità' and 'Querelato Ammaniti per "la madonna che piange sangue di pollo"'. The footer of the page includes the date '28 novembre 2019' and social media icons.

Indagine GdF al porto di Civitavecchia

Indagati il presidente dell'Autorità portuale, Francesco Maria di Majo, e la segretaria generale Roberta Macii

Redazione

CIVITAVECCHIA Indagine GdF al porto di Civitavecchia. Sembra infatti che siano ancora in corso perquisizioni nei confronti di due dirigenti dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale e di due imprenditori. Si tratterebbe del presidente dell'AdSp, Francesco Maria di Majo e del segretario generale, Roberta Macii, accusati, si apprende dalle prime notizie, di turbativa d'asta per la realizzazione e gestione dell'approdo turistico. Con loro, sempre da quanto trapela dalle prime fonti, altri due imprenditori, Guido e Edgardo Azzopardi. Sulla loro posizione, di Majo e la Macii hanno diffuso una nota attraverso l'avvocato Lorenzo Mereu, che riportiamo. Il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo e il Segretario Generale, Roberta Macii hanno offerto la massima collaborazione agli organi inquirenti, coordinati dalla locale Procura, certi del loro corretto operato. I predetti, pur non nascondendo la profonda sorpresa ed amarezza delle circostanze che li hanno visti coinvolti nella giornata odierna, nutrono la massima fiducia nella giustizia. Stiamo valutando le iniziative da porre in essere nel più breve tempo possibile al fine di chiarire la posizione dei suddetti, confidando che le argomentazioni che porteremo all'attenzione della magistratura possano definitivamente, ed in tempi rapidi, chiarire la vicenda e le rispettive posizioni.

The screenshot shows the website 'Messaggero Marittimo.it' with the article title 'Indagine GdF al porto di Civitavecchia'. The article text is partially visible, matching the main text on the left. On the right side of the screenshot, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email', and a 'Registrati' button. Below the form, there are sections for 'ULTIMI' and 'POPOLARI' with small thumbnail images and headlines for other news items.

Civitavecchia, Autorità portuale: turbativa d' asta in concorso, perquisizione Gdf

Al centro dell' inchiesta della procura di Civitavecchia la realizzazione e gestione dell' approdo turistico del porto

Il porto turistico di Civitavecchia Condividi 28 novembre 2019 Sono in corso perquisizioni della Guardia di finanza di Civitavecchia all' interno degli uffici dell' **Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale**. Il blitz è partito questa mattina presto e sarebbe tutt' ora in corso. A quanto si apprende, le perquisizioni sono state effettuate nei confronti di dirigenti e funzionari dell' **Autorità**. Da indiscrezioni sembra che le perquisizioni abbiano riguardato sia gli uffici interni al porto che le abitazioni dei destinatari del decreto di perquisizione. Secondo quanto trapela, l' inchiesta riguarderebbe presunte irregolarità legate a ipotesi di reato di turbativa d' asta in concorso relative alla realizzazione e gestione dell' approdo turistico. Quattro indagati "Le perquisizioni erano indispensabili, un eventuale ritardo avrebbe messo a rischio le indagini" lascia trapelare la procura di Civitavecchia che ha iscritto nel registro degli indagati quattro persone. Tra di loro spiccano il presidente dell' **Autorità portuale**, Francesco Maria Di Majo, e la segretaria generale Roberta Macii. Entrambi questa mattina hanno subito perquisizioni dai militari della Guardia di finanza su disposizione della procura di Civitavecchia. Insieme a Di Majo e a Macii, sono indagati anche Guido Azzopardi ed Edgardo Azzopardi.



Il Coordinatore europeo per le Autostrade del Mare in visita al Porto di Civitavecchia

(FERPRESS) - **Civitavecchia**, 28 NOV - Il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo ha ricevuto, presso gli uffici di Molo Vespucci, il Coordinatore Europeo per le Autostrade del Mare, Kurt Bodewig. Il professor Bodewig, arrivato ieri in Italia in occasione del Seminario di approfondimento "Financing the maritime sector and MoS" tenutosi presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al quale ha preso parte anche il Presidente dell' AdSP presentando il progetto BCLink: MoS for the future", ha visitato il **porto Civitavecchia** e il cantiere in cui, da oltre un mese, sono partiti i lavori per la realizzazione del nuovo pontile della darsena traghetti. La Commissione Europea, infatti, su un totale di circa 7 milioni di euro, ha concesso al **porto di Civitavecchia** un contributo a fondo perduto pari a 2,2 milioni. La parte restante sarà finanziata con un mutuo della Banca Europea per gli Investimenti (BEI). La visita al cantiere è stata preceduta dalla presentazione da parte del Presidente di Majo dell' intero progetto mentre lo stato di avanzamento dei lavori è stato descritto dall' ing. Carmine Rizzo dell' impresa consorziata esecutrice R.C.M. Costruzioni S.r.l. di Sarno. Soddisfatto il presidente dell' AdSP, Francesco Maria di Majo: "La visita di quest' oggi del professor Bodewig in veste di Coordinatore europeo per le Autostrade del Mare (AdM) rappresenta la conferma della leadership del **porto di Civitavecchia** nel settore delle AdM. Desidero ringraziare il professor Bodewig per aver voluto vedere personalmente i lavori del nuovo pontile avviati circa due mesi fa e che si concluderanno entro il 2020. La sua realizzazione permetterà un ulteriore sviluppo delle Autostrade del Mare in un momento in cui il potenziale dell' interscambio **Civitavecchia/Barcellona** continua a crescere. Nel Forum di ieri a Roma, il professor Ennio Cascetta della Rete Autostrade Mediterranee (RAM) ha, infatti, sottolineato come circa il 50% dell' interscambio Italia/Spagna oggi viaggi via mare. Grazie al progetto BCLink e, quindi, alla realizzazione di due nuovi accosti saremo in grado di intercettare lo sviluppo di tale interscambio e soddisfare, così, la domanda di crescita del settore. Il tutto, in un' ottica ecosostenibile dei trasporti con il conseguente abbattimento delle esternalità negative legate al trasporto su strada". Entusiasta il Coordinatore europeo per le Autostrade del Mare, Kurt Bodewig: "Ieri a Roma, con il professor Carlo Secchi abbiamo presentato nuovi ed innovativi modelli di finanziamento nell' ambito delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T). Oggi, nella visita al **porto di Civitavecchia**, ho potuto vedere con i miei occhi come, a due anni dalla Blending call, ci sia un esempio concreto di progetto che, in chiave ecosostenibile, si sta realizzando attraverso la combinazione di diverse forme di finanziamento per soddisfare la crescita dei trasporti tra l' Italia e la Spagna. Nella visita di questa mattina al cantiere sono rimasto positivamente sorpreso dello stato di avanzamento dei lavori a soli due mesi dal loro inizio. Nel processo di revisione delle reti TEN-T il progetto BCLink potrà rappresentare sicuramente un esempio virtuoso da portare all' attenzione della Commissione europea al fine di rivedere, nella sua globalità, le reti transeuropee di trasporto".



Il Coordinatore europeo per le Autostrade del Mare in visita al Porto di Civitavecchia

Di Majo (AdSP): 'La visita di Kurt Bodewig rappresenta la conferma della leadership del porto di Civitavecchia nel settore delle Autostrade del Mare'

Civitavecchia - Nelle scorse ore, il presidente dell' **Autorità di Sistema** Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo ha ricevuto, presso gli uffici di Molo Vespucci, il Coordinatore Europeo per le Autostrade del Mare, Kurt Bodewig. Il professor Bodewig, arrivato ieri in Italia in occasione del Seminario di approfondimento 'Financing the maritime sector and MoS' tenutosi presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al quale ha preso parte anche il Presidente dell' AdSP presentando il progetto BCLink: MoS for the future', ha visitato il porto di Civitavecchia e il cantiere in cui, da oltre un mese, sono partiti i lavori per la realizzazione del nuovo pontile della darsena traghetti. La Commissione Europea, infatti, su un totale di circa 7 milioni di euro, ha concesso al porto di Civitavecchia un contributo a fondo perduto pari a 2,2 milioni. La parte restante sarà finanziata con un mutuo della Banca Europea per gli Investimenti (BEI). La visita al cantiere è stata preceduta dalla presentazione da parte del Presidente di Majo dell' intero progetto mentre lo stato di avanzamento dei lavori è stato descritto dall' ing. Carmine Rizzo dell' impresa consorziata esecutrice R.C.M. Costruzioni S.r.l. di Sarno. Soddisfatto il presidente dell' AdSP, Francesco Maria di Majo: 'La visita di quest' oggi del professor Bodewig in veste di Coordinatore europeo per le Autostrade del Mare (AdM) rappresenta la conferma della leadership del porto di Civitavecchia nel settore delle AdM. Desidero ringraziare il professor Bodewig per aver voluto vedere personalmente i lavori del nuovo pontile avviati circa due mesi fa e che si concluderanno entro il 2020. La sua realizzazione permetterà un ulteriore sviluppo delle Autostrade del Mare in un momento in cui il potenziale dell' interscambio Civitavecchia/Barcellona continua a crescere. Nel Forum di ieri a Roma, il professor Ennio Cascetta della Rete Autostrade Mediterranee (RAM) ha, infatti, sottolineato come circa il 50% dell' interscambio Italia/Spagna oggi viaggi via mare. Grazie al progetto BCLink e, quindi, alla realizzazione di due nuovi accosti saremo in grado di intercettare lo sviluppo di tale interscambio e soddisfare, così, la domanda di crescita del settore. Il tutto, in un' ottica ecosostenibile dei trasporti con il conseguente abbattimento delle esternalità negative legate al trasporto su strada'. Entusiasta il Coordinatore europeo per le Autostrade del Mare, Kurt Bodewig: 'Ieri a Roma, con il professor Carlo Secchi abbiamo presentato nuovi ed innovativi modelli di finanziamento nell' ambito delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T). Oggi, nella visita al porto di Civitavecchia, ho potuto vedere con i miei occhi come, a due anni dalla Blending call, ci sia un esempio concreto di progetto che, in chiave ecosostenibile, si sta realizzando attraverso la combinazione di diverse forme di finanziamento per soddisfare la crescita dei trasporti tra l' Italia e la Spagna. Nella visita di questa mattina al cantiere sono rimasto positivamente sorpreso dello stato di avanzamento dei lavori a soli due mesi dal loro inizio. Nel processo di revisione delle reti TEN-T il progetto BCLink potrà rappresentare sicuramente un esempio virtuoso da portare all' attenzione della Commissione europea al fine di rivedere, nella sua globalità, le reti transeuropee di trasporto'. (Il Faro online)



Comune di Civitavecchia e Confitarma collaborano con l' Escola Europea nel progetto "Formati al Porto"

(FERPRESS) - Civitavecchia, 28 NOV - Il sindaco di Civitavecchia, Ernesto Tedesco, accompagnato dal vice sindaco Massimiliano Grasso ed il presidente di Confitarma, Maurizio Mattioli, accompagnato dal direttore generale Luca Sisto insieme al direttore dell' Escola Europea, Eduard Rodès, hanno firmato un accordo di collaborazione, il quale garantisce la disponibilità a finanziare corsi di formazione all' interno dell' area portuale di Civitavecchia. Il nuovo progetto "Formati al Porto", fortemente sostenuto dall' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale e dall' Escola Europea - Intermodal Transport, ha l' ambizione di facilitare agli studenti di oggi, i futuri professionisti, la conoscenza delle professioni del settore logistico e nello specifico l' attività marittima e il trasporto intermodale. Ci troviamo in un contesto in cui il posizionamento logistico del porto di Civitavecchia, sia per quel che riguarda gli aspetti territoriali che socioeconomici, deve prendere misure infrastrutturali, offrire servizi competitivi e, soprattutto, investire sul fattore umano: una comunità logistica ben preparata, capace di affrontare le sfide future e di collocare strategicamente Civitavecchia in prima linea dell' attività logistica del Mediterraneo. L' obiettivo principale dell' iniziativa è quello di far entrare in contatto con la comunità e le attività portuali e di apprendere direttamente dalle fonti le caratteristiche delle professioni legate alle imprese portuali. Avranno un' esperienza diretta di infrastrutture, strutture e operazioni. Inoltre, il progetto migliorerà l' allineamento tra le qualifiche richieste dalle aziende e le competenze offerte dal sistema educativo. Il Comune di

Civitavecchia grazie alla sua posizione privilegiata accanto alle principali infrastrutture logistiche del Lazio, come il porto, la zona industriale ed i parchi delle attività logistiche, raggruppa molti professionisti e operatori che sviluppano la loro attività commerciale principalmente nel porto di Civitavecchia e che coincidono con l' indubbio interesse di diffondere la formazione in questa specialità professionale tra gli studenti dei centri educativi che impartiscono formazione relativa all' attività portuale, turismo, trasporti, logistica e commercio internazionale. Confitarma costituisce la principale espressione associativa dell' industria italiana della navigazione, rappresentando la quasi totalità della flotta mercantile del Paese e raggruppando imprese di navigazione e gruppi armatoriali che operano in tutti i settori del trasporto merci e passeggeri, nelle crociere e nei servizi ausiliari dei traffici. In particolare fornisce agli associati informazione e assistenza in materia di sviluppo, di ambiente e energia, di infrastrutture e logistica, di turismo, di cultura d' impresa, di mercato del lavoro, e di formazione. Il tutto a seguito del grande successo del primo corso tenutosi la scorsa settimana presso dall' AdSP del Mar Tirreno Centro Settentrionale. Questi nuovi accordi daranno la possibilità a molti più studenti di partecipare ai corsi di formazione organizzati dall' Escola Europea. La formazione è impartita da esperti e professionisti del settore italiano e spagnolo, assicurando ai partecipanti un contenuto educativo di alta qualità. Il team docenti, ancora da confermare, sarà composto da rappresentanti delle compagnie e delle istituzioni direttamente coinvolte nella gestione del trasporto marittimo a corto raggio in Italia.



Accordo tra Comune di Civitavecchia, Confitarma e Escola Europa nel campo della formazione

L' iniziativa nell' ambito del nuovo progetto "Formati al Porto" Il sindaco di Civitavecchia, Ernesto Tedesco, accompagnato dal vice sindaco, Massimiliano Grasso, e il presidente della Confederazione Italiana Armatori (Confitarma), Maurizio Mattioli, accompagnato dal direttore generale Luca Sisto, assieme a Eduard Rodès, direttore dell' Escola Europea - Intermodal Transport, il **centro** di formazione europeo punto di riferimento per il trasporto intermodale e la logistica, hanno firmato un accordo di collaborazione che garantisce la disponibilità a finanziare corsi di formazione all' interno dell' area **portuale** di Civitavecchia nell' ambito del nuovo progetto "Formati al Porto". Il progetto, sostenuto dall' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale** e dall' Escola Europea, ha l' ambizione di facilitare agli studenti di oggi, i futuri professionisti, la conoscenza delle professioni del settore logistico e nello specifico l' attività marittima e il trasporto intermodale. L' obiettivo principale dell' iniziativa è quello di far entrare gli studenti in contatto con la comunità e le attività portuali e di apprendere direttamente dalle fonti le caratteristiche delle professioni legate alle imprese portuali. Il progetto migliorerà anche l' allineamento tra le qualifiche richieste dalle aziende e le competenze offerte dal **sistema** educativo.

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

28 novembre 2019

Accordo tra Comune di Civitavecchia, Confitarma e Escola Europa nel campo della formazione

L'iniziativa nell'ambito del nuovo progetto "Formati al Porto"

Il sindaco di Civitavecchia, Ernesto Tedesco, accompagnato dal vice sindaco, Massimiliano Grasso, e il presidente della Confederazione Italiana Armatori (Confitarma), Maurizio Mattioli, accompagnato dal direttore generale Luca Sisto, assieme a Eduard Rodès, direttore dell' Escola Europea - Intermodal Transport, il centro di formazione europeo punto di riferimento per il trasporto intermodale e la logistica, hanno firmato un accordo di collaborazione che garantisce la disponibilità a finanziare corsi di formazione all'interno dell'area portuale di Civitavecchia nell'ambito del nuovo progetto "Formati al Porto".

Il progetto, sostenuto dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale e dall'Escola Europea, ha l'ambizione di facilitare agli studenti di oggi, i futuri professionisti, la conoscenza delle professioni del settore logistico e nello specifico l'attività marittima e il trasporto intermodale. L'obiettivo principale dell'iniziativa è quello di far entrare gli studenti in contatto con la comunità e le attività portuali e di apprendere direttamente dalle fonti le caratteristiche delle professioni legate alle imprese portuali. Il progetto migliorerà anche l'allineamento tra le qualifiche richieste dalle aziende e le competenze offerte dal sistema educativo.

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

Cerca il tuo allegato

Destinazione	Data di arrivo	Data di partenza	Cerca
9 Altre destinazioni	[28 ->] [Nov ->]	[29 ->] [Nov ->]	

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

inforMARE - Piazza Matteotti 1/C - 00123 Genova - ITALIA
tel. 010.2462112, fax 010.2105708, e-mail

La Provincia di Civitavecchia

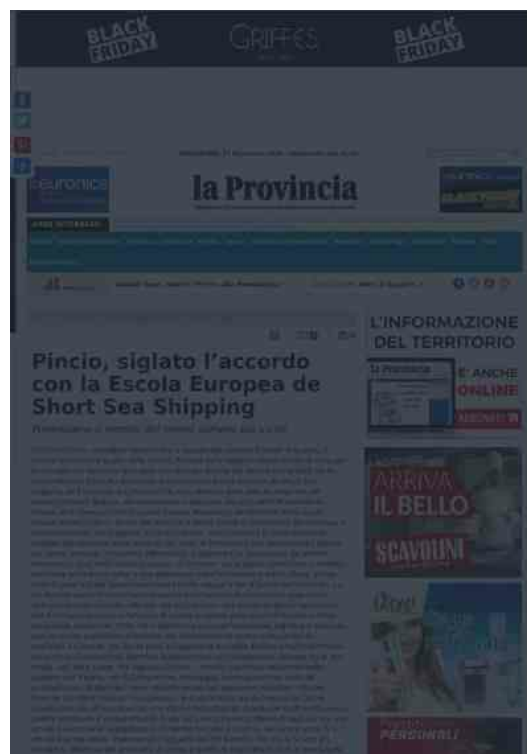
Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Pincio, siglato l' accordo con la Escola Europea de Short Sea Shipping

Formazione e mondo del lavoro sempre più vicini

CIVITAVECCHIA - Collegare sempre più, e soprattutto alzando il livello di qualità, il mondo del lavoro e quello della scuola. Puntare sulla logistica come chiave di volta per lo sviluppo del territorio. Stringere una sinergia ancora più stretta con la città. Va in quest' ottica la firma del protocollo di intesa tra la Escola Europea de Short Sea Shipping ed il Comune di **Civitavecchia**, i cui obiettivi sono stati illustrati ieri dal sindaco Ernesto Tedesco, dal vicesindaco e delegato alla portualità Massimiliano Grasso, dall' assessore all' Istruzione Claudia Pescatori e dal direttore della scuola Eduard Rodes Gubern. Scopo dell' accordo è anche quello di collaborare allo sviluppo e al finanziamento del progetto "Formati al **porto**" che consisterà in corsi-workshop adattati alle esigenze degli studenti dei centri di formazione per promuovere l' utilizzo dei servizi portuali, il trasporto intermodale e migliorare la conoscenza del settore attraverso i corsi della Escola Europea. «Il Comune - ha spiegato soddisfatto il sindaco - conferma ancora una volta la sua attenzione sulla formazione e sulla cultura. Siamo felici di poter siglare questa intesa per i nostri ragazzi e per il futuro del territorio». Lo ha ribadito anche il vicesindaco Grasso che ha lavorato in questi mesi proprio per stringere questo accordo. «Perché - ha sottolineato - era giusto ed anche necessario che il Comune entrasse a far parte di questo progetto, nato con la fortunata e felice esperienza iniziata nel 2006. Un progetto che coniuga formazione, logistica e sviluppo, con un occhio particolare al turismo che rappresenta la nostra nuova sfida da cogliere». La scuola, che ha da poco inaugurato la sua

sede italiana proprio all' interno del **porto** di **Civitavecchia** potrebbe rappresentare un collegamento virtuoso tra le due realtà, «un' altra tappa - ha aggiunto Grasso - verso la riapertura dei problematici rapporti con il **porto**, con il Comune che, comunque, vuole giocare un ruolo da protagonista». D' altronde, come ribadito anche dall' assessore Pescatori, «stiamo facendo ciò che in Europa - ha spiegato - è stato avviato già da tempo. Le nostre scuole sono già all' avanguardia, e lo stanno dimostrando: quella che si offre attraverso questo protocollo è un' opportunità in più per creare nuove professioni oggi più che mai attuali e necessarie, soprattutto in un territorio come il nostro». Nei giorni scorsi si è chiuso il primo corso, realizzato per i ragazzi dell' ITE Baccelli, con cui la scuola già collabora. Obiettivo del protocollo di intesa è quello di organizzare corsi di formazione annuali per un periodo iniziale di tre anni accademici con il Comune che verserà un contributo di mille euro come borse di studio per facilitare la partecipazione degli studenti a prezzi ridotti. Nei due giorni intensivi di formazione si parlerà di autostrade del mare, operazioni portuali, rete Ten-T, intermodalità, solo per fare qualche esempio, e si visiteranno tutte le realtà portuali, compreso lo scalo di Barcellona. «Formazione e lavoro - ha concluso Rodes - sono le facce della stessa medaglia: l' obiettivo oggi è rispondere al meglio alle richieste, in termini di competenze ricercate, delle aziende. Quello della logistica è un settore generatore di occupazione di qualità e **Civitavecchia**, in questo campo, si conferma strategica». (28 Nov 2019 - Ore 09:30)



Confitarma collabora con l'Escola Europea

Insieme al Comune di Civitavecchia nel progetto 'Formati al Porto'

Massimo Belli

CIVITAVECCHIA Confitarma, Comune di Civitavecchia e l'Escola Europea, hanno firmato un accordo di collaborazione che garantisce la disponibilità a finanziare corsi di formazione all'interno dell'area portuale di Civitavecchia. L'accordo è stato siglato dal sindaco, Ernesto Tedesco, accompagnato dal vice sindaco Massimiliano Grasso, dal presidente di Confitarma, Maurizio Mattioli, accompagnato dal direttore generale Luca Sisto e dal direttore dell'Escola Europea, Eduard Rodès. Il nuovo progetto Formati al Porto, fortemente sostenuto dall'AdSp del Mar Tirreno centro settentrionale e dall'Escola Europea Intermodal Transport, presentato a fine Settembre, ha l'ambizione di facilitare agli studenti di oggi, i futuri professionisti, la conoscenza delle professioni del settore logistico e nello specifico l'attività marittima e il trasporto intermodale. Ci troviamo in un contesto in cui il posizionamento logistico del porto di Civitavecchia, sia per quel che riguarda gli aspetti territoriali che socio-economici, deve prendere misure infrastrutturali, offrire servizi competitivi e, soprattutto, investire sul fattore umano: una comunità logistica ben preparata, capace di affrontare le sfide future e di collocare strategicamente Civitavecchia in prima linea dell'attività logistica del Mediterraneo. L'obiettivo principale dell'iniziativa è quello di far entrare in contatto con la comunità e le attività portuali e di apprendere direttamente dalle fonti le caratteristiche delle professioni legate alle imprese portuali. Avranno un'esperienza diretta di infrastrutture, strutture e operazioni. Inoltre, il progetto migliorerà l'allineamento tra le qualifiche richieste dalle aziende e le competenze offerte dal sistema educativo. Il Comune di Civitavecchia grazie alla sua posizione privilegiata accanto alle principali infrastrutture logistiche del Lazio, come il porto, la zona industriale ed i parchi delle attività logistiche, raggruppa molti professionisti e operatori che sviluppano la loro attività commerciale principalmente nel porto di Civitavecchia e che coincidono con l'indubbio interesse di diffondere la formazione in questa specialità professionale tra gli studenti dei centri educativi che impartiscono formazione relativa all'attività portuale, turismo, trasporti, logistica e commercio internazionale. Confitarma costituisce la principale espressione associativa dell'industria italiana della navigazione, rappresentando la quasi totalità della flotta mercantile del Paese e raggruppando imprese di navigazione e gruppi armatoriali che operano in tutti i settori del trasporto merci e passeggeri, nelle crociere e nei servizi ausiliari dei traffici. In particolare fornisce agli associati informazione e assistenza in materia di sviluppo, di ambiente e energia, di infrastrutture e logistica, di turismo, di cultura d'impresa, di mercato del lavoro, e di formazione. Il tutto a seguito del grande successo del primo corso tenutosi nella sede dell'AdSp a Civitavecchia. Questi nuovi accordi daranno la possibilità a molti più studenti di partecipare ai corsi di formazione organizzati dall'Escola Europea. La formazione è impartita da esperti e professionisti del settore italiano e spagnolo, assicurando ai partecipanti un contenuto educativo di alta qualità. Il team docenti, ancora da confermare, sarà composto da rappresentanti delle compagnie e delle istituzioni direttamente coinvolte nella gestione del trasporto marittimo a corto raggio in Italia. L'offerta completa con tutti i corsi offerti dalla Escola Europea Intermodal Transport con i relativi programmi si trova qui: <https://escolaeuropea.eu/training/>

The screenshot shows the top of a news article on the Messaggero Marittimo website. The header includes the site logo, navigation tabs (SHIPPERI, LOGISTICA, PORTI, AUTOTRASPORTO), and a search bar. The main headline is 'Confitarma collabora con l'Escola Europea' with a sub-headline 'Insieme al Comune di Civitavecchia nel progetto "Formati al Porto"'. Below the headline is a photo of three men in suits signing a document. To the right of the photo is a newsletter sign-up form with fields for name, email, and a 'Registrali' button. Below the photo is a short text snippet of the article, followed by social media sharing icons and a 'ABBONATI E EFFETUA IL LOGIN' button. On the far right, there is a 'ULTIME' section with several small article thumbnails.

Il Sannio

Napoli

Civitavecchia Nel mirino dell' indagine delle Fiamme gialle la costruzione dell' approdo turistico

Perquisizioni al porto: 4 indagati

Perquisizioni della guardia di finanza a Civitavecchia all' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centro Settentrionale. A quanto si apprende, le perquisizioni sono state effettuate nei confronti di dirigenti e funzionari dell' **Autorità**. Quattro gli indagati. Al centro dell' inchiesta che ha portato all' iscrizione nel registro degli indagati i vertici dell' **autorità portuale** di Civitavecchia c' è la realizzazione, con conseguente gestione, dell' approdo turistico. Francesco Maria Di Majo, Presidente e Segretario Generale dell' **Autorità** del **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centro - Settentrionale (AdSP), è nella lista di indagati con l' accusa di turbativa d' asta insieme al segretario generale della stessa AdSP Roberta Macii, a Guido e Edgardo Azzopardi, legale rappresentante di Roma Marina Yachting s.r.l., Port Mobility s.p.a. e Rogedil Servizi s.r.l. e procuratore speciale di Port Mobility s.p.a.. Scrive il pm Alessandro Gentile nel decreto di perquisizione: "Mediante promesse, collusioni e altri mezzi fraudolenti, al fine di condizionarne gli esiti, turbavano il procedimento amministrativo per la determinazione delle modalità di scelta del concorrente (...) promosso dalla stessa AdSP (...) a seguito di richiesta di concessione della Porto Storico di Civitavecchia s.r.l. per la realizzazione e gestione di un approdo turistico nel Porto di Civitavecchia (...), di ammissione alle fasi successive della Roma Marina Yachting s.r.l. e di invito di quest' ultima alla presentazione del progetto definitivo". L' accusa nei loro confronti è di turbativa d' asta. Le perquisizioni sono state disposte "con la massima urgenza" nelle abitazioni, negli uffici, delle sedi legali e operative, ma anche nelle vetture in uso agli indagati.



Mare nero a riva il Comune allerta Capitaneria e Arpac

Non è escluso si tratti di carburante perso o sversato dalle navi in transito. L'Sos lanciato dai «Fridays for future» ma non è l'acqua rossa di quest'estate

Filippo Folliero

Acqua nera che bagna la spiaggia di Santa Teresa e parte del lungomare Trieste. È in questo scenario che ieri mattina i cittadini di **Salerno** hanno iniziato la loro giornata, chiedendosi a cosa fosse dovuto quest'ennesimo caso di acqua di un colore ben diverso da quello che dovrebbe avere uno specchio di mare pulito. Nero è il colore predominante, e sul caso le autorità competenti stanno già provvedendo a verificare l'entità della sostanza, apparentemente oleosa, che è saltata subito all'occhio dei cittadini. Infatti, tante le segnalazioni arrivate all'assessore all'ambiente del Comune di **Salerno**, Angelo Caramanno, che è stato tra i primi ad attivarsi per avere delucidazioni sulla vicenda: «Appena ho saputo della situazione in essere e del colore dell'acqua, ho immediatamente allertato gli uffici competenti per fare chiarezza e capire a cosa fosse dovuto il colore dell'acqua. Attendiamo delucidazioni». I PRECEDENTI In passato, si sono verificati altri casi simili, come quando l'acqua divenne rossa a Santa Teresa, durante l'estate appena trascorsa, e ne nacquero pesanti polemiche. Proprio per evitare confusione accomunando questo caso a eventi del recente passato, anche il consigliere comunale di «**Salerno** di Tutti», Gianpaolo Lambiase, ha allertato le autorità competenti tra cui la capitaneria di **porto di Salerno**: «Ho inviato materiale fotografico alla Guardia Costiera che verificherà l'essenza della sostanza, ma apparentemente sembra olio o petrolio che fuoriesce dalle navi». In attesa di ricevere un riscontro ufficiale da parte della Marina Militare, il consigliere Lambiase spiega come dai rilievi portati avanti in collaborazione con Arpac e **Salerno** Sistemi, i primi risultati delle analisi evidenziano dei punti inquinati ma che per ora non sono accomunabili al caso dell'acqua nera: «In estate facemmo delle analisi che hanno dato dei risultati non conformi alle norme di legge. In seguito facemmo delle nuove verifiche con Arpac e Vigili attraverso un tombino, che si trova sul lungomare dirimpetto a Santa Teresa, dal quale è possibile prelevare l'acqua dell'incrocio di due canali che scendono dal centro storico finendo a mare attraverso il canale di scolo detto «chiavicone» - spiega Lambiase - e abbiamo avuto conferma dalla prima parte dei risultati che l'acqua non è conforme al limite di legge, dato che supera del 100% la quantità di metalli pesanti presenti e per questo periodicamente vediamo comparire dell'acqua rossa. Intanto, siamo in attesa dell'esito della seconda parte dei prelievi». Sul caso «acqua nera», in attesa di capire se provenga da uno dei torrenti o direttamente dal mare, si sono espressi anche i membri di Fridays for Future **Salerno**, attraverso uno dei loro portavoce, Matteo Zagaria: «In passato abbiamo appoggiato le analisi di alcuni consiglieri, perché l'acqua oggi è nera ma in passato è stata rossa. Non solo giovani nel nostro movimento ma anche professionisti del settore ed è opinione condivisa che le cause di questi ciclici cambiamenti di colore dell'acqua derivino dalla mancanza di lungimiranza da parte di chi progetta la città - dice Zagaria - A **Salerno** ci sono torrenti interrati come il Fusandola o altri, i cui percorsi fluviali sono stati deviati per farli confluire a Santa Teresa e crediamo che una delle cause possa essere appunto il tentativo goffo di far confluire più torrenti a mare. Naturalmente, aspettiamo ulteriori conferme prima di poter dare giudizi definitivi». Ora non resta che attendere le verifiche della Capitaneria e degli uffici competenti per fare un po' di luce sul mare nero di Santa Teresa. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

Via Croce ok, ma il costone resta «sorvegliato speciale»

La strada riaperta in anticipo interdetta solo un tratto pedonale ` Fermo da dieci anni il progetto per mettere in sicurezza la roccia

Diletta Turco

Strada libera. Sono durati 72 ore i restringimenti di corsia della ex statale 18 che collega Salerno a Vietri sul Mare dopo lo smottamento di un costone roccioso lunedì. Dopo una giornata dedicata ai controlli da parte dei tecnici degli uffici comunali e una seconda giornata di cantiere fermo e nemmeno presidiato, mercoledì i dirigenti di Palazzo di Città hanno firmato il contratto di lavoro per mettere in sicurezza la porzione di roccia. L'intervento dei rocciatori della ditta Cardine è iniziato mercoledì sera tardi - sono, infatti, interventi che si effettuano principalmente di notte - ma già dalla mattina di ieri le barriere messe per chiudere il tratto stradale erano state rimosse. O meglio, arretrate verso il marciapiede, che resta interdetto per quel piccolo tratto. Lo smottamento, infatti, ha allentato le maglie della rete metallica che contiene il costone franato già cinque volte negli ultimi anni. E i rocciatori hanno, appunto, iniziato il duplice lavoro di controllare la superficie esterna della parete rocciosa e riammagliare la rete. LA FRAGILITÀ L'ennesima misura «contenitiva» che servirà a consentire la riapertura della strada al traffico, ma di certo non risolutiva del problema. Che è la fragilità riscontrata e confermata del costone roccioso che dovrebbe essere inscatolato non solo da una rete, ma anche da veri e propri ponteggi di acciaio a chiusura. Così come effettuato per il costone a ridosso di via Ligea. La riapertura della strada è avvenuta con 24 ore di anticipo rispetto alla data - di oggi - prevista dagli uffici di Palazzo Sant' Agostino che avevano emanato un'ordinanza immediata di chiusura del tratto in attesa delle verifiche dell'entità dei danni e dei conseguenti interventi per la messa in sicurezza. Il tutto da completare preferibilmente entro la fine della settimana, per evitare che il già sostenuto traffico per le Luci d'Artista non ingolfasse maggiormente la situazione. IL PERICOLO Sebbene l'emergenza viabilità si sia allentata, resta comunque il fatto. E cioè la pericolosità di quella specifica porzione di costone roccioso di proprietà privata che, in tutti i rilievi condotti dagli istituti specifici e dagli enti di bacino, è l'unica porzione di roccia di tutto il territorio comunale ad essere nella categoria R4P4 e cioè al livello massimo di pericolosità. E i rilievi che hanno sancito e prorogato la classificazione del costone non sono, di certo, recenti. Anzi, appartengono alla storia anche se recente. Risale, infatti, al 2009 l'avvio della progettualità per mettere in sicurezza tutto il tratto di costone roccioso che insiste su quella strada, sia la parte superiore - dove si trova, appunto, la porzione di roccia franata nuovamente - sia per la parte inferiore che è quella che si trova a via Ligea, a ridosso del **porto**. I primi interventi, sempre in quell'anno, riguardarono proprio questa porzione di roccia, che era stata soggetta, nel passato, a numerosi crolli. Diverso, invece, il discorso per via Croce. A distanza di dieci anni, insomma, all'appello continua a mancare ogni tipo di intervento - non palliativo ma risolutivo - che possa arginare con più sicurezza il pericolo crolli. IL RISANAMENTO Un progetto complessivo di risanamento di tutte le pareti rocciose cittadine esiste, anche se non è stato applicato interamente, ma a porzioni. Ed è del valore complessivo di 5 milioni di euro. Ma è un progetto che, oramai, sarebbe da riprendere del tutto, soprattutto per cercare di intercettare i fondi necessari a portare avanti l'iter. Ci sarebbe la necessità di un progetto «congiunto», che veda attivi e collaborativi tutti i soggetti coinvolti nella gestione del costone.



Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

Dal proprietario al Comune di Salerno, passando per l' ente Provincia. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

{ Trasporti } Pubblicato l' Avviso per l' affidamento del progetto di riqualificazione

Mola di Bari nella rete dei porti turistici transfrontalieri Italia -Grecia

Un **porto** intelligente, verde e integrato con la rete dei porti turistici transfrontalieri della Grecia e della Puglia: questo è scritto nel futuro prossimo del **porto** e di tutto il fronte mare sud di Mola di Bari che cambierà volto e prospettive anche grazie al finanziamento complessivo di due milioni euro ottenuto dall' amministrazione comunale nell' ambito di un progetto specifico del programma Interreg Italia -Grecia. L' Avviso pubblico di indizione della procedura negoziata per l' affidamento del servizio di progettazione definitiva/esecutiva per i lavori di sistemazione è stato pubblicato ieri sul sito della Centrale Unica di Committenza. "Grazie al finanziamento ottenuto da questa Amministrazione comunale - spiega il sindaco Giuseppe Colonna - insieme alle attività per il dragaggio del fondale che stiamo portando avanti, riqualificheremo il nostro **porto** e saremo parte integrante di un percorso crocieristico. Si tratta di un momento storico per la nostra città che si apre a nuove e stimolanti prospettive di sviluppo e di crescita occupazionale, sociale e culturale". Il Comune di Mola di Bari, assieme al Comune di Otranto, è uno dei due comuni pugliesi in cui sono previsti interventi di carattere strutturale finanziati dal progetto "AI SMART - ADRIATIC IONIAN SMALL PORT NETWORK". I lavori prevedono diversi tipi di interventi: la ristrutturazione dei manufatti destinati agli uffici della capitaneria di **porto** (Loca -mare); la razionalizzazione degli spazi per la mobilità e la ciclo-pedonalità; realizzazione di nuovi spazi funzionali per le attività e i servizi del turismo e del commercio; la continuazione fisica e funzionale del Fronte mare cittadino (accessi al mare e percorso in quota con belvedere); la messa in sicurezza delle aree del molo foraneo per la fruizione pubblica e la valorizzazione scenografica delle strutture architettoniche; l' adeguamento e l' integrazione degli impianti tecnologici a rete; la realizzazione di opere a mare (scogliere) di protezione e mitigazione degli effetti meteomarinari; la realizzazione di un punto di attracco/ accesso per il "Metro Mare".

Bari Today

Bari

Sarà un "porto intelligente" e punterà in alto: new look, sviluppo e posti di lavoro gli obiettivi di Mola di Bari

Finanziamento di due milioni di euro per il porto di Mola di Bari, pubblicato l' avviso. Il sindaco Giuseppe Colonna: "Riqualificheremo il nostro porto e saremo parte integrante di un percorso crocieristico"

Un **porto** intelligente, verde e integrato con la rete dei porti turistici transfrontalieri della Grecia e della Puglia : questo è scritto nel futuro prossimo del **porto** e di tutto il fronte mare sud di Mola di Bari che cambierà volto e prospettive anche grazie al finanziamento complessivo di 2 milioni euro ottenuto dall' amministrazione comunale nell' ambito di un progetto specifico del programma Interreg Italia-Grecia. L' Avviso pubblico di indizione della procedura negoziata per l' affidamento del servizio di progettazione definitiva/esecutiva per i lavori di sistemazione è stato pubblicato ieri sul sito della Centrale Unica di Committenza. "Grazie al finanziamento ottenuto da questa Amministrazione comunale - spiega il sindaco Giuseppe Colonna - insieme alle attività per il dragaggio del fondale che stiamo portando avanti, riqualificheremo il nostro **porto** e saremo parte integrante di un percorso crocieristico. Si tratta di un momento storico per la nostra città che si apre a nuove e stimolanti prospettive di sviluppo e di crescita occupazionale, sociale e culturale". Il Comune di Mola di Bari, assieme al Comune di Otranto, è uno dei due comuni pugliesi in cui sono previsti interventi di carattere strutturale finanziati dal progetto "Ai Smart - Adriatic Ionian Small Port Network". Mola di Bari: ecco i lavori al **porto** I lavori prevedono diversi tipi di interventi: la ristrutturazione dei manufatti destinati agli uffici della capitaneria di **porto** (Loca-mare); la razionalizzazione degli spazi per la mobilità e la ciclo-pedonalità; realizzazione di nuovi spazi funzionali per le attività e i servizi del turismo e del commercio; la continuazione fisica e funzionale del Fronte mare cittadino (accessi al mare e percorso in quota con belvedere); la messa in sicurezza delle aree del molo foraneo per la fruizione pubblica e la valorizzazione scenografica delle strutture architettoniche; l' adeguamento e l' integrazione degli impianti tecnologici a rete; la realizzazione di opere a mare (scogliere) di protezione e mitigazione degli effetti meteomarini; la realizzazione di un punto di attracco/ accesso per il "Metro Mare".

BARITODAY Economia

OCCHIALE CON LENTI PROGRESSIVE ANTIRIFLESSO 189€

Sarà un "porto intelligente" e punterà in alto: new look, sviluppo e posti di lavoro gli obiettivi di Mola di Bari

Finanziamento di due milioni di euro per il porto di Mola di Bari, pubblicato l' avviso. Il sindaco Giuseppe Colonna: "Riqualificheremo il nostro porto e saremo parte integrante di un percorso crocieristico"

28 novembre 2019

I più letti di oggi

- Mancati i buoni esperti per la festa...
- Bari e la Francia più vicino, centro...
- Lavori di manutenzione ferroviaria...
- Risparmio il caso di "Merid" in Puglia?

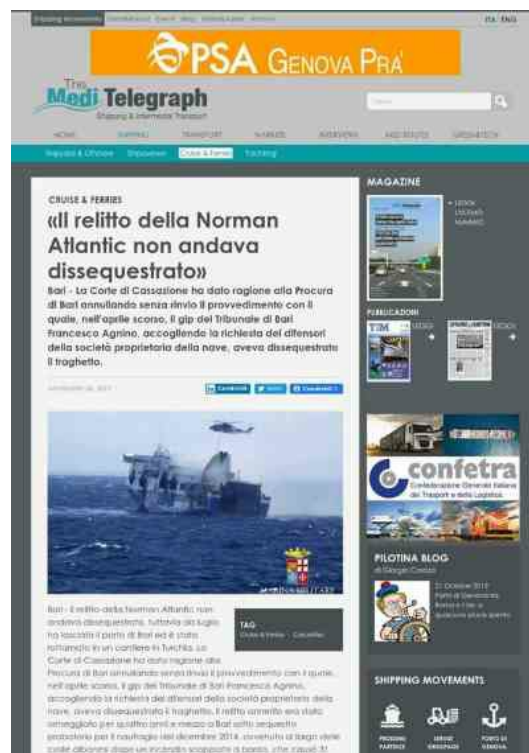
thello
G. E. THELLO

The Medi Telegraph

Bari

"Il relitto della Norman Atlantic non andava dissequestrato"

Bari - Il relitto della Norman Atlantic non andava dissequestrato, tuttavia da luglio ha lasciato il porto di Bari ed è stato rottamato in un cantiere in Turchia. La Corte di Cassazione ha dato ragione alla Procura di Bari annullando senza rinvio il provvedimento con il quale, nell'aprile scorso, il gip del Tribunale di Bari Francesco Agnino, accogliendo la richiesta dei difensori della società proprietaria della nave, aveva dissequestrato il traghetto. Il relitto annerito era stato ormeggiato per quattro anni e mezzo a Bari sotto sequestro probatorio per il naufragio del dicembre 2014, avvenuto al largo delle coste albanesi dopo un incendio scoppiato a bordo, che causò 31 morti e 64 feriti. Il 30 aprile il giudice aveva dissequestrato la nave su richiesta dei difensori dell'armatore e della società proprietaria, gli avvocati Filiberto Palumbo, Gaetano Castellaneta, Pietro Palandri e Aldo Mordiglia, spiegando che, nella fase delle indagini, è «stato compiuto un lungo ed estenuante incidente probatorio», che rendeva «non giustificabile il mantenimento del vincolo probatorio». Il provvedimento era poi stato impugnato dai pm Ettore Cardinali e Federico Perrone Capano, che ne chiedevano di nuovo il sequestro, ma la decisione della Cassazione è arrivata troppo tardi. Il relitto infatti, il 12 luglio, è stato rimorchiato in Turchia e smontato in un cantiere navale. Sul naufragio inizierà a febbraio 2020 il processo di primo grado nei confronti di 32 imputati (30 persone fisiche e due società) per i reati, a vario titolo contestati, di cooperazione colposa in naufragio, omicidio colposo e lesioni colpose plurime oltre a numerose violazioni sulla sicurezza e al codice della navigazione. Tra gli imputati ci sono Carlo Visentini della società Visemar, proprietaria della nave, i due legali rappresentanti della greca Anek Lines, noleggiatrice della motonave, il comandante Argilio Giacomazzi, 26 membri dell'equipaggio e le due società. Nell'udienza preliminare si sono costituite 61 parti civili, tra naufraghi e familiari delle vittime.



Fermata nave mercantile nel porto di Manfredonia. Navigava senza idonee misure di sicurezza

Nella giornata del 27 novembre militari della Capitaneria di **Porto** di **Manfredonia**, specializzati in Sicurezza della navigazione (Flag State e Port State Control), hanno sottoposto ad ispezione una Motonave di circa 8000 TSL, battente bandiera italiana, per il rinnovo delle certificazioni di sicurezza e Security. Durante la visita ispettiva sono state rilevate alcune deficienze in materia di sicurezza della navigazione tali da determinare il fermo della nave, ed imporre il ripristino prima della partenza. La nave è stata sottoposta, su richiesta del Comandante della nave, a nuova ispezione, nel corso della quale il personale della Capitaneria ha verificato il pieno ripristino delle condizioni di sicurezza, rilasciando al termine della visita, il certificato dei servizi di bordo. Il Corpo delle Capitanerie di **porto** - Guardia Costiera è quotidianamente impegnato, fra i diversi compiti istituzionali, sia nell' attività di Port State Control (rivolto alle navi straniere), che di Flag State Control (rivolto alle navi nazionali), finalizzata a garantire che le unità navali non siano in condizioni sub - standard rispetto alla normativa nazionale ed alle Convenzioni internazionali di riferimento costituendo, pertanto, un pericolo per la vita umana in mare e per l' ambiente marino. L' attività viene svolta da personale del Corpo, debitamente formato ed autorizzato quale ispettore PSC ed FSC, dislocato tra i diversi Comandi territoriali. Si evidenzia che l' amministrazione italiana si colloca, ormai da tempo, ai primi posti a livello internazionale sia per quanto attiene le proprie navi, sia per l' attività espletata a bordo del naviglio straniero che tocca i porti nazionali (Port State control), ciò a dimostrazione dell' eccellente lavoro svolto dal Corpo in ambito "sicurezza della navigazione e sicurezza marittima".

Foggia & Provincia 11

A Manfredonia si torna a produrre vetro

La Manifattura di vetro di Manfredonia si è riattivata dopo un periodo di chiusura di circa un anno. L'azienda, che produce vetri per automobili e per edifici, ha riaperto le porte al pubblico e ha iniziato la produzione di vetri per automobili e per edifici. L'azienda, che produce vetri per automobili e per edifici, ha riaperto le porte al pubblico e ha iniziato la produzione di vetri per automobili e per edifici.



Imperatore dell'Impianto

Il presidente dell'Impianto di Manfredonia, l'ingegner Antonio Di Lorenzo, ha parlato della riattivazione dell'azienda e delle prospettive future. L'azienda, che produce vetri per automobili e per edifici, ha riaperto le porte al pubblico e ha iniziato la produzione di vetri per automobili e per edifici.



I Monti Dauni nel mercato del turismo esperienziale

Il territorio dei Monti Dauni sta diventando sempre più attrattivo per i turisti che cercano esperienze uniche. Le attività proposte includono trekking, equitazione e visite guidate. Il territorio dei Monti Dauni sta diventando sempre più attrattivo per i turisti che cercano esperienze uniche.



Non si ferma all'alt e sperona un'auto della polizia: è cacciata al furgone bianco

Un'auto della polizia ha speronato un furgone bianco che non si era fermato all'alt. L'incidente è avvenuto in un'arteria principale della città. Un'auto della polizia ha speronato un furgone bianco che non si era fermato all'alt.



Lauree ex comiti nel parcheggio del centro commerciale: arriva la polizia

La polizia è intervenuta per sanzionare un gruppo di lauree ex comiti che occupavano il parcheggio del centro commerciale. La polizia è intervenuta per sanzionare un gruppo di lauree ex comiti che occupavano il parcheggio del centro commerciale.



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

GIOIA TAURO Imprenditoria e politica a confronto sul futuro dello scalo gioiese

Un nuovo tavolo per il porto

Aprire un dialogo con Aponte e dare una governance non più straordinaria

GIOIA TAURO - La proposta è quella di un nuovo dialogo con Aponte azionista numero uno del porto di Gioia Tauro affinché riprenda i quaranta lavoratori portuali e di un tavolo concreto che affronti le difficoltà legate alla governance instabile, alla piattaforma logistica, alle infrastrutture e alla Zes. E' quel lo che è emerso dal convegno di ieri pomeriggio a Palazzo Fallara a Gioia Tauro dove il mondo della politica e dell' imprenditoria si è confrontato per rivendicare ancora una volta con forza il ruolo del porto di Gioia Tauro, determinante sul Pil nazionale, e per tentare di tracciare un piano strategico che consenta il rilancio del porto. L' iniziativa promossa da Confindustria, Reggio Calabria, il Comune di Gioia Tauro e la Camera di Commercio di Gioia Tauro ha dato l' occa sione al sindaco della stessa città Aldo Alessio di riaccendere il dibattito sulle problematiche del porto gioiese, il quale ha proposto che: «Dopo il fallimento di Corap e Asireg, l' area industriale deve essere gestita dal consiglio comunale di Gioia Tauro». Per quanto riguarda le imprese Alessio ha rilanciato lo sportello unico per snellire le pratiche di chi vuole investire al Sud. «Lo Stato dovrebbe dare i capannoni morti ai giovani imprenditori che vogliono rischiare e la Zes deve avere la stessa competitività di quelle europee Il tavolo dei relatori non il contentino». Il primo cittadino ha poi chiesto ad Aponte uno sforzo in più. «La riparazione e la manutenzione navale a Gioia Tauro affinché si creino le infrastrutture del settore della cantieristica». Ha denunciato il silenzio assordante della politica Domenico Vecchio presidente di Confindustria Reggio Calabria il quale ha scandito che «a due mesi dalle elezioni regionali si litiga chi dovrà essere il presidente ma del porto di Gioia Tauro non se ne parla, pur essen do una questione nazionale». Vecchio ha poi suggerito una governance stabile dell' **Autorità Portuale**. «Lo Stato non può mantenere l' amministrazione straordinaria». Dal canto suo Andrea Agostinelli commissario dell' **Autorità Portuale** ha raccontato la sua esperienza personale. «Ho vissuto la crisi irreversibile del porto nella solitudine e nell' indifferenza di molti, ho discusso ad infinite riunioni, dei criteri di licenziamenti, della costituzione di un' agenzia per erogare trentasei mesi di indennità, con il governo, il terminali sta e tutte le altri parti sociali. Oggi un imprenditore ci ha creduto, ha acquistato le quote, avrà avuto una convenienza, sono arrivate nuove gru». Agostinelli ha poi affermato che: «C' è qualcosa che impedisce a Rfi di investire al Sud, c' è una diatriba tra la regione e il governo, la consegna di quest' area a Rfi sarà l' obiet tivo della prossima governance». Antonio Tramontana, presidente della Camera di Commercio di Reggio Calabria ha invece fatto un appello alla politica sul rischio di perdere i 250 milioni di euro destinati alla Zes. Ha chiarito la questione dei fondi alla Zes Andrea Prete vice presidente nazionale Unindustria il quale ha detto che i trecento milioni sono per tutte le Zes non solo per la Calabria. Natale Mazzuca presidente Unindustria Calabria ha parlato di un porto che non può restare solo di transpment, mentre il sindaco della Città Metropolitana Giuseppe Falcomata ha proposto un incontro al Ministero. Hanno concluso il seminario Gualtiero Tarantino presidente sezione Trasporti e Logistica Unindustria Calabria, Felice Iracà dirigente generale vicario Dipartimento Attività produttive Regione Calabria e Massimo Sabatini direttore Politiche regionali e della Coesione territoriale Confindustria, quest' ulti mo ha sottolineato che il transhipment non ha ripercussioni per il territorio circostante se non per le aziende.



"Porto franco", l'associazione mafiosa regge per pochi

Palmi L' accusa di associazione mafiosa regge per pochi imputati, pene dimezzate rispetto alle richieste del pubblico ministero, moltissimi reati prescritti e assoluzioni. Questa è in estrema sintesi la sentenza emessa ieri dal collegio del tribunale di Palmi nei confronti degli imputati finiti nell'inchiesta denominata "Porto franco". Il pubblico ministero Giulia Pantano nella sua requisitoria aveva chiesto 160 anni di carcere nei confronti di 24 imputati, due assoluzioni e non doversi procedere nei confronti di 10 imputati per prescrizione dei reati contestati. La sentenza Il collegio presieduto dal giudice Gianfranco Grillone ha condannato Francesco Pesce a 3 anni e due mesi di reclusione (6 chiesti dal pm), Domenico Sibio 7 anni e sette mesi (12 anni), Giuseppe Comandè 6 anni e cinque mesi (12 anni), Domenico Franco 10 anni e sette mesi (16 anni), Francesco Rachele 10 anni (15 anni), Nicola Filardo 6 anni (12 anni), Giuseppe Chindamo 5 anni e sei mesi (7 anni 6 mesi), Angelo Ferraro 5 anni e sei mesi (7 anni), Salvatore Di Bartolo 5 anni e sei mesi (7 anni), Francesco Gaetano 6 anni e sette mesi (7 anni e sei mesi), Domenico Corrao 6 anni e sette mesi (8 anni), Giuseppe Rizzo 6 anni e sette mesi (6 anni). Sono stati assolti, invece, Giuseppe Zungri, Teodoro Aversa, Laura Speranza, Molè Michele, Salvatore Spina, Domenico Valerioti, Diego Giovinazzo, Michele Gullo, Amelia Bonarrigo, Teodoro D' Agostino, Giuseppe Galizia, Rosario Macrì, Raffaele Rizzo, Domenico Luccisano, Danilo Maio, Nicola Rachieli, Natale Calabrese, Carmelo Punteri, Felicia Crisafulli, Renato Giacobbe, Mario Antonio Rao, Antonio Messina, Pasquale Figliuzzi, Bruno Comandè. Assoluzioni tra le quali ci sono molte prescrizioni, anche per il non riconoscimento da parte del tribunale dell' aggravante mafiosa contestata a molti imputati. L' inchiesta I reati per i quali sono stati giudicati sono associazione mafiosa riciclaggio di proventi di illecita provenienza, trasferimento fraudolento di valori, contrabbando di gasolio e di merce contraffatta, frode fiscale attraverso l' utilizzo e l' emissione di fatture per operazioni inesistenti. Tutti reati aggravati dalle modalità mafiose. Le indagini, coordinate Dda reggina, ipotizzano l' esistenza di rilevanti infiltrazioni delle cosche di 'ndrangheta "Pesce" e "Molè" nell' indotto del terziario che opera nell' area portuale della Piana di Gioia Tauro, con particolare riferimento ai servizi connessi al traffico mercantile generato dallo scalo marittimo e con la conseguente "indebita percezione di rilevanti illeciti profitti". L' ombra dei Pesce L' indagine ipotizza che la cosca Pesce si sarebbe infiltrata nel tessuto economico caratterizzato dai servizi connessi all' imponente operatività del porto di Gioia Tauro esercitando un soffocante controllo sulle attività economiche presenti nella zona portuale, dirette ad assicurare all' organizzazione ingenti risorse finanziarie, mirando poi a ripulire i proventi dei reati consumati, grazie anche all' aiuto di soggetti estranei all' organizzazione mafiosa. f.a. Le presunte infiltrazioni della cosca Pesce di Rosarno nel tessuto economico.



Msc, il patron Aponte "sbarca" a Gioia Tauro

Sarà anche l'occasione per incontrare i portuali

Gioia Tauro Giovedì 5 dicembre Gianluigi Aponte, patron della Mediterranean Shipping Company (Msc), il gruppo italo-svizzero che nei mesi scorsi ha acquisito - attraverso la controllata Til - la MedCenter Container Terminal di Gioia Tauro, visiterà per la prima volta il terminal calabrese e incontrerà i portuali. Una visita che sancisce ufficialmente la rinascita del **porto** che, dopo i mesi di crisi del recente passato, ha ripreso a galoppare nella movimentazione dei volumi che hanno registrato negli ultimi cinque mesi un incremento di quasi il 16% rispetto allo scorso anno. Una visita significativa, quella di Aponte, che di recente ha dichiarato che vuole riconsegnare a Gioia Tauro il primato di maggiore **porto** container del Mediterraneo. Un ruolo che lo scalo aveva conquistato sin dalla fine degli anni '90 e che poi ha perso nel corso degli anni facendosi superare anche da Genova. Con l'acquisizione di Mct, la Msc ha dunque il suo **porto** hub al centro del Mediterraneo, con l'avvio per lo scalo di poderosi investimenti nell'equipment con l'acquisto di sei nuove gru di banchina tra le più grandi al mondo. Tre sono arrivate nei giorni scorsi e proprio ieri sono state posizionate. Installati anche 40 nuovi straddle carrier, carrelli per la movimentazione dei container, e in corso il rifacimento dei piazzali del terminal. Un investimento che supera i 120 milioni di euro, necessario per aumentare le performance dello scalo e che ha consentito la riassunzione di centinaia di portuali che erano stati licenziati. Una storia positiva che segna una nuova vita per uno scalo che, dopo i successi del passato, aveva conosciuto una profonda crisi. Ansa.

54
Tirrenica

"Porto franco", l'associazione mafiosa regge per pochi

Il porto di Gioia Tauro è stato dichiarato "porto franco" nel 1990. L'associazione mafiosa regge per pochi anni il porto, ma il suo controllo è sempre stato esercitato dalle cosche. L'associazione mafiosa regge per pochi anni il porto, ma il suo controllo è sempre stato esercitato dalle cosche.

Msc, il patron Aponte "sbarca" a Gioia Tauro
Sarà anche l'occasione per incontrare i portuali

Le prime notizie in cronaca e il 5 dicembre

Russo "portavoce" delle ragioni di Gioia

Il presidente della Dc, Giuseppe Russo, è stato eletto "portavoce" delle ragioni di Gioia Tauro. Russo ha dichiarato che il porto di Gioia Tauro è un asset strategico per la Calabria e che deve essere valorizzato.

Rosario, scarcerato Salvatore Paladino

Il giudice Rosario ha scarcerato Salvatore Paladino, un boss della cosca di Gioia Tauro. Paladino è stato accusato di aver organizzato una serie di omicidi e rapine.

I tifosi della Juve inaugurano la sede del fan club "Scirea"

I tifosi della Juventus hanno inaugurato la sede del fan club "Scirea" a Gioia Tauro. La sede è stata inaugurata con un evento che ha visto la partecipazione di molti tifosi.

Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Una tappa che sancisce la ripresa dell' infrastruttura dopo mesi di crisi

Il 15 dicembre arriva il patron di Msc

Aponte visiterà per la prima volta il terminal e incontrerà i lavoratori portuali

GIOIA TAURO - Il 5 dicembre Gianluigi Aponte, patron della Mediterranean Shipping Company (Msc), il gruppo italo -svizzero che nei mesi scorsi ha acquisito, attraverso la controllata TIL, la MedCenter Container Terminal di **Gioia Tauro**, visiterà per la prima volta il terminal calabrese ed incontrerà i portuali. Una visita che sancisce ufficialmente la rinascita del **porto**, che dopo i mesi di crisi del recente passato ha ripreso a galoppare nella movimentazione dei volumi, che hanno registrato negli ultimi cinque mesi un incremento di quasi il 16% rispetto allo scorso anno. Una visita significativa, quella di Aponte, che di recente ha dichiarato il **porto** di **Gioia Tauro** to che vuole riconsegnare a **Gioia Tauro** il primato di maggiore **porto** container del Mediterraneo. Un ruolo che lo scalo aveva conquistato sin dalla fine degli anni '90 e che poi ha perso nel corso degli anni facendosi superare anche da Genova. Con l' acquisizione di Mct, la Msc ha dunque il suo **porto** hub al centro del Mediterraneo, con l' avvio per lo scalo di poderosi investimenti nell' equipment con l' acquisto di sei nuove gru di banchina tra le più grandi al mondo. Tre sono arrivate nei giorni scorsi e proprio oggi sono state posizionate. Installati anche 40 nuovi straddle carrier, carrelli per la movimentazione dei container, rifacimento dei piazzali del terminal. Un investimento che supera i 120 milioni di euro necessario per aumentare le performance dello scalo e che ha consentito la riassunzione di centinaia di portuali che erano stati licenziati. Una storia positiva che segna una nuova vita per uno scalo che, dopo i successi del passato, aveva conosciuto una profonda crisi.



Zes Gioia Tauro a rischio, gli industriali reggini pronti alle barricate

AGOSTINO PANTANO

Il paventato definanziamento dello strumento varato per incentivare le imprese, al centro di un convegno organizzato nella città del porto da Confindustria, Unindustria e Comune «Pronti a fare le barricate se il governo dovesse definanziare la Zona economica speciale della Calabria». È stato forte l'avviso lanciato dal presidente di Confindustria Reggio Calabria, Domenico Vecchio, introducendo i lavori del convegno "Gioia Tauro, il futuro passa dal territorio" organizzato dall'organismo provinciale di rappresentanza degli imprenditori, da Unindustria Calabria, dalla Camera di commercio reggina e dal Comune in cui ha sede il secondo porto transhipment italiano. Dal massimo vertice datoriale metropolitano, dunque, è arrivata una presa di posizione energica rispetto alle notizie rimbalzate da Roma, circa una discussione che condurrebbe ad uno spostamento della posta di bilancio - si parla di almeno 300 milioni di euro sotto forma di semplificazione burocratica e credito d'imposta per invogliare le aziende a insediarsi o investire - nell'ambito della manovra economica che il governo deve varare entro fine anno. «Le parole del ministro Provenzano - gli ha fatto eco il presidente Camerale, Antonino Tramontana - per ora sono rassicuranti, ma la vigilanza in questi casi non è mai troppa: sarebbe grave se venisse meno uno strumento varato, che ora chiediamo alla Regione di difendere assieme a noi». Proprio contro l'attuale quadro politico regionale si sono indirizzati gli strali più duri nel corso del dibattito, con Natale Mazzuca - presidente di Unindustria Calabria - che ha criticato il fatto che «non si parla di programmi ma solo di candidature, mentre c'è chi utilizza l'alibi della 'ndrangheta per nascondere la mancanza di programmi su Gioia Tauro». Ancora critiche verso la Regione sono arrivate da Tramontana, che ha collegato «la disorganizzazione che impera nel retroporto gioiese, anche all'attuale debacle del Corap che ha peggiorato ogni cosa». Un invito a «meglio coinvolgere Assindustria nella formazione della Zes», è venuto da Massimo Sabatini che è il direttore nazionale delle Politiche regionali di Confindustria, trovando sponda nell'intervento di Andrea Prete - vice presidente nazionale di Unindustria - che ha lamentato «la scarsa attitudine dei recenti governi a stare vicini ai territori». Della piattaforma locale degli industriali ha parlato Gualtiero Tarantino, presidente della Sezione trasporti e logistica di Unindustria Calabria, per il quale «il mancato avvio del gateway ferroviario è il simbolo di una condizione nella quale a Gioia Tauro si continua a sdoganare troppi pochi container, mancando quindi di creare quel valore aggiunto che significa posti di lavoro e sviluppo». Sulle motivazioni di una crisi del retroporto che non nasce oggi ha convenuto il sindaco gioiese Aldo Alessio, che ha chiesto che «il governo proceda quanto prima alla nomina di un presidente competente per avviare l'Autorità portuale e di sistema», chiedendo a Stato e Regione di provvedere a «requisire i capannoni che sorgono nelle zone industriali fantasma per offrirli a giovani imprenditori». Anche il sindaco metropolitano Giuseppe Falcomatà ha avvisato sui rischi che «il territorio corre se effettivamente dovesse essere tagliata la Zes di Gioia Tauro», proponendo di chiedere un «incontro ai ministri Boccia e Provenzano», mentre sulle opportunità offerte da questo strumento incentivante si è esposto Felice Iracà, dirigente generale vicario del dipartimento Attività produttive della Regione, che però ha chiesto un «impegno corale affinché la Zes abbia una più precisa caratterizzazione nell'area di Gioia Tauro». Il commissario del porto, Andrea Agostinelli, nell'annunciare l'arrivo a Gioia Tauro per il 5 dicembre dell'armatore Gianluigi Aponte, ha ricordato «gli incoraggianti segnali di ripresa del traffico container e l'avvio di un corposo piano di investimenti da parte del terminalista».

ECONOMIA E LAVORO

Zes Gioia Tauro a rischio, gli industriali reggini pronti alle barricate

Il paventato definanziamento dello strumento varato per incentivare le imprese, al centro di un convegno organizzato nella città del porto da Confindustria, Unindustria e Comune

18 dicembre 2019 - 10:28:00 - 10:28:00

«Pronti a fare le barricate se il governo dovesse definanziare la Zona economica speciale della Calabria». È stato forte l'avviso lanciato dal presidente di Confindustria Reggio Calabria, Domenico Vecchio, introducendo i lavori del convegno "Gioia Tauro, il futuro passa dal territorio" organizzato dall'organismo provinciale di rappresentanza degli imprenditori, da Unindustria Calabria, dalla Camera di commercio reggina e dal Comune in cui ha sede il secondo porto transhipment italiano.

Del massimo vertice datoriale metropolitano, dunque, è arrivata una presa di posizione energica rispetto alle notizie rimbalzate da Roma, circa una discussione che condurrebbe ad uno spostamento della posta di bilancio - si parla di almeno 300 milioni di euro sotto forma di semplificazione burocratica e credito d'imposta per invogliare le aziende a insediarsi o investire - nell'ambito della manovra economica che il governo deve varare entro fine anno.

«Le parole del ministro Provenzano - gli ha fatto eco il presidente Camerale, Antonino Tramontana - per ora sono rassicuranti, ma la vigilanza in questi casi non è mai troppa: sarebbe grave se venisse meno uno strumento varato, che ora chiediamo alla Regione di difendere assieme a noi».

Proprio contro l'attuale quadro politico regionale si sono indirizzati gli strali più duri nel corso del dibattito, con Natale Mazzuca - presidente di Unindustria Calabria - che ha criticato il fatto che «non si parla di programmi ma solo di candidature, mentre c'è chi utilizza l'alibi della 'ndrangheta per nascondere la mancanza di programmi su Gioia Tauro».

Ancora critiche verso la Regione sono arrivate da Tramontana, che ha collegato «la disorganizzazione che impera nel retroporto gioiese, anche all'attuale debacle del Corap che ha peggiorato ogni cosa».

Un invito a «meglio coinvolgere Assindustria nella formazione della Zes», è venuto da Massimo Sabatini che è il direttore nazionale delle Politiche regionali di Confindustria, trovando sponda nell'intervento di Andrea Prete - vice presidente nazionale di Unindustria - che ha lamentato «la scarsa attitudine dei recenti governi a stare vicini ai territori».

Della piattaforma locale degli industriali ha parlato Gualtiero Tarantino, presidente della Sezione trasporti e logistica di Unindustria Calabria, per il quale «il mancato avvio del gateway ferroviario è il simbolo di una condizione nella quale a Gioia Tauro si continua a sdoganare troppi pochi container, mancando quindi di creare quel valore aggiunto che significa posti di lavoro e sviluppo».

Sulle motivazioni di una crisi del retroporto che non nasce oggi ha convenuto il sindaco gioiese Aldo Alessio, che ha chiesto che «il governo proceda quanto prima alla nomina di un presidente competente per avviare l'Autorità portuale e di sistema», chiedendo a Stato e Regione di provvedere a «requisire i capannoni che sorgono nelle zone industriali fantasma per offrirli a giovani imprenditori».

Anche il sindaco metropolitano Giuseppe Falcomatà ha avvisato sui rischi che «il territorio corre se effettivamente dovesse essere tagliata la Zes di Gioia Tauro», proponendo di chiedere un «incontro ai ministri Boccia e Provenzano», mentre sulle opportunità offerte da questo strumento incentivante si è esposto Felice Iracà, dirigente generale vicario del dipartimento Attività produttive della Regione, che però ha chiesto un «impegno corale affinché la Zes abbia una più precisa caratterizzazione nell'area di Gioia Tauro».

Il commissario del porto, Andrea Agostinelli, nell'annunciare l'arrivo a Gioia Tauro per il 5 dicembre dell'armatore Gianluigi Aponte, ha ricordato «gli incoraggianti segnali di ripresa del traffico container e l'avvio di un corposo piano di investimenti da parte del terminalista».

SEGUICI SU SOCIAL

SCRIVITI ALLA NEWSLETTER

La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

Sinergest-Authority, ritorna il sereno

Primo confronto tra il sindaco Nizzi e Deiana: «Lavoriamo per garantire la continuità dei servizi e tutelare i lavoratori» fronte del porto

GIANDOMENICO MELE

OLBIA Procedure ad evidenza pubblica per assegnare i singoli servizi nella gestione del porto di Olbia. Dal primo gennaio potrebbe essere la Sinergest - se deciderà di partecipare alle procedure di gara, così come qualsiasi altro operatore - ad aggiudicarsi la gestione dell' Isola Bianca. In ogni caso, se vincesse Sinergest terrebbe i suoi lavoratori. Se vincesse un altro operatore, dovrebbe riassorbire il personale attualmente dipendente della Sinergest. Questa è la piattaforma che nasce dal tavolo di confronto tra Sinergest e **Autorità portuale** della Sardegna. Paradossalmente, il progetto di finanza presentato ieri sera nella sede olbiese dell' Authority è passato in secondo piano. A tenere banco la "pax olbiese" tra Massimo Deiana, presidente dell' Adsp e Settimo Nizzi, sindaco di Olbia e presidente di Sinergest. Abbracci e strette di mano che archiviano settimane di polemiche, per il bene della portualità di Olbia. Intesa dimostrata e spiegata ai lavoratori di Sinergest, che hanno atteso la fine della riunione con un presidio fuori dalla sede della Port authority. L' accordo. «Abbiamo ricevuto il progetto di Sinergest, da qui inizia una lunga valutazione sui profili tecnici, attraverso una nuova interlocuzione che parte dall' interesse per il project financing - ha spiegato Massimo Deiana -. Presteremo però molta attenzione soprattutto alle strade percorribili per la continuità dei servizi e il mantenimento dei lavoratori. Dal mio punto di vista la priorità è la ricerca delle soluzioni più agili all' interno dei confini imposti dalla legge». La rinnovata intesa tra i due interlocutori è stata certificata da Settimo Nizzi, presidente di Sinergest. «Abbiamo trovato il modo di riallacciare rapporti descritti come tumultuosi, ma in realtà improntati alla responsabilità istituzionale - ha sottolineato il sindaco di Olbia -. Lavoriamo insieme per il bene del porto, di Olbia e dei lavoratori. Le questioni sono sul tavolo e abbiamo creato le condizioni per approfondire il progetto Sinergest e lo sviluppo futuro dell' Isola Bianca». Il sindaco di Olbia ha chiesto di verificare tutte le strade per migliorare i servizi e garantire i posti di lavoro. Bandi semplificati. Il tempo stringe e, in assenza di possibili proroghe, vietate dalla legge, dal primo gennaio la continuità dei servizi portuali può essere garantita solo attraverso bandi di gara semplificati, date le cause di necessità e urgenza. Dall' altra parte l' Adsp sta già iniziando a discutere i canoni demaniali da applicare alle attività commerciali della stazione marittima, in qualità di nuovo gestore. «I lavoratori sono un valore aggiunto per il porto e una priorità per noi, con Sinergest o senza - ha confermato Deiana -. Abbiamo strumenti per l' affidamento dei servizi attraverso bandi di gara. Da gennaio saremo in grado di assegnare i servizi. Se vorrà, Sinergest potrà ovviamente partecipare». Il project. Passaggi burocratici che prescindono dal project financing presentato da Sinergest, che avrà un percorso più lungo, di almeno sei mesi. Nuovo terminal crociere, servizi portuali all' avanguardia che saranno, eventualmente, oggetto dell' elaborazione di un nuovo bando. Cioè il futuro. Il presente invece ha altre dimensioni. «Ci incontreremo nelle prossime ore per capire se esistono le condizioni perché Sinergest continui a gestire alcuni servizi all' Isola Bianca - ha anticipato Nizzi -. Salveremo comunque i posti di lavoro, o come Sinergest o imponendo al nuovo operatore l' obbligo di mantenere i lavoratori. Garantiremo i posti di lavoro e il porto di Olbia non vedrà cancellati i propri servizi, ma lavoreremo per migliorarli».



L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Olbia. Sarà l' Autorità del sistema portuale a segnare il percorso per i futuri assetti

Porto, prove tecniche di accordo

Isola Bianca, riparte il dialogo fra il sindaco Nizzi e il presidente Deiana

L' armistizio è stato siglato, ma è l' **Autorità** del **sistema portuale** a segnare la strada per i futuri assetti nella gestione dei servizi dell' Isola Bianca. Il presidente Massimo Deiana, ieri pomeriggio, ha definito il lungo e difficile percorso che porterà all' affidamento delle concessioni di servizi del porto di Olbia, un pacchetto che interessa 35 lavoratori con contratti a tempo indeterminato, e altrettanti stagionali. Dialogo Deiana ha riaperto il dialogo con il presidente della Sinergest, il sindaco di Olbia, Settimo Nizzi. Dopo diversi giorni di forti tensioni, è stato fissato un nuovo inizio. In sintesi, l' **Autorità portuale** regionale ha garantito che prenderà in considerazione il progetto di finanza Sinergest (sei milioni di euro di costi all' anno) e che per valutarlo e decidere serviranno molti mesi, forse tutto il 2020; nel frattempo saranno pubblicati i bandi che riguardano le attività (la pulizia, l' instradamento delle auto, la manutenzione degli impianti, per citarne alcune) che non possono essere interrotte e che necessitano di una assegnazione dal primo gennaio prossimo. Deiana si è rivolto ai rappresentanti della Sinergest, invitandoli a farsi avanti subito anche per le assegnazioni urgenti. «Progetto interessante» Ieri, la Stazione marittima era presidiata dai lavoratori e dalle sigle sindacali confederali. La Sinergest (società mista, controllata al 51 per cento dall' armatore Onorato) sta giocando la partita decisiva per il suo futuro. Deiana ha affermato: «Il progetto di finanza è interessante e lo prenderemo in considerazione. Ci vorrà del tempo, inizieremo adesso le interlocuzioni con Sinergest. L' altro obiettivo è trovare una soluzione per mantenere i livelli occupazionali e garantire i servizi. Il sindaco Nizzi potrà confermarlo, questo rappresenta una delle nostre principali priorità». Settimo Nizzi ha condiviso la linea: «Non è una questione di soldi, ma di qualità dei servizi. Dobbiamo lavorare per il bene della Sardegna, di Olbia e dei lavoratori. Ci sono tutte le condizioni per verificare il progetto Sinergest e per ampliare l' offerta e qualità dei servizi portuali». L' armistizio è stato firmato, Deiana ha anche aggiunto che i lavoratori sono una delle risorse più importanti del porto. Restano, comunque, tutte le riserve dell' **Autorità portuale** sulla proposta Sinergest. Il problema è la continuità del servizio per i prossimi mesi, visto che i tempi di valutazione del progetto di finanza sono molto lunghi. Deiana ha escluso proroghe per Sinergest, ma l' **Autorità portuale** è disponibile a valutare le offerte della società. Si parla di una soluzione ponte, comunque ad evidenza pubblica, quindi la proroga secca è esclusa, perché sarebbe illegittima. Sinergest, da parte sua, studierà come cogliere la proposta di Deiana. I sindacati Erano presenti per la Filt Cgil, il segretario Sergio Prontu, Bachisia Cherchi e Franco Monaco. I lavoratori sono preoccupati, ma per loro, ieri sera, si è aperto un interessante spiraglio. Ferme restando le condizioni dell' **Autorità portuale** regionale. Andrea Busia.



La Sicilia

Messina, Milazzo, Tremestieri

CAPITANERIA

Contramiraglio Russo incontra pres. Autorità portuale Stretto

Il contramiraglio Giancarlo Russo ha ricevuto la visita del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, ing. Mario Paolo Mega. Nel corso della visita, sono stati affrontati argomenti inerenti al traffico mercantile e alla collocazione strategica dei porti di Messina e Milazzo, nonché degli sviluppi commerciali ed economici delle aree di competenza. Erano presenti il comandante del porto di Messina, Gianfranco Rebuffat, e il comandante del porto di Milazzo, Francesco Terravona.

Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri

Zona economica speciale, è fatta: accolta la richiesta del Comune di Messina. Mega non abbandono il sogno dell' autonomia: "istituire la terza Zes in raccordo con la nuova AdSP dello Stretto"

Le aree ZES di competenza dell' AdSP dello Stretto assommano a complessivi 627 ettari di cui 87 per il comparto di Messina e 540 per quello di Milazzo-Giammoro-Villafranca. L' appello di Mega: " terza ZES in raccordo con la nuova AdSP dello Stretto"

Si è svolta ieri a Palermo presso Palazzo D' Orleans una riunione della Cabina di regia delle ZES siciliane che sta procedendo alla esatta perimetrazione delle aree inserite nei vari comparti di intervento. Nel corso della riunione si è preso atto dei risultati delle attività di valutazione condotte dalla Commissione nominata per l' esame delle istanze presentate dai Comuni per l' inserimento di nuove aree di loro specifico interesse fra le quali quella in cui il Comune di Messina ha in progetto di realizzare l' innovation hub . Con questa ultima integrazione, per una superficie di circa 1,5 ettari, le aree ZES di competenza dell' AdSP dello Stretto assommano a complessivi 627 ettari di cui 87 per il comparto di Messina e 540 per quello di Milazzo-Giammoro-Villafranca. Nel corso della riunione il Presidente dell' AdSP dello Stretto Mario Mega ha segnalato anche la necessità di rivalutare delle aree, per un superficie di circa 100 ettari, che facevano parte della proposta iniziale a suo tempo presentata dall' **Autorità Portuale** di Messina e che non era stato possibile inserire nella perimetrazione. Il Presidente Mega ha così commentato l' esito della riunione : "Sono molto soddisfatto dell' esito della riunione perché, da un lato, è stata accolta la richiesta del Comune di Messina che arricchisce le aree della ZES di una nuova possibilità di insediamento di attività a forte vocazione tecnologica che ben potrà integrarsi con i programmi di innovazione digitale che abbiamo in animo di avviare come AdSP. La disponibilità manifestata, poi, dalla Cabina di Regia, ed in particolare dall' Assessore Turano, che ringrazio per l' attenzione con cui ha recepito la nostra richiesta, per la rivalutazione delle aree di Giammoro ci consente di guardare con più fiducia all' iniziativa. Ora non resta che completare presto la perimetrazione e sottoporre il tutto al Governo nazionale per l' approvazione. A quel punto potremo cominciare ad operare anche se sarebbe oltremodo importante per i territori del messinese che venisse costituita la terza ZES siciliana, vista l' attivazione della **Autorità** di Sistema **Portuale** dello Stretto. Questo consentirebbe di poter seguire con la massima attenzione ed efficacia tutto quello che servirà per l' insediamento di nuove iniziative produttive e soprattutto per assicurare la corretta integrazione tra le politiche di sviluppo dei porti e delle infrastrutture di collegamento e quelle degli imprenditori che sceglieranno le nostre aree. A tal fine auspico che tutte le forze politiche e sociali siciliane e della Provincia di Messina in particolare sostengano l' iniziativa della Sen. Barbara Floridia , che ha presentato un emendamento alla Legge Finanziaria in discussione nel Parlamento nazionale in questi giorni, che consentirebbe alla Regione Siciliana di istituire la terza ZES in raccordo con la nuova AdSP dello Stretto" .

Stretto Web

Zona economica speciale, è fatta: accolta la richiesta del Comune di Messina. Mega non abbandono il sogno dell' autonomia: "istituire la terza Zes in raccordo con la nuova AdSP dello Stretto"

Le aree ZES di competenza dell' AdSP dello Stretto assommano a complessivi 627 ettari di cui 87 per il comparto di Messina e 540 per quello di Milazzo-Giammoro-Villafranca. L' appello di Mega: " terza ZES in raccordo con la nuova AdSP dello Stretto"

Si è svolta ieri a Palermo presso Palazzo D' Orleans una riunione della Cabina di regia delle ZES siciliane che sta procedendo alla esatta perimetrazione delle aree inserite nei vari comparti di intervento. Nel corso della riunione si è preso atto dei risultati delle attività di valutazione condotte dalla Commissione nominata per l' esame delle istanze presentate dai Comuni per l' inserimento di nuove aree di loro specifico interesse fra le quali quella in cui il Comune di Messina ha in progetto di realizzare l' innovation hub . Con questa ultima integrazione, per una superficie di circa 1,5 ettari, le aree ZES di competenza dell' AdSP dello Stretto assommano a complessivi 627 ettari di cui 87 per il comparto di Messina e 540 per quello di Milazzo-Giammoro-Villafranca. Nel corso della riunione il Presidente dell' AdSP dello Stretto Mario Mega ha segnalato anche la necessità di rivalutare delle aree, per un superficie di circa 100 ettari, che facevano parte della proposta iniziale a suo tempo presentata dall' **Autorità Portuale** di Messina e che non era stato possibile inserire nella perimetrazione. Il Presidente Mega ha così commentato l' esito della riunione : "Sono molto soddisfatto dell' esito della riunione perché, da un lato, è stata accolta la richiesta del Comune di Messina che arricchisce le aree della ZES di una nuova possibilità di insediamento di attività a forte vocazione tecnologica che ben potrà integrarsi con i programmi di innovazione digitale che abbiamo in animo di avviare come AdSP. La disponibilità manifestata, poi, dalla Cabina di Regia, ed in particolare dall' Assessore Turano, che ringrazio per l' attenzione con cui ha recepito la nostra richiesta, per la rivalutazione delle aree di Giammoro ci consente di guardare con più fiducia all' iniziativa. Ora non resta che completare presto la perimetrazione e sottoporre il tutto al Governo nazionale per l' approvazione. A quel punto potremo cominciare ad operare anche se sarebbe oltremodo importante per i territori del messinese che venisse costituita la terza ZES siciliana, vista l' attivazione della **Autorità** di Sistema **Portuale** dello Stretto. Questo consentirebbe di poter seguire con la massima attenzione ed efficacia tutto quello che servirà per l' insediamento di nuove iniziative produttive e soprattutto per assicurare la corretta integrazione tra le politiche di sviluppo dei porti e delle infrastrutture di collegamento e quelle degli imprenditori che sceglieranno le nostre aree. A tal fine auspico che tutte le forze politiche e sociali siciliane e della Provincia di Messina in particolare sostengano l' iniziativa della Sen. Barbara Floridia , che ha presentato un emendamento alla Legge Finanziaria in discussione nel Parlamento nazionale in questi giorni, che consentirebbe alla Regione Siciliana di istituire la terza ZES in raccordo con la nuova AdSP dello Stretto" .

Messina avrà la sua Zes. De Luca: "Grande opportunità di crescita e sviluppo"

Tra le istanze approvate c'è la richiesta del Comune di Messina per l' innovation hub

Anche il comune di Messina avrà la sua Zona Economica Speciale (ZES). Lo ha comunicato con un messaggio indirizzato al sindaco Cateno De Luca, il Presidente dell' **Autorità Portuale** dello Stretto, Mario Mega ha ufficializzato la nomina. 'La cabina di regia della ZES - recita la comunicazione - ha preso atto della valutazione della Commissione che ha esaminato le richieste dei Comuni. Tra le istanze approvate c'è la richiesta del Comune di Messina per l' innovation hub . È stato rilevato che l' istanza è stata ben motivata e coerente con il bando'. Soddisfazione da parte del Sindaco Cateno De Luca, per il quale la ZES a Messina "è una grande opportunità di crescita e di investimenti, nell' ottica del rilancio che l' attuale amministrazione ha intrapreso, in discontinuità con il passato. Con tale strumento innovativo che prevede agevolazioni fiscali per chi vuole puntare sul nostro territorio, di certo ci saranno condizioni migliori per promuovere uno sviluppo integrato e creare occupazione".



Terzo sciopero Blu Jet «Vertenza al Ministero»

Riccardo D' Andrea Messina Terzo sciopero con partecipazione pressoché totale. Nella speranza che, almeno stavolta, il Gruppo Fs si esprima in merito alle rivendicazioni dei marittimi della compagnia di navigazione "Blu Jet". «Il ferroviario, vogliamo il ferroviario», hanno intonato ieri i lavoratori in protesta a Messina. La richiesta è arcinota: equiparare il loro contratto a quello dei colleghi impiegati nelle altre società che gravitano nell' orbita delle Ferrovie dello Stato. Attualmente, infatti, arrivano a percepire fino al 40 per cento in meno in busta paga. Una disparità inaccettabile, che li ha spinti ad alzare la voce già in passato. Il paradosso è che come gli altri marittimi garantiscono lo stesso servizio di continuità territoriale tra la Sicilia e la Calabria, ma sui mezzi veloci dell' azienda nata lo scorso gennaio da una costola di Blufferries. «Adesioni di quasi il 100% allo sciopero indetto da Filt Cgil e Uiltrasporti per i lavoratori Blu Jet. Dalle 21 di mercoledì e fino alle 21 di oggi (ieri, ndr) soppresse tutte le corse marittime dei mezzi veloci nello Stretto. Garantiti solo i servizi minimi previsti per legge», si legge in un comunicato diffuso ieri dalle due sigle sindacali. «Non è più ammesso l' assurdo silenzio datoriale al quale assistiamo - hanno evidenziato i segretari generali di Filt Cgil e Uiltrasporti Messina Carmelo Garufi e Michele Barresi - da una società pubblica come il Gruppo Fs, che deve essere massima garanzia del rispetto delle regole contrattuali e dei diritti dei lavoratori». Così, ieri, la vertenza è approdata sul tavolo dell' Ispettorato del lavoro di Messina dove una delegazione di marittimi, accompagnata anche dai segretari generali di Cgil e Uil Messina Giovanni Mastroeni e Ivan Tripodi, è stata ricevuta dai vertici dell' ente che hanno compreso le motivazioni della vertenza e assicurato un intervento presso la controparte. Ad appoggiare la battaglia di un' ottantina di persona anche il deputato regionale del Partito Democratico Franco De Domenico e l' Orsa. «Anche nell' ottica dello sviluppo della mobilità tra le sponde dello Stretto e del ruolo strategico della neonata **Autorità** di **sistema** occorrono regole certe che diano agli utenti sempre migliori servizi di collegamento e ai lavoratori la garanzia delle adeguate tutele contrattuali», hanno concluso Cgil e Uil, secondo cui la controversia deve approdare in sede nazionale, «con il pieno coinvolgimento del ministero dei Trasporti». I marittimi chiedono lo stesso contratto dei colleghi del Gruppo Fs.



Blutec Termini Imerese - Incontro Comitato dei Sindaci, lettera aperta al Governo Nazionale e Regionale

Si è svolto oggi pomeriggio presso Palazzo Comitini, sede della Città Metropolitana di Palermo, l'incontro di verifica delle condizioni della vertenza Blutec Termini Imerese. E rano presenti, il Sindaco metropolitano Leoluca Orlando, la Presidente del Consiglio Comunale di Termini Imerese Anna Amoroso, l'Assessora al lavoro del Comune di Palermo Giovanna Marano, il Coordinatore Area Sviluppo Economico Città Metropolitana di Palermo Filippo Spallina, i Sindaci dei Comuni di Caccamo Nicasio Di Cola, di Aliminusa Filippo Dolce, di Cerda Salvatore Geraci, di Lascari Caterina Provenza (Assessora Lavori Pubblici), di Baucina Antonina Manfré (Assessora Attività Produttive), di Ventimiglia di Sicilia Antonio Rini, di Campofelice di Rocella Michela Taravella, di Trabia Emanuele Lo Bono (Assessore all'Urbanistica), e i rappresentanti delle sigle sindacali FIOM Roberto Mastrosimone, FIM Antonio Nobile e UILM Vincenzo Comella. Nel corso dell'incontro è stata sottoscritta e condivisa la seguente lettera aperta: 'Potrebbe ora aprirsi una nuova fase. Sicuramente oggi il territorio non deve essere ostaggio di scelte miopi. Inizia un percorso nuovo che è sottolineato dalle potenzialità offerte dalla recente Amministrazione straordinaria di Blutec e dal subentro della cassa integrazione per i 12 mesi iniziali. Si possono ora prevedere altri scenari con la collaborazione e il lavoro sinergico di tutte le realtà coinvolte, che si possono e si devono coinvolgere. Il Comitato dei Sindaci - ormai formalmente costituito - dell'area termitana e la Città Metropolitana confermano volontà di piena sintonia con le Organizzazioni Sindacali e sollecitano massima attenzione del Governo nazionale, in modo specifico con i Ministri per il Sud e la Coesione Territoriale, quello dello Sviluppo Economico e quello delle Infrastrutture e Trasporti; del Governo regionale, Presidente e Assessori competenti; del Presidente dell'**Autorità** del **Sistema** Portuale della Sicilia Occidentale e degli Amministratori Straordinari di Blutec. A Tutti loro viene proposto un tavolo permanente ed un'adeguata modulazione di accordo di programma per le scelte strategiche di sviluppo dell'intera area industriale, dando massima attenzione ai 300 lavoratori dell'indotto, per i quali va garantita protezione sociale'. Com. Stam.

Informative
Questo sito e gli strumenti in lui da questo utilizzati si rivolgono di cookie necessari al funzionamento ed altri che finalità
Bastano nella Cookie policy. Se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie, consulta il [cookie policy](#).
Chiedi il consenso, accettando o rifiutando la Cookie policy, cliccando su "Sì" o "No" o personalizzando le preferenze in altre opzioni,
accettando di usare gli cookie.

NOTIZIE

Blutec Termini Imerese - Incontro Comitato dei Sindaci, lettera aperta al Governo Nazionale e Regionale

Publicato 25 ottobre 2019 - 10:44:20

Si è svolto oggi pomeriggio presso Palazzo Comitini, sede della Città Metropolitana di Palermo, l'incontro di verifica delle condizioni della vertenza Blutec Termini Imerese.

E rano presenti, il Sindaco metropolitano Leoluca Orlando, la presidente del Consiglio Comunale di Termini Imerese Anna Amoroso, l'Assessora al lavoro del Comune di Palermo Giovanna Marano, il Coordinatore Area sviluppo



BLUTEC TERMINI IMERESE - Incontro Comitato dei Sindaci, lettera aperta al Governo Nazionale e Regionale

Si è svolto presso Palazzo Comitini, sede della Città Metropolitana di Palermo, l'incontro di verifica delle condizioni della vertenza Blutec Termini Imerese. Erano presenti, il Sindaco metropolitano Leoluca Orlando, la Presidente del Consiglio Comunale di Termini Imerese Anna Amoroso, l'Assessora al lavoro del Comune di Palermo Giovanna Marano, il Coordinatore Area Sviluppo Economico Città Metropolitana di Palermo Filippo Spallina, i Sindaci dei Comuni di Caccamo Nicasio Di Cola, di Aliminusa Filippo Dolce, di Cerda Salvatore Geraci, di Lascari Caterina Provenza (Assessora Lavori Pubblici), di Baucina Antonina Manfrè (Assessora Attività Produttive), di Ventimiglia di Sicilia Antonio Rini, di Campofelice di Rocella Michela Taravella, di Trabia Emanuele Lo Bono (Assessore all'Urbanistica), e i rappresentanti delle sigle sindacali FIOM Roberto Mastrosimone, FIM Antonio Nobile e UILM Vincenzo Comella. Nel corso dell'incontro è stata sottoscritta e condivisa la seguente lettera aperta: "Potrebbe ora aprirsi una nuova fase. Sicuramente oggi il territorio non deve essere ostaggio di scelte miopi. Inizia un percorso nuovo che è sottolineato dalle potenzialità offerte dalla recente Amministrazione straordinaria di Blutec e dal subentro della cassa integrazione per i 12 mesi iniziali. Si possono ora prevedere altri scenari con la collaborazione e il lavoro sinergico di tutte le realtà coinvolte, che si possono e si devono coinvolgere. Il Comitato dei Sindaci - ormai formalmente costituito - dell'area termitana e la Città Metropolitana confermano volontà di piena sintonia con le Organizzazioni Sindacali e sollecitano massima attenzione del Governo nazionale, in modo specifico con i Ministri per il Sud e la Coesione Territoriale, quello dello Sviluppo Economico e quello delle Infrastrutture e Trasporti; del Governo regionale, Presidente e Assessori competenti; del Presidente dell'**Autorità** del **Sistema** Portuale della Sicilia Occidentale e degli Amministratori Straordinari di Blutec. A Tutti loro viene proposto un tavolo permanente ed un'adeguata modulazione di accordo di programma per le scelte strategiche di sviluppo dell'intera area industriale, dando massima attenzione ai 300 lavoratori dell'indotto, per i quali va garantita protezione sociale".

The screenshot shows the MadonieLive website interface. At the top, there's a navigation bar with 'MADONIE LIVE NOTIZIE E FILMATI' and 'OGGI A STRILLO'. Below the navigation, there's a search bar and a list of categories: MADONIE, ATTUALITÀ, TERRITORIO, SOCIETÀ, SPORT, EVENTI, SPECIALI, VIDEO. The main article is titled 'BLUTEC TERMINI IMERESE - Incontro Comitato dei Sindaci, lettera aperta al Governo Nazionale e Regionale' and is dated 28 November 2019. The article text is partially visible, matching the main text on the left. There are also social media sharing options (Facebook, Twitter, LinkedIn) and a list of 'Ultime notizie' on the right side of the page.

Palermo Today

Messina, Milazzo, Tremestieri

Vertenza Blutec, appello di sindaci e sindacati: "No a scelte miopi"

I primi cittadini dell' area termitana e la Città metropolitana chiedono l' attenzione del governo nazionale: "Viene proposto un tavolo permanente e un' adeguata modulazione di accordo di programma per le scelte strategiche di sviluppo"

"Il territorio non deve essere ostaggio di scelte miopi. Inizia un percorso nuovo che è sottolineato dalle potenzialità offerte dalla recente amministrazione straordinaria di Blutec e dal subentro della cassa integrazione per i 12 mesi iniziali. Si possono ora prevedere altri scenari con la collaborazione e il lavoro sinergico di tutte le realtà coinvolte, che si possono e si devono coinvolgere". E' quanto si legge in una lettera aperta siglata da sindacati, rappresentanti di Termini Imerese e dei sindaci del Palermitano che si sono riuniti oggi a Palazzo Comitini per discutere del caso Blutec. Al vertice hanno partecipato il sindaco metropolitano Leoluca Orlando, il presidente del Consiglio comunale di Termini Imerese Anna Amoroso, l' assessore al Lavoro del Comune Giovanna Marano, il coordinatore Area sviluppo economico Città Metropolitana di Palermo Filippo Spallina, i sindaci dei Comuni di Caccamo Nicasio Di Cola, di Aliminusa Filippo Dolce, di Cerda Salvatore Geraci, di Lascari Caterina Provenza (assessore Lavori Pubblici), di Baucina Antonina Manfré (Assessora Attività produttive), di Ventimiglia di Sicilia Antonio Rini, di Campofelice di Rocella Michela Taravella, di Trabia Emanuele Lo Bono (assessore all' Urbanistica), e i rappresentanti delle sigle sindacali Fiom Roberto Mastro Simone, Fim Antonio Nobile e Uilm Vincenzo Comella. Nella lettera si legge che "Il comitato dei sindaci - ormai formalmente costituito - dell' area termitana e la Città metropolitana confermano volontà di piena sintonia con le organizzazioni sindacali e sollecitano massima attenzione del governo nazionale, in modo specifico

con i ministri per il Sud e la Coesione territoriale, quello dello Sviluppo economico e quello delle Infrastrutture e trasporti; del governo regionale, presidente e assessori competenti; del presidente dell' **Autorità del Sistema Portuale** della Sicilia Occidentale e degli amministratori straordinari di Blutec. A tutti loro viene proposto un tavolo permanente ed un' adeguata modulazione di accordo di programma per le scelte strategiche di sviluppo dell' intera area industriale, dando massima attenzione ai 300 lavoratori dell' indotto, per i quali va garantita protezione sociale".

PALERMO TODAY Economia

Vertenza Blutec, appello di sindaci e sindacati: "No a scelte miopi"

I primi cittadini dell'area termitana e la Città metropolitana chiedono l'attenzione del governo nazionale: "Viene proposto un tavolo permanente e un'adeguata modulazione di accordo di programma per le scelte strategiche di sviluppo"

28 novembre 2019

Il territorio non deve essere ostaggio di scelte miopi. Inizia un percorso nuovo che è sottolineato dalle potenzialità offerte dalla recente amministrazione straordinaria di Blutec e dal subentro della cassa integrazione per i 12 mesi iniziali. Si possono ora prevedere altri scenari con la collaborazione e il lavoro sinergico di tutte le realtà coinvolte, che si possono e si devono coinvolgere". E' quanto si legge in una lettera aperta siglata da sindacati, rappresentanti di Termini Imerese e dei sindaci del Palermitano che si sono riuniti oggi a Palazzo Comitini per discutere del caso Blutec.

Al vertice hanno partecipato il sindaco metropolitano Leoluca Orlando, il presidente del Consiglio comunale di Termini Imerese Anna Amoroso, l'assessore al Lavoro del Comune Giovanna Marano, il coordinatore Area sviluppo economico Città Metropolitana di Palermo Filippo Spallina, i sindaci dei Comuni di Caccamo Nicasio Di Cola, di Aliminusa Filippo Dolce, di Cerda Salvatore Geraci, di Lascari Caterina Provenza (assessore Lavori Pubblici), di Baucina Antonina Manfré (Assessora Attività produttive), di Ventimiglia di Sicilia Antonio Rini, di Campofelice di Rocella Michela Taravella, di Trabia Emanuele Lo Bono (assessore all'Urbanistica), e i rappresentanti delle sigle sindacali Fiom Roberto Mastro Simone, Fim Antonio Nobile e Uilm Vincenzo Comella.

thello
O È THELLO!

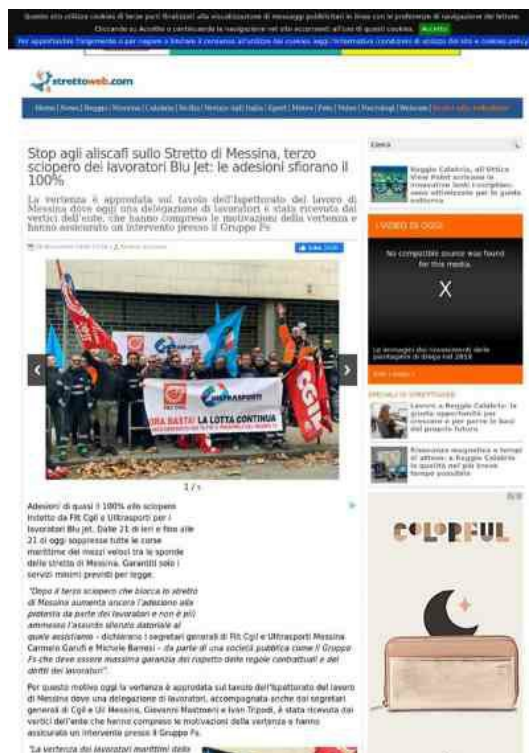
Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri

Stop agli aliscafi sullo Stretto di Messina, terzo sciopero dei lavoratori Blu Jet: le adesioni sfiorano il 100%

La vertenza è approdata sul tavolo dell' Ispettorato del lavoro di Messina dove oggi una delegazione di lavoratori è stata ricevuta dai vertici dell' ente, che hanno compreso le motivazioni della vertenza e hanno assicurato un intervento presso il Gruppo Fs

Adesioni di quasi il 100% allo sciopero indetto da Filt Cgil e Uiltrasporti per i lavoratori Blu Jet. Dalle 21 di ieri e fino alle 21 di oggi soppresse tutte le corse marittime dei mezzi veloci tra le sponde dello stretto di Messina. Garantiti solo i servizi minimi previsti per legge. "Dopo il terzo sciopero che blocca lo stretto di Messina aumenta ancora l' adesione alla protesta da parte dei lavoratori e non è più ammesso l' assurdo silenzio datoriale al quale assistiamo - dichiarano i segretari generali di Filt Cgil e Uiltrasporti Messina Carmelo Garufi e Michele Barresi - da parte di una società pubblica come il Gruppo Fs che deve essere massima garanzia del rispetto delle regole contrattuali e dei diritti dei lavoratori". Per questo motivo oggi la vertenza è approdata sul tavolo dell' Ispettorato del lavoro di Messina dove una delegazione di lavoratori, accompagnata anche dai segretari generali di Cgil e Uil Messina, Giovanni Mastroeni e Ivan Tripodi, è stata ricevuta dai vertici dell' ente che hanno compreso le motivazioni della vertenza e hanno assicurato un intervento presso il Gruppo Fs. "La vertenza dei lavoratori marittimi della società Blu Jet di Rete Ferroviaria Italiana, che espleta il collegamento veloce tra le sponde dello stretto di Messina è di fondamentale importanza per l' area dello stretto e per l' Intera galassia del Gruppo FS con la legittima rivendicazione degli oltre 80 lavoratori Blu Jet del riconoscimento del contratto delle attività ferroviarie. Anche nell' ottica dello sviluppo della mobilità tra le sponde dello stretto e del ruolo strategico della neonata **Autorità di Sistema** occorre assicurare un **sistema** di regole certe che dia agli utenti sempre migliori servizi di collegamento e ai lavoratori la garanzia delle adeguate tutele contrattuali - concludono Cgil e Uil - e d in quest' ottica la vertenza deve approdare in sede nazionale ed affrontata nel suo complesso con il pieno coinvolgimento del Ministero dei Trasporti".



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

operatori portuali

Scalo e criticità, pressing di Assoportto sulla Capitaneria

augusta. Un documento, che illustra le possibili soluzioni di alcuni problemi, che vive quotidianamente lo scalo megarese e che lo mettono in crisi è stato consegnato al capitano di vascello, Antonio Catino, comandante della Capitaneria di porto da Assoportto Augusta, nel corso di un incontro al quale ha partecipato una delegazione dell' associazione di operatori portuali, guidata dal presidente, Marina Noè e formata da Salvatore Ternullo, Luigi Mastroviti, Bruno Ferreri e Luca Sanseverino. «Tanti operatori hanno lamentato disservizi e come associazione - ha detto Marina Noè - ce ne siamo fatti carico con la Capitaneria di porto. Abbiamo informato, inoltre, il comandante Catino di aver già richiesto all' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia orientale, deputata per legge a coordinare i vari enti del porto, di promuovere dei tavoli tecnici proprio con queste finalità. Il comandante Catino si è detto propenso a far sì che al tavolo tecnico si possa arrivare con proposte risolutive dei problemi, che vanno dagli orari di chiusura degli uffici di frontiera per le operazioni di carico e scarico merci, di sbarco e imbarco del personale, alle visite a bordo. Senza dimenticare la manutenzione delle banchine commerciali, che devono essere messe a disposizione di più operatori mentre, al momento, il poco spazio esistente è gestito solo dagli enti concessionari. «Sulle diverse problematiche - ha concluso il presidente di Assoportto - abbiamo raccolto la completa disponibilità del comandante Catino. Siamo molto soddisfatti per aver trovato una persona molto pragmatica che ha voglia di ascoltare e che nel corso del suo mandato ad Augusta ha anche la volontà di risolvere i problemi». A. S.

Yvesoff 28 Novembre 2019 L'ARABIA VII
Siracusa Provincia

Un museo legato al culto dei defunti

La proposta dell'Archdiocesi: «Sarebbe il primo in Sicilia se si recuperava la vecchia chiesa di Santa Maria degli Ammalati»

Il Megara al Solar System Tour
Gli invitati protagonisti alla manifestazione

OPERATORI PORTUALI

Scalo e criticità, pressing di Assoportto sulla Capitaneria

Il documento che illustra le possibili soluzioni di alcuni problemi, che vive quotidianamente lo scalo megarese e che lo mettono in crisi è stato consegnato al capitano di vascello, Antonio Catino, comandante della Capitaneria di porto da Assoportto Augusta, nel corso di un incontro al quale ha partecipato una delegazione dell' associazione di operatori portuali, guidata dal presidente, Marina Noè e formata da Salvatore Ternullo, Luigi Mastroviti, Bruno Ferreri e Luca Sanseverino.

«Tanti operatori hanno lamentato disservizi e come associazione - ha detto Marina Noè - ce ne siamo fatti carico con la Capitaneria di porto. Abbiamo informato, inoltre, il comandante Catino di aver già richiesto all' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia orientale, deputata per legge a coordinare i vari enti del porto, di promuovere dei tavoli tecnici proprio con queste finalità. Il comandante Catino si è detto propenso a far sì che al tavolo tecnico si possa arrivare con proposte risolutive dei problemi, che vanno dagli orari di chiusura degli uffici di frontiera per le operazioni di carico e scarico merci, di sbarco e imbarco del personale, alle visite a bordo. Senza dimenticare la manutenzione delle banchine commerciali, che devono essere messe a disposizione di più operatori mentre, al momento, il poco spazio esistente è gestito solo dagli enti concessionari. «Sulle diverse problematiche - ha concluso il presidente di Assoportto - abbiamo raccolto la completa disponibilità del comandante Catino. Siamo molto soddisfatti per aver trovato una persona molto pragmatica che ha voglia di ascoltare e che nel corso del suo mandato ad Augusta ha anche la volontà di risolvere i problemi». A. S.

Assoporto: Marina Noè incontra il comandante del porto Antonio Catino

Augusta, 28 Novembre 2019 - Lavorare in sinergia per trovare insieme delle soluzioni e risolvere i diversi problemi, spesso anche banali, che vivono tutti i giorni gli operatori portuali di Augusta. E' stato questo il fine del primo incontro che una delegazione di Assoporto Augusta, composta dalla presidente Marina Noè e dai componenti del direttivo Salvatore Ternullo, Luigi Mastroviti e Bruno Ferreri e dei probiviri Luca Sanseverino, ha avuto con il comandante del porto, il capitano di vascello Antonio Catino. Un incontro proficuo, che si è tenuto all'indomani dell'assemblea di rinnovo delle cariche interne di Assoporto Augusta e nel quale l'associazione di operatori portuali ha consegnato al comandante Catino un documento, che illustra le possibili soluzioni di alcune delle problematiche quotidiane. Perché oltre alle questioni più importanti dello sviluppo dello scalo, delle strategie per renderlo appetibile ed evitare che possa perdere la qualificazione di "porto core", ci sono poi anche i problemi di tutti i giorni che mettono, comunque, in crisi lo scalo. "Tanti operatori hanno lamentato disservizi e come associazione - ha detto Marina Noè- ci siamo fatti carico delle loro problematiche con la Capitaneria di porto. Abbiamo, inoltre, informato il comandante Catino di aver già richiesto all'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale, deputata per legge a coordinare i vari enti del porto, di promuovere dei tavoli tecnici proprio con queste finalità. Il comandante Catino si è dichiarato disponibile a verificare ed accertare tutte le nostre richieste e fare in modo che al tavolo tecnico si possa arrivare, se possibile, con proposte risolutive delle diverse problematiche, che vanno dagli orari di chiusura degli uffici di frontiera per le operazioni di carico e scarico merci, di sbarco e imbarco del personale, alle visite a bordo. Non senza dimenticare la manutenzione delle banchine commerciali, che devono essere messe a disposizione di più operatori mentre, al momento, il poco spazio che c'è è gestito solo dagli enti concessionari, dando così anche una spiegazione sul perché nessuno più, tranne qualche operatore che ha la concessione, si preoccupa di portare lavoro al porto commerciale. Sulle diverse problematiche - ha concluso la presidente - abbiamo raccolto la completa disponibilità del comandante Catino, siamo molto soddisfatti per aver trovato una persona molto pragmatica che ha voglia di ascoltare e che nel corso del suo mandato ad Augusta ha anche voglia di risolvere i problemi".



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

Home | Porti | Industria & Tecnologia | Shipping | Unione Europea | Ambiente | News | Tariffa | Città | F

Assoporto: Marina Noè incontra il comandante del porto Antonio Catino

18 novembre 2019, ore 14:29

Augusta, 28 Novembre 2019 - Lavorare in sinergia per trovare insieme delle soluzioni e risolvere i diversi problemi, spesso anche banali, che vivono tutti i giorni gli operatori portuali di Augusta. E' stato questo il fine del primo incontro che una delegazione di Assoporto Augusta, composta dalla presidente Marina Noè e dai componenti del direttivo Salvatore Ternullo, Luigi Mastroviti e Bruno Ferreri e dei probiviri Luca Sanseverino, ha avuto con il comandante del porto, il capitano di vascello Antonio Catino.

Un incontro proficuo, che si è tenuto all'indomani dell'assemblea di rinnovo delle cariche interne di Assoporto Augusta e nel quale l'associazione di operatori portuali ha consegnato al comandante Catino un documento, che illustra le possibili soluzioni di alcune delle problematiche quotidiane. Perché oltre alle questioni più importanti dello sviluppo dello scalo, delle strategie per renderlo appetibile ed evitare che possa perdere la qualificazione di "porto core", ci sono poi anche i problemi di tutti i giorni che mettono, comunque, in crisi lo scalo.

"Tanti operatori hanno lamentato disservizi e come associazione - ha detto Marina Noè- ci siamo fatti carico delle loro problematiche con la Capitaneria di porto. Abbiamo, inoltre, informato il comandante Catino di aver già richiesto all'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale, deputata per legge a coordinare i vari enti del porto, di promuovere dei lavori tecnici proprio con queste finalità. Il comandante Catino si è dichiarato disponibile a verificare ed accertare tutte le nostre richieste e fare in modo che al tavolo tecnico si possa arrivare, se possibile, con proposte risolutive delle diverse problematiche, che vanno dagli orari di chiusura degli uffici di frontiera per le operazioni di carico e scarico merci di sbarco e imbarco del personale, alle visite a bordo. Non senza dimenticare la manutenzione delle banchine commerciali, che devono essere messe a disposizione di più operatori mentre, al momento, il poco spazio che c'è è gestito solo dagli enti concessionari, dando così anche una spiegazione sul perché nessuno più, tranne qualche operatore che ha la concessione, si preoccupa di portare lavoro al porto commerciale. Sulle diverse problematiche - ha concluso la presidente - abbiamo raccolto la completa disponibilità del comandante Catino, siamo molto soddisfatti per aver trovato una persona molto pragmatica che ha voglia di ascoltare e che nel corso del suo mandato ad Augusta ha anche voglia di risolvere i problemi".

Sea Reporter.it

emergenza lavoro

Dal call center all' acciaieria le crisi siciliane dimenticate

Il governo Conte alle prese con il caso Ilva, ma nell' Isola ci sono vertenze che tengono con il fiato sospeso migliaia di famiglie: Almaviva, Pace del Mela, Fincantieri, Fortè

di Claudio Reale Non sono i diecimila dell' Ilva, ma sommando le varie vertenze arrivano più o meno alla metà. E mentre il governo si occupa - anche comprensibilmente - dell' emergenza industriale tarantina, gli altri fascicoli restano quasi a prendere polvere sui tavoli ministeriali. Sono Almaviva, l' acciaieria di Giammoro, Fortè e le altre: le vertenze dimenticate che lasciano col fiato sospeso migliaia di famiglie siciliane e per le quali si attende invano una svolta. Piange il telefono A partire dall' emergenza da risolvere a più stretta scadenza, quella del call center palermitano: la settimana scorsa è stato firmato l' accordo per la cassa integrazione al 35 per cento che sposta in avanti di 4 mesi il rischio licenziamento per 1.600 dipendenti, ma da qui al 6 dicembre bisognerà comunque trovare una soluzione. Tim e Wind-Tre, infatti, hanno ridotto le commesse, e se si va avanti così la sorte stessa della sede Almaviva nel capoluogo, con quella di tutti e 2.800 gli operatori che vi lavorano, è in discussione. « Nell' ultimo incontro al ministero, quello del 25 ottobre - avvisa Maurizio Rosso della Slc-Cgil - si era deciso di fare pressioni sulle compagnie telefoniche perché ripristinassero le commesse. Ad ora non c' è stata nessuna convocazione, e che i ministri non si siano presentati all' ultimo tavolo non è un buon segnale. Gli ammortizzatori sono solo una soluzione tampone». La mossa, insomma, sta al governo, che può fare leva sulla quota di controllo che ha su Tim, con una proposta - giunta da Almaviva - che rende la partita più allettante: la disponibilità a riportare in Italia tutte le attività se le tariffe saranno sufficienti a coprire il costo del lavoro. « Noi - scandisce l' assessora comunale al Lavoro Giovanna Marano - ci auguriamo che nelle prossime ore arrivi la convocazione del tavolo e che nel frattempo il Mise non trascuri tutti gli interventi di verifica sui committenti che aveva garantito al tavolo». Senza Pace Non è l' unico capitolo aperto. A Pace del Mela, in provincia di Messina, bisogna invece risolvere il problema dell' acciaieria Duferdofin Nucor: ai 150 dipendenti dello stabilimento di Giammoro, unico dei 4 attivi in tutta Italia ai quali è stato accordato dal governo l' accesso alla cassa integrazione, è stata comunicata un' ulteriore riduzione dell' orario di lavoro. « Da dieci anni - avvisa il segretario provinciale della Fiom-Cgil, Daniele Davide - lo stabilimento utilizza ammortizzatori sociali come cassa integrazione e contratti di solidarietà. Ora occorrono investimenti per rilanciare l' occupazione». Finché la barca va Investimenti. Come quelli che in campagna elettorale il governo Conte - all' epoca gialloverde - aveva promesso al cantiere navale di Palermo: qui venerdì è stato svuotato il bacino da 150mila tonnellate, primo passo per farlo tornare in funzione, ma servono complessivamente 81 milioni per ridargli vita. « Fincantieri - dice il sindacalista Francesco Foti - ha garantito che, completati i lavori, si tornerebbe a costruire navi anche a Palermo, il che porterebbe seimila assunzioni». Intanto è arrivata la garanzia per tutti i 420 dipendenti in servizio: «Per dare sicurezza al Cantiere navale - osserva però Foti - bisognerebbe però anche riparare i bacini galleggianti. In estate la Regione ha promesso 43 milioni. Da allora non si è più saputo niente ». Ieri il presidente dell' **Autorità portuale**, Pasqualino Monti, ha incontrato i sindacati dei metalmeccanici e ha assicurato che l' iter per lo stanziamento degli 81 milioni è « in fase conclusiva al Conaiglio dei ministri ». In campo anche i 5Stelle: il deputato nazionale Adriano Varrica ha chiesto all' assessore



La Repubblica (ed. Palermo)

Palermo, Termini Imerese

regionale Turano un tavolo di confronto per far partire le opere bloccate. Un buco nel carrello Si attende. Come si attende dalle parti dei supermercati Forté: la Meridi, ultimo avamposto di quello che un tempo fu l'impero dell'ex patron di Wind Jet Nino Pulvirenti, ha firmato un preliminare con Apulia Distribuzione per dare in affitto i 56 punti vendita dell'insegna discount in Sicilia, e adesso sono col fiato sospeso i 269 dipendenti. «I lavoratori non hanno prospettive e garanzie sul loro futuro occupazionale - annota Mimma Calabrò della Fisascat-Cisl - chiediamo certezze sullo stato della trattativa ». Il passaggio di mano dei supermercati è ancora alle battute iniziali: e negli ultimi giorni è circolata anche la voce, non confermata, che i punti vendita possano anche essere ampliati. Ma la trattativa è ancora tutta da definire. L'ennesima nell'Isola delle vertenze dimenticate. © RIPRODUZIONE RISERVATA

La rinascita del porto

Svuotati i bacini, si accelera per fare ripartire i cantieri

Si attende l'ok da Roma sullo stanziamento degli 81 milioni di euro

Il moderno volto del porto comincia a delinearsi sempre più chiaramente. Nuovo terminal per traghetti e aliscafi, giardini e laghetti ad abbellire la punta sud, quella che delinea la costa in direzione Cala. E grandi navi da crociera, al centro dell'affare turismo. Al ritratto work in progress si è ora aggiunto il completo svuotamento dei bacini della zona nord, la cosiddetta area commerciale occupata dalla Fincantieri, cuore presto di nuovo pulsante della manodopera d'eccellenza da tempo messa da parte. Non solo quindi riparazioni o interventi di allungamento di grosse navi, come da collaudata specialistica. Le maestranze torneranno a costruire di tutto punto i giganti del mare. Commesse che attendono di essere «incassate» a lavori finiti. Ma quando? Si parla del secondo semestre del 2023. Il punto con le organizzazioni sindacali di categoria dei metalmeccanici lo ha fatto il presidente dell'**Autorità Portuale**, Pasqualino Monti, che ha illustrato lo stato del finanziamento per rifare il bacino da 150 mila tonnellate e l'utilizzo dei bacini galleggianti di proprietà della Regione. L'iter per lo stanziamento degli 81 milioni di euro è in fase conclusiva al Consiglio dei Ministri: all'arrivo del decreto, a giugno, secondo le previsioni, si potrà partire con la gara di appalto. Sono invece già «sicuri» i 39 milioni (delibera Cipe) di finanziamenti per lavori di rifacimento delle paratie in cemento armato e per la «barca porta» di chiusura del bacino, necessari al consolidamento della struttura e conseguenti proprio al propedeutico svuotamento del bacino. «Dopo 40 anni, finalmente vediamo che le cose procedono in maniera spedita e concreta - hanno detto Angela Biondi e Francesco Foti, della Fiom - Chiediamo al governo di accelerare l'iter burocratico, affinché i tempi siano rispettati. Con il presidente, abbiamo anche parlato della situazione dei due bacini galleggianti, vista la necessità della stessa **autorità portuale** di spostarli per consentire alle mega navi da crociera, che già iniziano ad arrivare in città, di poter manovrare per l'attracco più facilmente». Monti ha confermato che i due bacini da 19 mila e da 52 mila tonnellate verranno spostati dalla stessa **autorità portuale** per essere affiancati al bacino da 400 mila tonnellate. «Tutta questa vicenda ha dell'incredibile. Dopo tanti anni, l'unico risultato ad oggi è la condanna della Regione a pagare 12 milioni di euro di risarcimento nei confronti delle imprese che fecero ricorso. Il paradosso è che la Regione pagherà senza vedere realizzato nulla - continuano Biondi e Foti- Ribadiamo all'assessore alle Attività produttive Girolamo Turano la nostra richiesta di convocare tutte le parti interessate al più presto, così come promesso all'iniziativa che la Fiom fece nel luglio del 2018 sul Cantiere navale. Serve una soluzione definitiva per concretizzare gli investimenti e fare arrivare lavoro».

Stavros N. Kallis
29 novembre 2019

Palermo

Svuotati i bacini, si accelera per fare ripartire i cantieri

Il cantiere di via Roma è in fase conclusiva al Consiglio dei Ministri: all'arrivo del decreto, a giugno, secondo le previsioni, si potrà partire con la gara di appalto. Sono invece già «sicuri» i 39 milioni (delibera Cipe) di finanziamenti per lavori di rifacimento delle paratie in cemento armato e per la «barca porta» di chiusura del bacino, necessari al consolidamento della struttura e conseguenti proprio al propedeutico svuotamento del bacino.

Riapre un tratto di via Roma. Un anno per il centro libero

Oggi il nodo di via Scordia tornerà percorribile

Il cantiere di via Roma è in fase conclusiva al Consiglio dei Ministri: all'arrivo del decreto, a giugno, secondo le previsioni, si potrà partire con la gara di appalto. Sono invece già «sicuri» i 39 milioni (delibera Cipe) di finanziamenti per lavori di rifacimento delle paratie in cemento armato e per la «barca porta» di chiusura del bacino, necessari al consolidamento della struttura e conseguenti proprio al propedeutico svuotamento del bacino.

HOMI
IL SALONE DEGLI INTERNI
24-27/01/2020
Fino alle 23-36/01/2020

Cantiere navale Palermo, entro marzo pronto progetto bacino carenaggio da 150 mila tonnellate

Entro marzo verrà conclusa la fase progettuale che porterà poi alla gara per la fase esecutiva dei lavori per la realizzazione del bacino di carenaggio da 150 mila tonnellate dell' area del cantiere navale di Palermo. Ad illustrare oggi la cosiddetta road map dei lavori per la realizzazione dell' opera a Fim Fiom Uilm, durante un incontro, è stato il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia Occidentale **Pasqualino Monti**. 'E' una infrastruttura fondamentale per rilanciare il cantiere navale di Palermo - hanno ribadito Antonio Nobile segretario generale Fim Cisl Palermo Trapani e Nino Clemente Rsu Fim Cisl Fincantieri -. Il Presidente ha illustrato lo stato dell' arte ribadendo come parte dei finanziamenti destinati al progetto siano già stati deliberati mentre la parte relativa agli 81 milioni di euro sono in attesa del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri e della successiva pubblicazione in gazzetta. Ci auguriamo che il governo nazionale faccia presto. L' Autorità di Sistema sta spingendo sui tempi ed il Presidente **Monti** ci ha assicurato che la realizzazione completa delle opere dovrebbe concludersi in circa 30 mesi dopo che la gara sarà bandita'. Nobile e Clemente hanno aggiunto poi, 'è un' opera che si attende da tanti, troppi anni, riteniamo fondamentale che i lavori vengano completati nei tempi previsti e chiediamo che la burocrazia non ostacoli, come nel passato, questa infrastruttura e che al contrario acceleri i tempi'. 'Constatiamo ad ogni modo - hanno precisato dalla Fim - con piacere e soddisfazione che l' Autorità Portuale stia portando avanti con determinazione questo progetto. L' obiettivo rimane quello di dotare il cantiere navale delle adeguate e competitive infrastrutture che permetteranno di far crescere il sito Fincantieri Palermo , mettendolo in condizione di ritornare a costruire navi, oltre che occuparsi delle trasformazioni. Appena realizzata, l' infrastruttura avrà sicuramente un impatto positivo anche in termini di crescita occupazionale nel territorio. Noi chiederemo anche a Fincantieri di fare la propria parte procedendo con gli investimenti promessi'. Al presidente **Monti**, i sindacati hanno anche chiesto la data prevista di fine lavori dell' opera, necessaria per la ripresa dell' attività di costruzione di intere navi. Si parla del secondo semestre del 2023. "Dopo 40 anni, finalmente vediamo che le cose procedono in maniera spedita e concreta. Chiediamo al governo di accelerare l' iter burocratico, affinché i tempi siano rispettati - dichiarano Angela Biondi e Francesco Foti, della Fiom di Palermo - Con il presidente, abbiamo anche parlato della situazione dei due bacini galleggianti, vista la necessità della stessa autorità portuale di spostarli per consentire alle mega navi da crociera, che già iniziano ad arrivare a Palermo, di poter manovrare per l' attracco più facilmente". **Monti** ha confermato che i due bacini da 19 mila e da 52 mila tonnellate verranno spostati dalla stessa autorità portuale per essere affiancati al bacino da 400 mila tonnellate. 'Tutta questa vicenda ha dell' incredibile. Dopo tanti anni, l' unico risultato ad oggi è la condanna della Regione a pagare 12 milioni di euro di risarcimento nei confronti delle imprese che fecero ricorso. Il paradosso è che la Regione pagherà senza vedere realizzato alcunché - continuano Biondi e Foti- Ribadiamo all' assessore alle Attività produttive Girolamo Turano la nostra richiesta di convocare tutte le parti interessate al più presto, così come promesso all' iniziativa che la Fiom fece nel luglio del 2018 sul Cantiere navale di Palermo. Bisogna trovare una soluzione definitiva affinché siano concretizzati gli investimenti previsti per questi bacini, in modo da renderli operativi per dare lavoro al Cantiere di Palermo'. All' incontro si è anche parlato dei lavori del porto di Termini Imerese, infrastruttura fondamentale per il rilancio dell' area industriale. 'A questo proposito - concludono Biondi e Foti - **Monti** ha confermato che i lavori stanno procedendo senza sosta e che il nuovo

Blog Sicilia PALERMO ECONOMIA

Cantiere navale Palermo, entro marzo pronto progetto bacino carenaggio da 150 mila tonnellate

di Redazione | 2019/11/28/19

Entro marzo verrà conclusa la fase progettuale che porterà poi alla gara per la fase esecutiva dei lavori per la realizzazione del bacino di carenaggio da 150 mila tonnellate dell'area del cantiere navale di Palermo.

Ad illustrare oggi la cosiddetta road map dei lavori per la realizzazione dell'opera a Fim Fiom Uilm, durante un incontro, è stato il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia Occidentale Pasqualino Monti.

"È una infrastruttura fondamentale per rilanciare il cantiere navale di Palermo - hanno ribadito Antonio Nobile segretario generale Fim Cisl Palermo Trapani e Nino Clemente Rsu Fim Cisl Fincantieri -. Il Presidente ha illustrato lo stato dell'arte ribadendo come parte dei finanziamenti destinati al progetto siano già stati deliberati mentre la parte relativa agli 81 milioni di euro sono in attesa del Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri e della successiva pubblicazione in gazzetta. Ci auguriamo che il governo nazionale faccia presto. L'Autorità di Sistema sta spingendo sui tempi ed il Presidente Monti ci ha assicurato che la realizzazione completa delle opere dovrebbe concludersi in circa 30 mesi dopo che la gara sarà bandita". Nobile e Clemente hanno aggiunto poi, "è un'opera che si attende da tanti, troppi anni, riteniamo fondamentale che i lavori vengano completati nei tempi previsti e chiediamo che la burocrazia non ostacoli, come nel passato, questa infrastruttura e che al contrario acceleri i tempi".

Constatiamo ad ogni modo - hanno precisato dalla Fim - con piacere e soddisfazione che l'Autorità Portuale stia portando avanti con determinazione questo progetto. L'obiettivo rimane quello di dotare il cantiere navale delle adeguate e competitive infrastrutture che permetteranno di far crescere il sito Fincantieri Palermo, mettendolo in condizione di ritornare a costruire navi, oltre che occuparsi delle trasformazioni. Appena realizzata, l'infrastruttura avrà sicuramente un impatto positivo anche in termini di crescita occupazionale nel territorio. Noi chiederemo anche a Fincantieri di fare la propria parte procedendo con gli investimenti promessi'. Al presidente Monti, i sindacati hanno anche chiesto la data prevista di fine lavori dell'opera, necessaria per la ripresa dell'attività di costruzione di intere navi. Si parla del secondo semestre del 2023.

"Dopo 40 anni, finalmente vediamo che le cose procedono in maniera spedita e concreta. Chiediamo al governo di accelerare l'iter burocratico, affinché i tempi siano rispettati - dichiarano Angela Biondi e Francesco Foti, della Fiom di Palermo - Con il presidente, abbiamo anche parlato della situazione dei due bacini galleggianti, vista la necessità della stessa autorità portuale di spostarli per consentire alle mega navi da crociera, che già iniziano ad arrivare a Palermo, di poter manovrare per l'attracco più facilmente". Monti ha confermato che i due bacini da 19 mila e da 52 mila tonnellate verranno spostati dalla stessa autorità portuale per essere affiancati al bacino da 400 mila tonnellate. 'Tutta questa vicenda ha dell'incredibile. Dopo tanti anni, l'unico risultato ad oggi è la condanna della Regione a pagare 12 milioni di euro di risarcimento nei confronti delle imprese che fecero ricorso. Il paradosso è che la Regione pagherà senza vedere realizzato alcunché - continuano Biondi e Foti- Ribadiamo all'assessore alle Attività produttive Girolamo Turano la nostra richiesta di convocare tutte le parti interessate al più presto, così come promesso all'iniziativa che la Fiom fece nel luglio del 2018 sul Cantiere navale di Palermo. Bisogna trovare una soluzione definitiva affinché siano concretizzati gli investimenti previsti per questi bacini, in modo da renderli operativi per dare lavoro al Cantiere di Palermo'. All'incontro si è anche parlato dei lavori del porto di Termini Imerese, infrastruttura fondamentale per il rilancio dell'area industriale. 'A questo proposito - concludono Biondi e Foti - Monti ha confermato che i lavori stanno procedendo senza sosta e che il nuovo

Contattaci su WhatsApp al 393 334161

Ultimissime

- 11:00 - Riabilitazione Valle del Belice, scatta alla Camera ordine del giorno del 2019
- 10:00 - Mancano risorse per altre tranche edilizie del Piano di sviluppo Sicilia
- 10:00 - Riparte l'ecosistema etilico, dal 1° settembre dell'Università del Belice
- 10:00 - Mancano all'ammortato Energie, Siciliani costati come l'ultimo in Provincia
- 10:00 - Segretario Fiom per un milione di euro ad un uomo arrestato nell'operazione Enrica
- 10:00 - Minamori in visita all'Ena Parco della Madonna
- 10:00 - "O' Sano, Nigagnone di s'ill", a Palermo Biondi fa merito sull'ordine progressivo Inamanto di Palermo (1910)

Blog Sicilia

Palermo, Termini Imerese

porto sarà operativo entro due anni, per dare uno sbocco non solo al commercio ma anche alla logistica e alle navi da crociera di piccola e media stazza. Quest' investimento è fondamentale per la zona industriale di Termini Imerese, che in questi anni ha subito una crisi devastante, ed è propedeutico al rilancio occupazionale ed economico del territorio'.

Cantiere navale, M5S all' assessore Turano: "Un incontro per sbloccare 44 milioni di investimenti"

Nella lettera Varrica chiede che la Regione supporti l' azione in modo coordinato con lo Stato e naturalmente l' Autorità portuale a cui è intestata la cabina di regia degli interventi, in attuazione del protocollo con Fincantieri

Il rilancio dei cantieri navali di Palermo passa dai 39 milioni di euro già stanziati con delibera CIPE, dagli 81 in arrivo dal Ministero e da un ulteriore capitolo di 44 milioni ad oggi di competenza regionale che però vanno sbloccati. Per questo fine, il vice presidente del Movimento 5 Stelle alla Camera dei deputati, il parlamentare Adriano Varrica, ha scritto all' assessore alle attività produttive della Regione Siciliana, Girolamo Turano. Nella lettera Varrica chiede che la Regione supporti l' azione in modo coordinato con lo Stato e naturalmente l' **Autorità portuale** a cui è intestata la cabina di regia degli interventi, in attuazione del protocollo con Fincantieri. Lo sviluppo del progetto "porterà effetti benefici dal punto di vista occupazionale e produttivo, rilanciando il ruolo della Sicilia nella cantieristica del Mediterraneo" scrive Varrica nella lettera inviata a Turano. Per questo motivo chiede "la disponibilità della Regione a partecipare ad un tavolo di lavoro con l' **Autorità Portuale** per pianificare gli interventi sui bacini di carenaggio di proprietà regionale, coerentemente col progetto di rilancio già in essere" e di "trasferire la competenza di tali interventi e dei 44 milioni di euro previsti dal Patto per il sud, all' **Autorità portuale**, elaborando anche soluzioni che possano garantire un ristoro alla Regione per la quale, ad oggi, questi bacini hanno solo rappresentato un problema irrisolto visti i contenziosi in essere". Un invito, quello di Varrica, che tende una mano all' esponente della giunta Musumeci "per il raggiungimento di questo ambizioso progetto di rilancio del cantiere navale che deve vederci tutti dalla stessa parte", per non far perdere i 44 milioni già stanziati da tempo e che aspettano solo di essere spesi per potenziare i cantieri navali di Palermo.

PALERMOTODAY Politica

Pubblici / Montepalermo

Cantiere navale, M5S all'assessore Turano: "Un incontro per sbloccare 44 milioni di investimenti"

Nella lettera Varrica chiede che la Regione supporti l'azione in modo coordinato con lo Stato e naturalmente l'Autorità portuale a cui è intestata la cabina di regia degli interventi, in attuazione del protocollo con Fincantieri

Notizie Movimento Cinque Stelle Palermo

28 NOVEMBRE 2019

Nota - Questo comunicato è stato pubblicato integralmente come contributo esterno. Questo contenuto non è pertanto un articolo prodotto dalla redazione di PalermoToday

F Il rilancio dei cantieri navali di Palermo passa dai 39 milioni di euro già stanziati con delibera CIPE, dagli 81 in arrivo dal Ministero e da un ulteriore capitolo di 44 milioni ad oggi di competenza regionale che però vanno sbloccati. Per questo fine, il vice presidente del Movimento 5 Stelle alla Camera dei deputati, il parlamentare Adriano Varrica, ha scritto all'assessore alle attività produttive della Regione Siciliana, Girolamo Turano. Nella lettera Varrica chiede che la Regione supporti l'azione in modo coordinato con lo Stato e naturalmente l'Autorità portuale a cui è intestata la cabina di regia degli interventi, in attuazione del protocollo con Fincantieri.

Lo sviluppo del progetto "porterà effetti benefici dal punto di vista occupazionale e produttivo, rilanciando il ruolo della Sicilia nella cantieristica del Mediterraneo" scrive Varrica nella lettera inviata a Turano. Per questo motivo chiede "la disponibilità della Regione a partecipare ad un tavolo di lavoro con l'Autorità Portuale per pianificare gli interventi sui bacini di carenaggio di proprietà regionale, coerentemente col progetto di rilancio già in essere" e di "trasferire la competenza di tali interventi e dei 44 milioni di euro previsti dal Patto per il sud, all'Autorità portuale, elaborando anche soluzioni che possano garantire un ristoro alla Regione per la quale, ad oggi, questi bacini hanno solo rappresentato un problema irrisolto visti i contenziosi in essere".

Un invito, quello di Varrica, che tende una mano all'esponente della giunta Musumeci "per il raggiungimento di questo ambizioso progetto di rilancio del cantiere navale che deve vederci tutti dalla stessa parte", per non far perdere i 44 milioni già stanziati da tempo e che aspettano solo di essere spesi per potenziare i cantieri navali di Palermo.

A più letti

- Il movimento delle carriere... "Scegliere di studiare all'estero"
- Verifica di insegnamento, la Dti... "Chi ha a cuore la città di Ascoli"
- Il M5S in aula... "Perché la..."
- Il Psg e il consiglio... "Perché il..."

Cantieri navali, appello dei sindacati: "Governo dia finanziamento per bacino di carenaggio"

Incontro tra i sindacati e il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia Occidentale. Entro marzo verrà conclusa la fase progettuale che porterà poi alla gara per la parte esecutiva

Incontro oggi tra le organizzazioni sindacali di categoria dei metalmeccanici palermitani e il presidente dell' **Autorità Portuale**, Pasqualino Monti, per discutere sullo stato del finanziamento per rifare il bacino da 150 mila tonnellate e sull' utilizzo dei bacini galleggianti di proprietà della Regione siciliana. Monti ha confermato ai sindacati che l' iter per lo stanziamento degli 81 milioni di euro è in fase conclusiva presso il Consiglio dei ministri: all' arrivo del decreto, a giugno, secondo le previsioni, si potrà partire con la gara di appalto. Inoltre, Monti ha fatto presente che sono stati già finanziati, con delibera Cipe, altri 9 milioni di euro per i lavori di rifacimento delle paratie in cemento armato e per la "barca porta" di chiusura del bacino, lavori previsti per il consolidamento della struttura e conseguenti al recente svuotamento del bacino. Al presidente Monti, i sindacati hanno anche chiesto la data prevista di fine lavori dell' opera, necessaria per la ripresa dell' attività di costruzione di intere navi. Si parla del secondo semestre del 2023. "Dopo 40 anni, finalmente vediamo che le cose procedono in maniera spedita e concreta. Chiediamo al governo di accelerare l' iter burocratico, affinché i tempi siano rispettati - dichiarano Angela Biondi e Francesco Foti, della Fiom di Palermo - Con il presidente, abbiamo anche parlato della situazione dei due bacini galleggianti, vista la necessità della stessa **autorità portuale** di spostarli per consentire alle mega navi da crociera, che già iniziano ad arrivare a Palermo, di poter manovrare per l' attracco più facilmente". Monti ha confermato che i due bacini da 19 mila e da 52 mila tonnellate verranno spostati dalla stessa **autorità portuale** per essere affiancati al bacino da 400 mila tonnellate. "Tutta questa vicenda ha dell' incredibile. Dopo tanti anni, l' unico risultato ad oggi è la condanna della Regione a pagare 12 milioni di euro di risarcimento nei confronti delle imprese che fecero ricorso. Il paradosso è che la Regione pagherà senza vedere realizzato alcunché - continuano Biondi e Foti- Ribadiamo all' assessore alle Attività produttive Girolamo Turano la nostra richiesta di convocare tutte le parti interessate al più presto, così come promesso all' iniziativa che la Fiom fece nel luglio del 2018 sul Cantiere navale di Palermo. Bisogna trovare una soluzione definitiva affinché siano concretizzati gli investimenti previsti per questi bacini, in modo da renderli operativi per dare lavoro al cantiere di Palermo". All' incontro si è anche parlato dei lavori del porto di Termini Imerese, infrastruttura fondamentale per il rilancio dell' area industriale. "A questo proposito - concludono Biondi e Foti - Monti ha confermato che i lavori stanno procedendo senza sosta e che il nuovo porto sarà operativo entro due anni, per dare uno sbocco non solo al commercio ma anche alla logistica e alle navi da crociera di piccola e media stazza. Quest' investimento è fondamentale per la zona industriale di Termini Imerese, che in questi anni ha subito una crisi devastante, ed è propedeutico al rilancio occupazionale ed economico del territorio". "E' un' infrastruttura fondamentale per rilanciare il cantiere navale di Palermo - hanno ribadito Antonio Nobile segretario generale Fim Cisl Palermo Trapani e Nino Clemente Rsu Fim Cisl Fincantieri -. Il presidente ha illustrato lo stato dell' arte ribadendo come parte dei finanziamenti destinati al progetto siano già stati deliberati mentre la parte relativa agli 81 milioni di euro sono in attesa del decreto del presidente del Consiglio dei ministri e della successiva pubblicazione in gazzetta. Ci auguriamo che il governo nazionale faccia presto. L' **Autorità di Sistema** sta spingendo sui tempi ed il Presidente Monti ci ha assicurato che la realizzazione completa delle opere dovrebbe concludersi in

PALERMOTODAY Economia

Cantieri navali, appello dei sindacati: "Governo dia finanziamento per bacino di carenaggio"

Incontro tra i sindacati e il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia Occidentale. Entro marzo verrà conclusa la fase progettuale che porterà poi alla gara per la parte esecutiva

28 novembre 2019

UNA PARTE DI TE SA GIÀ COME FARE

Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

circa 30 mesi dopo che la gara sarà bandita". "Constatiamo a ogni modo - hanno precisato dalla Fim - con piacere e soddisfazione che l' **Autorità Portuale** stia portando avanti con determinazione questo progetto. L' obiettivo rimane quello di dotare il cantiere navale delle adeguate e competitive infrastrutture che permetteranno di far crescere il sito Fincantieri Palermo, mettendolo in condizione di ritornare a costruire navi, oltre che occuparsi delle trasformazioni. Appena realizzata, l' infrastruttura avrà sicuramente un impatto positivo anche in termini di crescita occupazionale nel territorio. Noi chiederemo anche a Fincantieri di fare la propria parte procedendo con gli investimenti promessi".

Decreto del ministero infrastrutture sul funzionamento dell' archivio nazionale informatico (Ainop)

Opere pubbliche sotto controllo

Piattaforma con i dati anche su ponti, viadotti, dighe, metro

ANDREA MASCOLINI - Al via il censimento del patrimonio nazionale delle opere pubbliche, attraverso la condivisione di dati su una piattaforma gestita dal ministero delle infrastrutture (Mit); sarà realizzato un sistema di costante monitoraggio delle opere, anche autostradali, stradali e ferroviarie; previste tre fasi di attivazione. È quanto prevede il decreto ministeriale n. 430, firmato dal ministro delle infrastrutture e dei trasporti Paola De Micheli l' 8 ottobre 2019 ed entrato in vigore il 21 novembre. Il provvedimento ministeriale definisce le modalità con cui i soggetti di cui all' art. 13, comma 4 del decreto legge n. 109/2018 dovranno rendere disponibili i servizi informatici di rispettiva titolarità in materia di opere pubbliche per la condivisione dei dati e delle informazioni all' interno dell' Archivio informatico nazionale delle opere pubbliche (Ainop). L' archivio riguarderà: ponti, viadotti e cavalcavia stradali; ponti, viadotti e cavalcavia ferroviari; strade (archivio nazionale delle strade, Ans); ferrovie nazionali e regionali, metropolitane; aeroporti; dighe e acquedotti; gallerie ferroviarie e gallerie stradali; porti e infrastrutture portuali; opere di edilizia pubblica. Nell' archivio dovranno essere riportati dati tecnici, progettuali e di posizione con analisi storica del contesto e delle evoluzioni territoriali, ma anche i dati amministrativi riferiti ai costi sostenuti e da sostenere, quelli sulla gestione dell' opera anche sotto il profilo della sicurezza e infine i dati sullo stato e il grado di efficienza dell' opera e le attività di manutenzione ordinaria e straordinaria. Sarà quindi possibile, a regime, arrivare ad un costante monitoraggio dello stato e del grado di efficienza delle opere, effettuare una valutazione complessiva sul livello di sicurezza delle stesse, agevolare il processo di programmazione e finanziamento degli interventi di riqualificazione e di manutenzione delle infrastrutture e la determinazione del grado di priorità dei medesimi. Si tratta di uno strumento essenziale per avere sotto controllo lo stato di manutenzione delle opere che, quando sarà pienamente alimentato, renderà certamente anche più trasparente l' attività dei singoli titolari delle opere. I soggetti tenuti ad alimentare l' Ainop sono le regioni, le province autonome, gli enti locali, l' Anas, Rfi, i concessionari autostradali e aeroportuali, i concessionari di derivazione, i provveditorati alle opere pubbliche, l' EneC, le autorità portuali e logistiche, l' Agenzia del demanio. È l' art. 2 del decreto ministeriale n. 430 a definire le tempistiche e le fasi entro le quali avviare la condivisione dei dati e delle informazioni, attivando il censimento delle opere pubbliche. La logica del decreto è quella di organizzare le fasi a partire dall' alimentazione da parte dei soggetti già strutturati con servizi informativi per la gestione dei dati e delle informazioni e prevedendo la graduale alimentazione anche da parte dei soggetti che non possiedono tali servizi. Partiranno (con obbligo di inserire i dati entro tre mesi) le stazioni appaltanti già dotate di servizi informatici; gli altri avranno tempo altri sei mesi (fase 2 per alcune opere di competenza statale: strade, autostrade, ferrovie, dighe, strade regionali, metropolitane ecc.) o 12 mesi (per opere di interesse regionale o provinciale non di interesse nazionale) o ancora entro il 31 dicembre 2020. Il testo prevede anche che sia istituito un tavolo tecnico permanente presso il Mit al fine di coordinare il processo e le modalità di alimentazione dell' Ainop e garantire il rispetto delle tempistiche previste. All' inizio, quindi, la piattaforma sarà utilizzata dai soggetti conferenti e dai soggetti vigilanti



Italia Oggi

Focus

ai fini dell' alimentazione della base dati. A seguito del consolidamento del processo di acquisizione, alcune informazioni saranno rese disponibili in modalità aperta, come dati aperti (opendata). Per l' accesso alla piattaforma Ainop il responsabile della struttura competente dovrà inviare una comunicazione alla seguente casella di posta elettronica: ainop@pec.mit.gov.it. © Riproduzione riservata.

Il Dispaccio

Focus

Zes, l' assessore regionale Russo ha partecipato alla riunione della Cabina di Regia svoltasi a Roma

Nei giorni scorsi si è svolta a Roma, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, la riunione della Cabina di Regia ZES convocata dal Ministro per il Sud Provenzano. Per la Regione Calabria ha partecipato il Vice Presidente ed Assessore con specifica delega alla ZES, Prof. Francesco Russo. In apertura dei lavori il Ministro Provenzano ha trattato nel suo intervento: l' aggiornamento delle ZES istituite ed istituende; il credito di imposta, con un' analisi specifica per le attività logistiche, presentando la proposta del Governo alla Commissione UE per l' ammissibilità delle attività logistiche; la necessità di un forte coordinamento; la proposta di istituzione di un commissario per ogni ZES; l' istituzione di Zone Logistiche semplificate al Nord. Nel corso dei lavori sono intervenuti il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale Patroni Griffi, il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare della Sardegna Deiana, il Presidente dell' Autorità Portuale del Mar Tirreno Centrale Spirito, il Commissario dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale Errigo, il Dirigente dell' Autorità di Sistema Portuale di Gioia Tauro Faraone, il Segretario dell' Autorità di Sistema Portuale del mar Ionio Di Blasio, il Presidente della Regione Abruzzo Marsilio ed il Presidente della Regione Molise Toma, gli Assessori delle Regioni Campania Marchiello e Basilicata Cupparo, il Vice Presidente Armao e l' Assessore alle Attività Economiche Turano della Regione Siciliana, il Capo Dipartimento per le politiche di coesione del C.d.M. Ferrara ed il Direttore Generale dell' Agenzia per la Coesione Territoriale Caponnetto. Il Vice Presidente Russo ha evidenziato nel suo intervento la gravità dell' abrogazione dei 300 milioni di euro destinati alle ZES con la nuova Legge di Bilancio 2020, citando testualmente sia la proposta di legge e, nello specifico, il comma 7 dell' Art. 39 (Fondo "Cresci al Sud") che recita: "L' articolo 34 del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58, è abrogato", sia quanto riportato nel Dossier dei Servizi Studi Senato e Camera (LEGGE DI BILANCIO 2020 - Edizione provvisoria) in cui si legge: "Al fine di garantire, nell' ambito del Fondo sviluppo e coesione, le risorse necessarie al finanziamento del Fondo "Cresci al Sud", il successivo comma 7 dell' articolo in esame provvede ad abrogare l' articolo 34 del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34 (c.d. Decreto crescita), che aveva istituito il «Piano grandi investimenti nelle zone economiche speciali», con una dotazione di 50 milioni per il 2019, 150 milioni per il 2020 e 100 milioni di euro per il 2021 a valere sulle risorse del Fondo sviluppo e coesione (FSC)". Russo ha segnalato, inoltre, che c' è una profonda contraddizione tra il rafforzamento delle Zone Economiche Speciali descritto dal Ministro per il Sud nella lettera inviata alla Regione Calabria e pubblicata dalla stampa e l' abrogazione dei 300 milioni decisa dal Governo, di cui all' art. 39 comma 7. In un secondo punto l' intervento ha riguardato l' istituzione dei Commissari per le ZES e di come tale azione porterebbe a un paradosso. Infatti nel caso di Gioia Tauro in cui l' Autorità di Sistema Portuale è attualmente guidata da un Commissario (quindi con nomina del Governo), il Commissario attuale che presiede il Comitato di Indirizzo ZES Calabria viene commissariato. L' introduzione di questi commissari ZES riduce ancora di più il peso già esiguo delle Regioni all' interno dei Comitati di Indirizzo. Al terzo punto il Vice Presidente ha evidenziato che con l' istituzione di questa nuova figura di Commissario si prevede (a differenza di tutti i componenti del Comitato di Indirizzo che svolgono il proprio compito gratuitamente) un compenso, creando così una nuova poltrona con relativa indennità. Nell' ambito della discussione è stato presentato dalle Regioni al Governo, tramite il Presidente del Molise, un documento di proposta per le semplificazioni, per spingere il Governo a legiferare subito, evidenziando che tra

The screenshot shows the website 'IL DISPACCIO' with a navigation bar at the top. The main headline reads: 'Zes, l' assessore regionale Russo ha partecipato alla riunione della Cabina di Regia svoltasi a Roma'. Below the headline is a sub-headline: 'Nei giorni scorsi si è svolta a Roma, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, la riunione della Cabina di Regia ZES convocata dal Ministro per il Sud Provenzano. Per la Regione Calabria ha partecipato il Vice Presidente ed Assessore con specifica delega alla ZES, Prof. Francesco Russo.' The article text follows, detailing the meeting and the interventions of various regional and national officials. To the right of the article, there are several advertisements: 'prezzi di realizzo 70% fino al', 'UNIVERSITA' NICOLA CUSANO', 'AMARANTO', and 'FLASH NEWS'. The website also features a search bar and social media links.

Il Dispaccio

Focus

le richieste più importanti degli imprenditori c'è proprio quella della semplificazione degli iter burocratici.

Zes, vicepresidente Russo alla riunione della Cabina di Regia a Roma

Roma - Nei giorni scorsi si è svolta a Roma, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, la riunione della Cabina di Regia ZES convocata dal Ministro per il Sud Provenzano. Per la Regione Calabria ha partecipato il Vice Presidente ed Assessore con specifica delega alla ZES, Prof. Francesco Russo. In apertura dei lavori il Ministro Provenzano ha trattato nel suo intervento: l'aggiornamento delle ZES istituite ed istituende; il credito di imposta, con un'analisi specifica per le attività logistiche, presentando la proposta del Governo alla Commissione UE per l'ammissibilità delle attività logistiche; la necessità di un forte coordinamento; la proposta di istituzione di un commissario per ogni ZES; l'istituzione di Zone Logistiche semplificate al Nord. Nel corso dei lavori sono intervenuti il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale Patroni Griffi, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare della Sardegna Deiana, il Presidente dell'Autorità Portuale del Mar Tirreno Centrale Spirito, il Commissario dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale Errigo, il Dirigente dell'Autorità di Sistema Portuale di Gioia Tauro Faraone, il Segretario dell'Autorità di Sistema Portuale del mar Ionio Di Blasio, il Presidente della Regione Abruzzo Marsilio ed il Presidente della Regione Molise Toma, gli Assessori delle Regioni Campania Marchiello e Basilicata Cupparo, il Vice Presidente Armao e l'Assessore alle Attività Economiche Turano della Regione Siciliana, il Capo Dipartimento per le politiche di coesione del C.d.M. Ferrara ed il Direttore Generale dell'Agenzia per la Coesione Territoriale Caponnetto.

Il Vice Presidente Russo ha evidenziato nel suo intervento la gravità dell'abrogazione dei 300 milioni di euro destinati alle ZES con la nuova Legge di Bilancio 2020, citando testualmente sia la proposta di legge e, nello specifico, il comma 7 dell'Art. 39 (Fondo "Cresci al Sud") che recita: "L'articolo 34 del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58, è abrogato", sia quanto riportato nel Dossier dei Servizi Studi Senato e Camera (Legge di bilancio 2020 - Edizione provvisoria) in cui si legge: "Al fine di garantire, nell'ambito del Fondo sviluppo e coesione, le risorse necessarie al finanziamento del Fondo "Cresci al Sud", il successivo comma 7 dell'articolo in esame provvede ad abrogare l'articolo 34 del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34 (c.d. Decreto crescita), che aveva istituito il «Piano grandi investimenti nelle zone economiche speciali», con una dotazione di 50 milioni per il 2019, 150 milioni per il 2020 e 100 milioni di euro per il 2021 a valere sulle risorse del Fondo sviluppo e coesione (FSC)". Russo ha segnalato, inoltre, che c'è una profonda contraddizione tra il rafforzamento delle Zone Economiche Speciali descritto dal Ministro per il Sud nella lettera inviata alla Regione Calabria e pubblicata dalla stampa e l'abrogazione dei 300 milioni decisa dal Governo, di cui all'art. 39 comma 7. In un secondo punto l'intervento ha riguardato l'istituzione dei Commissari per le ZES e di come tale azione porterebbe a un paradosso. Infatti nel caso di Gioia Tauro in cui l'Autorità di Sistema Portuale è attualmente guidata da un Commissario (quindi con nomina del Governo), il Commissario attuale che presiede il Comitato di Indirizzo ZES Calabria viene commissariato. L'introduzione di questi commissari ZES riduce ancora di più il peso già esiguo delle Regioni all'interno dei Comitati di Indirizzo. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Metropolitano

Focus

Si è tenuta a Palermo la riunione della cabina di regia delle ZES siciliane

Mercoledì 27 Novembre si è tenuta a Palermo presso Palazzo D' Orleans una riunione della Cabina di regia delle ZES siciliane che sta procedendo alla esatta perimetrazione delle aree inserite nei vari comparti di intervento. Nel corso della riunione si è preso atto dei risultati delle attività di valutazione condotte dalla Commissione nominata per l' esame delle istanze presentate dai Comuni per l' inserimento di nuove aree di loro specifico interesse fra le quali quella in cui il Comune di Messina ha in progetto di realizzare l' innovation hub. Con questa ultima integrazione, per una superficie di circa 1,5 ettari, le aree ZES di competenza dell' **AdSP** dello Stretto assommano a complessivi 627 ettari di cui 87 per il comparto di Messina e 540 per quello di Milazzo-Giammoro-Villafranca. Nel corso della riunione il Presidente dell' **AdSP** dello Stretto Mario Mega ha segnalato anche la necessità di rivalutare delle aree, per un superficie di circa 100 ettari, che facevano parte della proposta iniziale a suo tempo presentata dall' Autorità Portuale di Messina e che non era stato possibile inserire nella perimetrazione. Il Presidente Mega ha così commentato l' esito della riunione : 'Sono molto soddisfatto dell' esito della riunione perché, da un lato, è stata accolta la richiesta del Comune di Messina che arricchisce le aree della ZES di una nuova possibilità di insediamento di attività a forte vocazione tecnologica che ben potrà integrarsi con i programmi di innovazione digitale che abbiamo in animo di avviare come **AdSP**. La disponibilità manifestata, poi, dalla Cabina di Regia, ed in particolare dall' Assessore Turano, che ringrazio per l' attenzione con cui ha recepito la nostra richiesta, per la rivalutazione delle aree di Giammoro ci consente di guardare con più fiducia all' iniziativa. Ora non resta che completare presto la perimetrazione e sottoporre il tutto al Governo nazionale per l' approvazione. A quel punto potremo cominciare ad operare anche se sarebbe oltremodo importante per i territori del messinese che venisse costituita la terza ZES siciliana, vista l' attivazione della Autorità di Sistema Portuale dello Stretto. Questo consentirebbe di poter seguire con la massima attenzione ed efficacia tutto quello che servirà per l' insediamento di nuove iniziative produttive e soprattutto per assicurare la corretta integrazione tra le politiche di sviluppo dei porti e delle infrastrutture di collegamento e quelle degli imprenditori che sceglieranno le nostre aree. A tal fine auspico che tutte le forze politiche e sociali siciliane e della Provincia di Messina in particolare sostengano l' iniziativa della Sen. Barbara Floridia, che ha presentato un emendamento alla Legge Finanziaria in discussione nel Parlamento nazionale in questi giorni, che consentirebbe alla Regione Siciliana di istituire la terza ZES in raccordo con la nuova **AdSP** dello Stretto'. cabina di regia porto Messina Zes Siciliane.



Il Nautilus

Focus

Regione Calabria-Zes, Russo alla riunione della Cabina di Regia svoltasi a Roma

Il Vice Presidente della Regione e assessore con delega alla ZES, nel corso del suo intervento ha evidenziato, tra l'altro, la gravità dell' abrogazione dei 300 milioni di euro destinati alle ZES con la nuova Legge di Bilancio 2020

Nei giorni scorsi si è svolta a Roma, presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri, la riunione della Cabina di Regia ZES convocata dal Ministro per il Sud Provenzano. Per la Regione Calabria ha partecipato il Vice Presidente ed Assessore con specifica delega alla ZES, Prof. Francesco Russo. In apertura dei lavori il Ministro Provenzano ha trattato nel suo intervento: l' aggiornamento delle ZES istituite ed istituende; il credito di imposta, con un' analisi specifica per le attività logistiche, presentando la proposta del Governo alla Commissione UE per l' ammissibilità delle attività logistiche; la necessità di un forte coordinamento; la proposta di istituzione di un commissario per ogni ZES; l' istituzione di Zone Logistiche semplificate al Nord. Nel corso dei lavori sono intervenuti il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale Patroni Griffi, il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare della Sardegna Deiana, il Presidente dell' Autorità Portuale del Mar Tirreno Centrale Spirito, il Commissario dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Orientale Errigo, il Dirigente dell' Autorità di Sistema Portuale di Gioia Tauro Faraone, il Segretario dell' Autorità di Sistema Portuale del mar Ionio Di Blasio, il Presidente della Regione Abruzzo Marsilio ed il Presidente della Regione Molise Toma, gli Assessori delle Regioni Campania Marchiello e Basilicata Cupparo, il Vice Presidente Armao e l' Assessore alle Attività Economiche Turano della Regione Siciliana, il Capo Dipartimento per le politiche di coesione del C.d.M. Ferrara ed il Direttore Generale dell' Agenzia per la Coesione Territoriale Caponnetto. Il Vice Presidente Russo ha evidenziato nel suo intervento la gravità dell' abrogazione dei 300 milioni di euro destinati alle ZES con la nuova Legge di Bilancio 2020, citando testualmente sia la proposta di legge e, nello specifico, il comma 7 dell' Art. 39 (Fondo "Cresci al Sud") che recita: "L' articolo 34 del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 giugno 2019, n. 58, è abrogato", sia quanto riportato nel Dossier dei Servizi Studi Senato e Camera (LEGGE DI BILANCIO 2020 - Edizione provvisoria) in cui si legge: "Al fine di garantire, nell' ambito del Fondo sviluppo e coesione, le risorse necessarie al finanziamento del Fondo "Cresci al Sud", il successivo comma 7 dell' articolo in esame provvede ad abrogare l' articolo 34 del decreto-legge 30 aprile 2019, n. 34 (c.d. Decreto crescita), che aveva istituito il «Piano grandi investimenti nelle zone economiche speciali», con una dotazione di 50 milioni per il 2019, 150 milioni per il 2020 e 100 milioni di euro per il 2021 a valere sulle risorse del Fondo sviluppo e coesione (FSC)". Russo ha segnalato, inoltre, che c' è una profonda contraddizione tra il rafforzamento delle Zone Economiche Speciali descritto dal Ministro per il Sud nella lettera inviata alla Regione Calabria e pubblicata dalla stampa e l' abrogazione dei 300 milioni decisa dal Governo, di cui all' art. 39 comma 7. In un secondo punto l' intervento ha riguardato l' istituzione dei Commissari per le ZES e di come tale azione porterebbe a un paradosso. Infatti nel caso di Gioia Tauro in cui l' Autorità di Sistema Portuale è attualmente guidata da un Commissario (quindi con nomina del Governo), il Commissario attuale che presiede il Comitato di Indirizzo ZES Calabria viene commissariato. L' introduzione di questi commissari ZES riduce ancora di più il peso già esiguo delle Regioni all' interno dei Comitati di Indirizzo. Al terzo punto il Vice Presidente ha evidenziato che con l' istituzione di questa nuova figura di Commissario si prevede (a differenza di tutti i componenti del Comitato di Indirizzo che svolgono il proprio compito gratuitamente) un compenso, creando così una nuova poltrona con relativa indennità. Nell' ambito della



Il Nautilus

Focus

discussione è stato presentato dalle Regioni al Governo, tramite il Presidente del Molise, un documento di proposta per le semplificazioni, per spingere il Governo a legiferare subito, evidenziando che tra le richieste più importanti degli imprenditori c'è proprio quella della semplificazione degli iter burocratici.

The Medi Telegraph

Focus

Paita: «Felice che la ministra De Micheli condivida il nostro piano Shock»

Roma - «Siamo felici che anche la ministra dei Trasporti tra ieri e oggi abbia condiviso l'importanza dei porti e fatto sua alcune delle idee contenute nel piano Shock presentato a Torino a Italia Viva». Lo dichiara Raffaella Paita, capogruppo di Italia Viva in Commissione Trasporti alla Camera, a proposito delle parole di Paola De Micheli sui porti. «Il rilievo dato ai porti - spiega - e la loro riconversione in senso green dei porti italiani sono punti del piano presentato a Torino. Che sia servito al governo per trarre ispirazione, conferma la bontà delle nostre idee. Ora leggeremo il testo e siamo a disposizione per dare il nostro contributo nella tradurre in concreto o migliorare quanto annunciato oggi dalla ministra De Micheli. Anche oggi dunque più di un punto del piano Shock di Italia Viva (penso a Italia Semplice di Zingaretti) è servito a fornire spunti e soluzioni per l'Italia. Questo ci riempie di soddisfazione e ci spinge a continuare nel nostro impegno », conclude.



Le port mexicain de Manzanillo accroît fortement ses capacités

Plus puissant sur le Pacifique

Le port de Manzanillo, sur la côte pacifique du Mexique, nourrit des projets d'extension portant sur de nouveaux terminaux. Et les terminaux à conteneurs existants, par ex. le CMSA, s'arment eux aussi pour profiter du trafic croissant.

Le port mexicain de Manzanillo accroît fortement ses capacités Plus puissant sur le Pacifique Le port de Manzanillo, sur la dite pacifique du Mexique, nourrit des projets d'extension portant sur de nouveaux terminaux. Et les terminaux à conteneurs existants, par ex. le CMSA, s'arment eux aussi pour profiter du trafic croissant. Détenir la médaille de bronze en matière de volume de transbordement dans le classement des terminaux à conteneurs d'Amérique latine n'est pas suffisant pour Manzanillo, situé dans l'État mexicain Colima. C'est via ce port que transite 14 plus grande partie des biens de consom-4', mation pour la région de Bajío et Mexico, ce qui le rend très intéressant pour les importateurs et exportateurs asiatiques. En juillet a été annoncé que ce port pourtant entouré de constructions, obtiendra quatre nouveaux terminaux construits pour la plupart dans la Laguna Cuyutlan. La fédération mexicaine a promis en aotit de débloquer presque 9,5 milliards de MXN (494 M. d'USD) pour ce projet d'expansion. Plus de 700 M. d'USD devraient s'y ajouter de la part d'investisseurs publics et privés. Hormis un terminal à conteneurs de 1,75 M. de TEU, des terminaux pour vracs agricoles et minerais cinsi qu'une installation pour hydrocarbures seront construits. Le chenal d'accès de la zone nord du port sera en outre approfondi. Le flux de conteneurs continue. ".-".41.11~ Nouvelles grues pour Contecon Les terminaux existants de Manzanillo s'arment eux aussi pour répondre au volume de transbordement croissant. En 2018, le volume a en effet crû de 8,8% par rapport à 2017 pour totaliser 3,08 M. de TEU. En 2019, la capacité maximale de 3,5 M. de TEU pourrait être atteinte. Le terminal Contecon Manzanillo (CMSA), filiale mexicaine d'International Container Terminal Services (Ictsi) de Manille, met en service deux nouvelles grues portuaires et cinq RTG. Les premières, produites par la chinoise Shanghai Zhenhua Heavy Industries, sont conçues pour les grands porte-conteneurs opérant sur le Pacifique et ont une portée de 24 rangs de conteneurs. Côté guai, cinq RTG devraient améliorer l'efficacité du terminal dans le transbordement de fret vers l'arrière-pays. Tout l'équipement comprend donc des grues portuaires et 21 RTG. Le CMSA, qui a transbordé en juillet son 4 millionième conteneur, est le seul terminal de Manzanillo possédant des réserves de terrain. Christian Doepgen



La situation des ports à l'échelle globale est meilleure que prévu

La réalité bat l'ambiance

Prendre le mois d'août comme indicateur du transbordement mondial de conteneurs dans les ports est risqué. Drewry a néanmoins détecté quelques tendances. La plupart des ports enregistrent une hausse par rapport à 2018, ce que l'on a tendance à oublier

Drewry, la société londonienne de conseil et d'analyse dans le secteur de la navigation maritime, a publié son plus récent indice sur le transbordement mondial de conteneurs dans les principaux ports. La base de ces chiffres mensuels s'appuie sur les résultats de 220 ports qui transbordent plus de 75% du volume mondial. La date de base pour l'indice a été fixée au mois de janvier 2012 (100). Les chiffres actuels concernent le mois d'août 2019. Fléchissement à un niveau élevé En août 2019, l'indice des ports à conteneurs mondiaux est retombé à 133,8 points. Il avait pourtant atteint un nouveau niveau record de 134,8 en juillet 2019. Alors qu'en août 2018 il y a aussi eu une mauvaise passe, le niveau d'août 2019 a tout de même dépassé de trois points (+2,3fl/o) celui du mois correspondant de l'année dernière ainsi que de 11,7 points celui du mois d'août 2017 (127 points). Répartition inégale selon les régions Parrai tous les continents, l'Afrique- mais à un niveau modeste - a enregistré le taux de croissance mensuel le plus élevé, soit +7,4°10 (7,9 points). En atteignant 114,5 points, l'indice a même été le plus élevé des 19 derniers mois. L'Asie, y compris la Chine, a enregistré un taux de croissance de presque 2% depuis le début de l'année 2019, mais la croissance mensuelle a été variable. La Chine a fait légèrement moins bien en août avec -0,4%, mais l'Asie sans la Chine a fait pire avec -2,3% (soit 3 points). Les chiffres mensuels pour l'Europe - août figurant en plein dans la période traditionnelle des congés d'été - correspondaient à la plus forte baisse à l'échelle mondiale (après l'Asie sans la Chine) puisque l'indice a chuté de 2,1% (2,7 points). Dans l'ensemble, presque toutes les régions du monde ont enregistré une augmentation en 2019. L'indice pour l'Amérique latine a lui aussi crû de manière consunte et se rapproche désormais d'un record pour onze mois. En août, l'Amérique latine a enregistré un mieux de 3,2%. L'Amérique du Nord a réalisé +1,4% (2 points) comparé à juillet 2019 et +3,9%/o (5,6 points) comparé à août 2018. La croissance mondiale est donc un peu moins élevée, mais elle existe. Christian Doepgen



Solutions logicielles entre la Chine et l'Europe

Du neuf sur l'autoroute numérique

Acteur européen ayant désormais une envergure intercontinentale, l'éditeur de logiciels Circle fait avancer son expansion régionale. Alexio Picco, gérant, s'est entretenu avec Christian Doepgen de solutions techniques et projets pilotes régionaux

Sur fond de récents bouleversements politiques, il est actuellement moins question de l'initiative «One Belt, One Road» des Chinois, à tort. Les mesures d'amélioration des infrastructures et des possibilités de transport y englobent en effet également les échanges et le traitement de données. «A l'oeuvre depuis 2017, nous avons lancé jusqu'ici quatre projets pilotes multimodaux», explique Alexio I Picco, gérant de l'éditeur de logiciels et de la société conseil Circle cotée en Bourse. En s'appuyant sur des techniques telles que, entre autres, Big Data, 1dO ou blockchain, quatre projets sont en cours actuellement entre la Chine et l'Europe et intègrent les modes de transport les plus importants. En font partie la voie maritime classique via le canal de Suez, des liaisons multimodales par camions, le short sea shipping de la Chine vers l'Europe de l'Ouest via Istanbul, l'axe ferroviaire eurasiatique et pour finir des aéroports, plusieurs en Chine et deux en Europe. Questionné quant à la participation asiatique, A. Picco il se dit satisfait: «Nous comptons 13 acteurs chinois qui participent et leur nombre ne cesse de croître.» Il faut ~ pourtant tenir compte du fait V. que ces solutions sont d'ordre stratégique et ne visent pas un succès immédiat sur le marché. Les projets proposés pour un cofinancement par l'UE devraient être pleinement opérationnels entre 2020 et 2022. Extension du portefeuille Egalement pour un acteur tel que Circle un tel engagement offre beaucoup de perspectives. A. Picco explique avec quels outils éprouvés et nouveaux outils la société compte marquer des points sur le marché. «Hormis notre produit Milos offrant aux chargeurs la transparence totale de toute la chaîne d'approvisionnement de marchandises et documents, finances etc. nous avons complété notre gamme en août 2019 en achetant la société Progetto Adele.» Les chargeurs peuvent utiliser le nouveau logiciel Mastersped comme système de gestion complet et intégré. Les nouveaux groupes cibles sont clairement définis. Le nouveau système de gestion pour terminaux polyvalents s'adresse aux terminaux tant intérieurs que côtiers. Des sociétés de transport multimodal sont également soutenues par des solutions de Circle pour le transport du port à la destination. Ces solutions optimisent notamment la planification et l'exploitation de trains de marchandises jusqu'au dernier kilomètre. Un champ «classique» de Circle le système single window pour communautés portuaires tels que par ex. Info-era à Trieste a été complété par un logiciel pour agents portuaires portant actuellement le titre provisoire «Agent 4.0». À Trieste, où plus de 8000 usagers travaillent avec Info.era, quelques premiers usagers le testent déjà. «Deux applications sont déjà opérationnelles», révèle A. Picco. «Toute la solution sera achevée l'anne'e prochaine». Il sera intéressant de voir comment se poursuivra la propagation régionale de ces solutions. Christian DaeRgeir



Des ports belges sondent le terrain

Une fusion en vue

Le second port européen, Anvers, mène des négociations avec son voisin Zeebrugge sur une vaste fusion. Cette décision a été précédée de deux années de discussions et d'une étude sur la faisabilité de ce projet.

Selon des informations fournies par Reuters, les discussions préparatoires entre les deux ports belges sur une éventuelle fusion ont atteint un nouveau stade. Les participants ont en effet annoncé, dans un communiqué de presse conjoint datant du 18 octobre, que des entretiens concrets sur une éventuelle fusion vont maintenant débiter. La réalisation du projet de fusion pourrait prendre deux années de plus, ont-ils précisé. À la base de cette décision figurent des discussions approfondies et constructives qui ont eu lieu depuis le début de l'année 2018 à propos d'une éventuelle intensification de la coopération existante et des synergies entre les deux ports. Ces entretiens ont aussi abouti à une étude de complémentarité réalisée par les sociétés conseils indépendantes Deloitte et Laga. Selon cette étude, la coopération actuelle n'a qu'un impact limité sur les activités, notamment en raison de la concurrence traditionnelle entre les deux ports qui a entraîné un engagement trop faible. L'étude a pourtant également révélé qu'Anvers et Zeebrugge se complètent parfaitement et seront confrontés à l'avenir au même type de défis. C a Zeebrugge, un port bien connecté. Situation gagnant-gagnant pour les deux ports La société Deloitte a expliqué de manière détaillée qu'une vaste coopération pourrait accroître la vitesse et l'efficacité dans les deux ports. Le rôle des ports serait renforcé, tant en Flandre qu'au niveau mondial, et le taux d'emploi dans la région devrait augmenter. Les sociétés conseils ont en outre souligné qu'une fusion permettrait de répondre mieux et plus rapidement aux futures questions qui se poseront dans ce secteur d'activité, par exemple en matière de transition énergétique, d'innovations et de numérisation. S'y ajoute que la coopération offrirait un potentiel en termes de création de valeur ajoutée. Les auteurs de l'étude ont précisé à titre de conclusion qu'une coopération dont le but est l'intégration aboutira à une situation gagnant-gagnant pour les deux plaques tournantes portuaires. Anvers a le regard tourné vers le monde. Un port majeur de A à Z Les responsables des deux ports belges espèrent que la fusion permettra de créer un grand port qui offrira à ses clients tous les services, de A à Z, a expliqué le chairman de l'administration portuaire de Zeebrugge, Dirk De Fauw. Selon l'échevine en charge du port d'Anvers, Annick De Ridder, la fusion des deux ports donnerait naissance à un port unifié qui, avec l'innovation et la numérisation, pourrait devenir encore plus qu'aujourd'hui la porte d'entrée de l'Europe. Jutta Iten



Les ports iraniens résistent aux conditions difficiles

Trouver des solutions

La situation actuelle difficile en Iran, également dans l'économie, oblige le pays à chercher de nouveaux partenaires souhaitant investir en Iran. Hormis Chabahar, d'autres ports profitent de mesures de modernisation et annoncent de bons résultats.

Le port de Chabahar bénéficie d'une position géographique idéale et d'un accès aux eaux internationales. Gateway pour le commerce avec l'IOA (Indian Ocean Rim Association/ Association des Etats riverains de l'Océan Indien), la CEI (Communauté des Etats Indépendants), l'Afghanistan et l'Asie centrale, il offre de bonnes opportunités et est bien placé - vu la proximité de l'océan Indien et du golfe d'Oman - pour les trafics maritimes et terrestres de certains pays de la région. Selon des articles parus dans la presse, il s'agit là de bonnes raisons d'investir dans ce port qui constitue aussi un bon choix en matière de sécurité. C'est ainsi qu'au cours des six premiers mois de 2019, pas moins de 29 sociétés ont fait part de leur intérêt pour des investissements dans le Sittahid Beheshti Port de Chabahar. Behrouz Aghaei, directeur général des ports et de la navigation du Sistan-et-Baloutchistan, une des 31 provinces iraniennes, a souligné que les 29 candidats à un investissement depuis le début de l'année 2019 et les visites de 36 délégations tant iraniennes qu'étrangères dans ce port sont un parfait exemple du rôle national et international que jouera cette plateforme portuaire. L'année dernière, Chabahar a dénombré 150 délégations iraniennes et étrangères. Il s'est agi au total de 65 demandes d'investissement dont 17 ont finalement été retenues pour la sélection finale. Volumes croissants dans les ports Les investissements dans les ports ont bien sûr des effets positifs, entre autres en raison des améliorations et modernisations des engins de transbordement qui s'ensuivent. C'est ce qui ressort d'un article paru dans Tebrata Times. Au cours de la première moitié de l'année iranienne (21 mars au 22 septembre 2019), les ports iraniens ont enregistré un volume de transbordement en hausse de 3,6% par rapport à la même période de l'année dernière. Les ports résistent par conséquent aux sanctions économiques appliquées par les Etats-Unis à l'Iran. Les procédures douanières ont également été accélérées. Le pays accorde en outre beaucoup d'attention à l'amélioration des liaisons ferroviaires. Le patron de la société nationale des chemins de fer iraniens (RAI) a annoncé qu'il est prévu de construire 59 km de voies ferrées afin de relier, d'ici au 19 mars 2020, les principaux centres de trafic marchandises du pays au réseau ferroviaire national. Privatisation des «petits» La Ports and Maritime Organization (PMO) iranienne a élaboré un plan dans le cadre duquel le statut des petits ports du pays sera étudié à la loupe. Au cours des deux mois à venir, il est prévu de transférer ces ports dans le secteur privé. Mohammad-Ali Hassanzadeh de la PMO a déclaré qu'il existe 48 petits ports en Iran. La plupart se trouvent dans le sud du pays. «Grâce à ce processus de privatisation, nous ouvrons la voie aux investissements. De petits ports pourront ainsi eux aussi jouer un rôle important compte tenu de la situation économique actuelle du pays. L'exode rural (la migration d'un grand nombre de ruraux vers les grandes villes) sera en outre freiné ou évité grâce à la création d'emplois.



Plaque tournante eurasiatique sur la mer Caspienne

Gros projets avec le port «vert»

Le port de Bakou peut se vanter depuis peu de posséder le certificat «Eco Port». Ce label n'est qu'une partie des projets ambitieux prévoyant de faire de ce petit pays un grand site logistique

L'Azerbaïdjan se positionne depuis plusieurs années en tant que hub de transit entre l'Est et l'Ouest. Cet État comptant 10 M. d'habitants veut ainsi se rapprocher de l'Europe, économiquement parlant. Les efforts déployés par le port de Bakou en matière de protection de l'environnement viennent être récompensés par l'European Sea Ports Organization (Espo). L'association portuaire a en effet décerné à Bakou le certificat Eco Ports en qualité de premier port de la mer Caspienne. Jusqu'à présent, 34 ports possèdent ce certificat. Trois années de travail Pour Isabelle Ryckbost, secrétaire générale d'Espo, la certification de Bakou est un événement important: «Le standard Eco Ports exige du port d'apporter la preuve de ses efforts en matière de protection de l'environnement.. Ce qui améliore la transparence dans la branche. Pour le réseau Eco Ports, la certification du port de Bakou est également une expansion bienvenue vers l'Est.» Jusqu'à l'obtention du statut Eco Port, il a fallu beaucoup de travail, a souligné Taleh Ziyadov, directeur général du port, à l'occasion de la remise à Oslo. «Ces trois dernières années, les collaborateurs ont réalisé de nombreuses améliorations avec nos partenaires européens et nous sommes convaincus que le port de Bakou aura un avenir durable.»

Infrastructures routières modernes Le port de Bakou, qui a transbordé l'année dernière 3,8 M. de t de marchandises, joue un rôle de poids pour l'Azerbaïdjan qui cherche à devenir une plaque tournante du trafic marchandises eurasiatique. Le pays se focalise aussi sur le transport routier et les infrastructures correspondantes. A la mi-octobre, le groupe transport routier de l'International Transport Forum s'est réuni à Bakou. Ramin Guluzade, ministre azerbaïdjanais des Transports, a annoncé à cette occasion que les corridors de transport traversant le pays ont tous été rénovés et adaptés aux standards européens. Bien plus qu'une pierre bleue Le corridor de transport de l'initiative „One Belt, One Road» est certes le plus important pour l'Azerbaïdjan, mais de loin pas la seule voie commerciale. Il y a deux ans, l'Afghanistan, le Turkménistan, l'Azerbaïdjan, la Géorgie et la Turquie ont décidé de lancer une voie de transport portant le beau nom de corridor Lapislazuli. Elle doit permettre de supprimer des obstacles au commerce entre ces pays, promouvoir le trafic marchandises et faire baisser surtout la dépendance de l'Azerbaïdjan vis-à-vis du port pakistanais de Karachi. Le projet semble avoir du succès. En 2018, les échanges entre l'Afghanistan et l'Azerbaïdjan ont augmenté de 37% et au cours des huit premiers mois de 2019 de 23%. Les points de départ du corridor Lapislazuli sont les villes frontalières afghanes de Torghundi et Aqina. L'axe mène ensuite sur la route jusqu'au Turkménistan, via la mer Caspienne et pour finir par la nouvelle ligne ferroviaire de Bakou à Istanbul. Marco W&N

