



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 30 novembre 2019



Prime Pagine

30/11/2019	Corriere della Sera	9
<hr/>		
30/11/2019	Il Fatto Quotidiano	10
<hr/>		
30/11/2019	Il Foglio	11
<hr/>		
30/11/2019	Il Giornale	12
<hr/>		
30/11/2019	Il Giorno	13
<hr/>		
30/11/2019	Il Manifesto	14
<hr/>		
30/11/2019	Il Mattino	15
<hr/>		
30/11/2019	Il Messaggero	16
<hr/>		
30/11/2019	Il Resto del Carlino	17
<hr/>		
30/11/2019	Il Secolo XIX	18
<hr/>		
30/11/2019	Il Sole 24 Ore	19
<hr/>		
30/11/2019	Il Tempo	20
<hr/>		
30/11/2019	Italia Oggi	21
<hr/>		
30/11/2019	La Nazione	22
<hr/>		
30/11/2019	La Repubblica	23
<hr/>		
30/11/2019	La Stampa	24
<hr/>		
30/11/2019	Milano Finanza	25
<hr/>		

Trieste

30/11/2019	Il Piccolo Pagina 37	26
<hr/>		
29/11/2019	FerPress	27
<hr/>		
30/11/2019	Messaggero Veneto Pagina 49	28
<hr/>		

Venezia

30/11/2019	Il Gazzettino Pagina 38	<i>ELISIO TREVISAN</i>	30
<hr/>			
30/11/2019	Il Gazzettino Pagina 38		32
<hr/>			
30/11/2019	Il Gazzettino Pagina 39	<i>RAFFAELLA VITTADELLO</i>	33
<hr/>			
30/11/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 41		35
<hr/>			
30/11/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 41		36
<hr/>			
29/11/2019	FerPress		37
<hr/>			
29/11/2019	Informare		38
<hr/>			
29/11/2019	FerPress		39
<hr/>			
29/11/2019	Veneto News		40
<hr/>			

Savona, Vado

30/11/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 18		41
<hr/>			
30/11/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 21		42
<hr/>			
29/11/2019	Ansa		43
<hr/>			
29/11/2019	Ansa		44
<hr/>			
29/11/2019	Savona News		45
<hr/>			
30/11/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 33		46
<hr/>			
29/11/2019	FerPress		47
<hr/>			
29/11/2019	Il Vostro Giornale		48
<hr/>			
29/11/2019	Informare		49
<hr/>			
29/11/2019	Informazioni Marittime		50
<hr/>			
29/11/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	51
<hr/>			
29/11/2019	Savona News		52
<hr/>			
29/11/2019	Savona News		53
<hr/>			

29/11/2019	Sea Reporter		54
A Vado Gateway due nuovi collegamenti marittimi di Maersk			
29/11/2019	The Medi Telegraph		55
Container, Vado Ligure soffia due servizi a Genova e La Spezia			

Genova, Voltri

30/11/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 17	56
L' unica autonomia è quella portuale			
29/11/2019	Ansa		57
Crociere: Brancaleoni, Costa torna a Genova per vocazione			
29/11/2019	Ansa		58
Crociere: 'Costa a Genova per vocazione'			
29/11/2019	FerPress		59
AIPERT: Giachino (Saimare spa), serve patto/protocollo straordinario per Genova-Savona			
29/11/2019	PrimoCanale.it		60
Emergenza infrastrutture, soluzioni e visioni per i porti di Genova, Savona e Vado: il convegno di Terrazza Colombo			
29/11/2019	The Medi Telegraph	<i>Simone Gallotti</i>	62
Emergenza autostrade, i porti liguri temono la fuga della merce verso il Nord Europa / VIDEO			
30/11/2019	La Gazzetta Marittima		64
Un Piano Marshall per infrastrutture liguri			
29/11/2019	Genova24	<i>FABIO CANESSA</i>	65
NaveBus, conti in rosso per 120mila euro ma Tursi punta sul rilancio turistico			

La Spezia

30/11/2019	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 42	66
Evoluzione energetica e trasporti Ecco cosa ci riserverà il futuro			
30/11/2019	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 51	67
Oltre 90 le piante pericolanti da abbattere			
29/11/2019	BizJournal Liguria		68
La Spezia: incontro con le aziende per promuovere il distretto della subacquea			

Ravenna

30/11/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)	Pagina 57	69
Porto, insediato il nuovo comandante			
29/11/2019	ravennawebtv.it		70
Il vicesindaco Fusignani incontra il presidente Bongiovanni di "The International Propeller Club Port of Ravenna"			

Livorno

30/11/2019	Il Tirreno	Pagina 17	71
Maxi-Darsena, scade il penultimatum Le mosse (e i colpi) dietro le quinte			
30/11/2019	Il Tirreno	Pagina 17	73
Alp, sindacati all' attacco «Palazzo Rosciano tutela i diritti dei lavoratori»			
30/11/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo	Pagina 59	74
Darsena Europa «Quest' opera rafforza il lavoro»			

29/11/2019	Corriere Marittimo		75
Livorno, De Micheli promette i soldi per la Maxi Darsena - Il 10 dicembre arrivano le Ferrovie svizzere			
30/11/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo	Pagina 59	77
Il porto del futuro 'Master plan' decisivo			
29/11/2019	FerPress		78
Porto Livorno: la ministra De Micheli sostiene la realizzazione della Darsena Europa			
29/11/2019	FerPress		79
Porto Livorno: Rossi, bene impegno del ministro per la Darsena. Dalla Regione circa 250 mln			
29/11/2019	Il Nautilus		80
Porto di Livorno: La Ministra dà forza e sostanza alla Darsena Europa			
29/11/2019	Informazioni Marittime		81
Darsena Europa, Livorno riparte dai dragaggi			
29/11/2019	Messaggero Marittimo	<i>Veziro Benetti</i>	83
Decisivo passo in avanti verso la darsena Europa			
29/11/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	84
Il ministro De Micheli visita la Compagnia Portuale di Livorno			
29/11/2019	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	85
Un decisivo passo in avanti verso la realizzazione della Darsena Europa			
30/11/2019	La Gazzetta Marittima		86
Visita lampo del ministro De Micheli su politica e piani in Darsena Europa			
30/11/2019	La Gazzetta Marittima		88
Al ministro l' imperativo: spendere			
29/11/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	89
Anche l'AdSp celebra Modigliani			
30/11/2019	La Gazzetta Marittima		90
L' incendio sull' "Eurocargo Trieste": impianti in regola, stress da fuoco			

Piombino, Isola d' Elba

30/11/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 15	91
Partite le lettere alle imprese interessate alle aree portuali			
29/11/2019	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	92
Piombino: passo in avanti per lo sviluppo del porto			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

30/11/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 43	93
«Marina Yachting, siamo pronti a chiarire»			
30/11/2019	Il Tempo	Pagina 21	94
«Il progetto per il porto è vitale ma la legalità è l'unica strada»			
29/11/2019	(Sito) Adnkronos		95
Civitavecchia, sindaco: "Rispetto per magistratura"			
29/11/2019	La Provincia di Civitavecchia		96
Porto: "prova generale" del consiglio comunale aperto			
29/11/2019	La Provincia di Civitavecchia		97
Inchiesta porto storico: le reazioni della politica			
29/11/2019	La Provincia di Civitavecchia		98
Inchiesta porto storico, Giannini (Lega) chiede le dimissioni di Di Majo e Macii			
29/11/2019	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	99
Nota dell'avvocato degli imprenditori Azzopardi			

29/11/2019	Portnews		100
<hr/>			
30/11/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 41	101
<hr/>			
29/11/2019	Informazioni Marittime		102
<hr/>			
29/11/2019	La Provincia di Civitavecchia		103
<hr/>			

Napoli

30/11/2019	La Nazione (ed. Pisa)	Pagina 52	104
<hr/>			
29/11/2019	Dire		105
<hr/>			
29/11/2019	Expartibus		106
<hr/>			

Bari

30/11/2019	La Repubblica (ed. Bari)	Pagina 13	107
<hr/>			

Brindisi

30/11/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 2	<i>MASSIMILIANO IAIA</i>	108
<hr/>				
30/11/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 19	<i>ALFONSO SPAGNULO</i>	110
<hr/>				
30/11/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)	Pagina 19		112
<hr/>				
29/11/2019	Brindisi Report		<i>MAR.ORL</i>	113
<hr/>				

Taranto

30/11/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)	Pagina 13		114
<hr/>				
29/11/2019	Il Nautilus			116
<hr/>				
29/11/2019	FerPress			117
<hr/>				
29/11/2019	Messaggero Marittimo		<i>Giulia Sarti</i>	118
<hr/>				
30/11/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)	Pagina 11		119
<hr/>				
30/11/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)	Pagina 22		120
<hr/>				

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

30/11/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 27	121
Msc continua a investire Altre gru per i container		
30/11/2019	Il Quotidiano della Calabria Pagina 7	122
Nuove gru al porto gioiese		
29/11/2019	Ansa	123
Porti: Gioia Tauro, arrivate 3 nuove gru da banchina		
29/11/2019	Il Dispaccio	124
Porto di Gioia Tauro (RC), in arrivo tre gru Liebherr modello LHM 550 a bordo della nave BBC Ganges		
29/11/2019	Il Lametino	125
Al porto di Gioia Tauro in arrivo altre gru e visita patron di MSC il 5 dicembre		
29/11/2019	Informare	126
Altre tre gru in arrivo al porto di Gioia Tauro		
29/11/2019	Informazioni Marittime	127
Gioia Tauro verso il rinnovo del parco gru. Aponte vola in Calabria		
30/11/2019	La Gazzetta Marittima	128
Mega-gru a Gioia Tauro		
29/11/2019	Il Dispaccio	130
Porto di Gioia Tauro, imprese e associazioni: "Futuro terminal diventi questione nazionale"		
29/11/2019	Messaggero Marittimo	132
Gioia Tauro verso la "riconquista" della leadership nazionale		<i>Redazione</i>
29/11/2019	Informare	133
Gioia Tauro invita il governo a non distrarre i fondi destinati alla ZES		
30/11/2019	Corriere della Sera Pagina 7	135
Traffici di cocaina, lo schermo dell' immobiliare delle cosche		
30/11/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 16	136
Droga dal Sudamerica a Rosarno, 45 arresti «Un clan di profilo internazionale»		
30/11/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 27	137
Accertamenti Imu sull' area portuale Alessio: «Per ora sono 370 mila euro»		

Olbia Golfo Aranci

30/11/2019	La Nuova Sardegna (ed. Gallura) Pagina 21	138
Per la ruota panoramica si farà una gara		
30/11/2019	L'Unione Sarda Pagina 47	139
«La politica deve credere nella nautica»		
30/11/2019	L'Unione Sarda Pagina 49	140
Lunedì inizia il confronto sui servizi		

Messina, Milazzo, Tremestieri

30/11/2019	Gazzetta del Sud Pagina 29	141
Il porto si trasforma in uno scalo "green"		
29/11/2019	Informazioni Marittime	142
Zes siciliane, inizia la perimetrazione		
29/11/2019	Primo Magazine	143
Cabina di regia delle ZES siciliane		<i>GAM EDITORI</i>

Catania

30/11/2019	La Sicilia	Pagina 14	144
Virtu Ferries, sulla rotta Malta-Sicilia una nave certificata per il rispetto totale dell'ambiente			
30/11/2019	La Sicilia	Pagina 28	146
Armao: «Un' accelerata sulle Zes»			

Trapani

30/11/2019	Giornale di Sicilia (ed. Trapani)	Pagina 19	147
San Vito, polemiche per il nuovo porto			

Focus

30/11/2019	Milano Finanza	Pagina 56	<i>NICOLA CAPUZZO</i>	148
Porti italiani tra alti e bassi				
30/11/2019	Milano Finanza	Pagina 59	<i>NICOLA CAPUZZO</i>	149
Le incognite degli armatori				
30/11/2019	Milano Finanza	Pagina 59		151
Associazioni al lavoro per riformare il Registro Internazionale delle navi				
30/11/2019	Milano Finanza	Pagina 63	<i>NICOLA CAPUZZO</i>	152
Crociere a gonfie vele				
30/11/2019	Milano Finanza	Pagina 64	<i>NICOLA CAPUZZO</i>	154
Se il business fa scalo in Italia				
30/11/2019	Milano Finanza	Pagina 65	<i>NICOLA CAPUZZO</i>	155
Un viaggio che fa bene a tutti				
30/11/2019	Milano Finanza	Pagina 68	<i>NICOLA CAPUZZO</i>	156
Il Sud Italia scommette sulle Zes				
29/11/2019	FerPress			157
Calabria: Russo alla riunione della cabina di regia sulla ZES a Roma. No ad abrogazione fondi				

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 6397310
mail: servizioclienti@corriere.it

ACTIVTRADES
Broker Online dal 2001

Roma, l'indagine sul delitto Sacchi
«Anastasiya, legami criminali»
Nel suo zaino 70 mila euro
di **Fulvio Fiano** e **Rinaldo Frignani**
a pagina 23



La Lettura
Parla la Premio Nobel
Olga Tokarczuk:
la mia eroina Marie Curie
di **Alessia Rastelli**
nel settimanale in edicola

ACTIVTRADES
Broker Online dal 2001

Doppio allarme La rivolta della folla con bastoni e a mani nude. Poi il killer è stato ucciso. Aveva un finto giubbotto esplosivo. Era in libertà vigilata

Paura e morte sul ponte di Londra

Attacco come nel 2017, due vittime. I passanti fermano l'accoltellatore. All'Aia un assalto nella via dello shopping

IL RITUALE DEL TERRORE
di **Guido Olimpio**

La tattica consueta. Un rituale di sangue. Un modello che diventa istigazione. E i cittadini che reagiscono. Questo racconta l'attacco di Londra. È il terrore diffuso, entrato nella nostre vite quotidiane.

L'attentatore ha usato, in apparenza, la solita arma a basso costo: un lungo coltello, facile da reperire come da nascondere. Si è mimetizzato in mezzo alla gente comune. Con quel pugnale ha preso di mira i «soliti» bersagli. Logistica zero. Nessun rischio per procurarsi una pistola o un ordigno.

continua a pagina 6



Sul London Bridge un passante stringe nella mano destra il coltello strappato all'attentatore



L'attentatore con addosso un finto giubbotto esplosivo circondato dalla polizia e poi ucciso

Attentati terroristici sul London Bridge e all'Aia. A Londra, verso le 14 di ieri, un uomo armato di coltello e con un finto giubbotto esplosivo ha ucciso due passanti e ferito diverse persone prima di essere colpito a morte da un poliziotto. In Olanda attacco nelle vie dello shopping, feriti tre bambini. da pagina 2 a pagina 6

LA FORZA DI REAGIRE
di **Franco Venturini**

L Black Friday apriva ieri la stagione degli acquisti natalizi, e a Londra l'atmosfera era frizzante, rallegrata anche da una giornata di sole. Non è raro che criminali e terroristi colpiscano proprio in queste occasioni, come se il loro godimento fosse maggiore quando più crudele è il danno arrecato. E a Londra, più precisamente su quello stesso London Bridge, il terrore aveva già colpito nel 2017.

continua a pagina 32

POLITICA IL SONDAGGIO: SCENDONO LA LEGA E I CINQUE STELLE, SALE MELONI

Di Maio minaccia la crisi sul fondo salva-Stati

di **Marco Galluzzo** e **Alessandro Trocino**

Sul salva-Stati Di Maio minaccia la crisi: o si rinvia o cade il governo. E dai 5 Stelle arrivano richieste di modifiche. Intanto, per i sondaggi la Lega mantiene il primo posto con il 31,9% delle preferenze ma perde 2,4%. Il Pd con il 18,1% (più 0,9%) avvicina il risultato delle Europee; al terzo posto il M5S con il 16,6% (meno 1,3%); quindi Fratelli d'Italia con (10,6%). E nel gradimento del leader (Conte in testa) Meloni scavalca Salvini.

da pagina 8 a pagina 13

GIANNELLI

SALVA STATI

«GUERRA CRUENTA FRA SALVINI E CONTE»
«TUFFO PER IL SALVA STATO ALLA LEGISLATURA DEL MES DI AGOSTO»

SALA: LE FORMELLE PER PIAZZA FONTANA
«La strage e il ricordo»

di **Giuseppe Sala**
a pagina 25 **Giannattasio**

INTERVISTA CON ABASCAL
Il leader di Vox: «Sánchez è un pericolo per la Spagna»

di **Aldo Cazzullo**

«Sánchez è un pericolo pubblico. È pronto ad appoggiarsi a comunisti, terroristi, separatisti pur di restare al potere. Finirà per dividere la Spagna». Santiago Abascal spiega al Corriere il successo di Vox: «Vogliamo mettere fuorilegge i separatisti catalani. Una vergogna profanare la tomba di Franco».

alle pagine 18 e 19

ATHISON
MADE IN ITALY DAL 1913

Antica Biblioteca Collegio Nazario - Domodossola

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Sì, però

Eni Aluko, calciatrice nigeriana della Juventus, ha annunciato sul Guardian che domani lascerà l'Italia perché Torino è indietro di vent'anni: all'aeroporto di Caselle i cani la fiutano neanche fosse Pablo Escobar e le commesse del minimarket sotto casa le fanno lasciare lo zaino all'ingresso per paura che sia una ladra. La mia reazione impulsiva da torinese è: «Sì, però noi non siamo così». La ritrovo nelle parole della sindaca Appendino: sì, però a essere prevenute «sono solo alcune persone che non rappresentano che sé stesse». Poi ci penso su. Se è bastata la frase di una ragazza a farmi sentire vittima estemporanea di una generalizzazione («torinesi razzisti»), come si sentirà lei, che di una generalizzazione («neri ladri») è vittima costante? Come

reagirei io se i cani antidroga fiutassero me e se le commesse del minimarket dicessero a me, e solo a me, di lasciare lo zaino all'ingresso, spiegando appicciosamente che si tratta della «regola del negozio»?

Guardare il mondo dal punto di vista degli altri è un gesto rivoluzionario, infatti il primo che lo ha suggerito è stato messo in croce. Eppure non si farà uno scatto finché continueremo a dire «sì, però» e a non sentirci mai chiamati in causa. Non dico «sentirci in colpa», espressione piagnona che detesto, ma «chiamati in causa». Animati da un coinvolgimento emotivo che carichi finalmente di biasimo sociale questo stillicidio quotidiano di comportamenti dettati dal pregiudizio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

VICENZA

FOPE

DAL 1929

811.330
9 771120 498108





La **Popolare** di Bari, scassata dall'acquisto di Tercas caldeggiato da Bankitalia, è in crisi. Dopo mesi di stallo, ora forse sarà **salvata**. Con molti soldi **pubblici**



Sabato 30 novembre 2019 - Anno 11 - n° 330
 Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
 tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

Unici al mondo
 Negli altri Paesi
 la prescrizione
 non scatta mai
 Zinga rassegnato

• MASCAU A PAG. 6

Il Venerdì Nero
 Tra Londra e l'Aia
 assalti col coltello:
 3 morti, tanti feriti
 Paura sul Natale



• PROVENZANI E FROSINA
 A PAG. 14 - 15

10 ore di fuoco
 Far West Napoli:
 un ammazzato
 e due gambizzati

• IURILLO A PAG. 21

Il Salva-Stati
 5Stelle: "Ritroviamo
 il Mes". Domani
 vertice di governo

• CANNIVÒ A PAG. 8

I COMMENTI

QUELL'INSOSTENIBILE
 VOGLIA DI CRAXI

• GIANNI BARBACETTO A PAG. 13

BLOCCA-PRESCRIZIONE:
 PERCHÉ FA PAURA

• MASSIMO FINI A PAG. 13

INTANTO DISERTA IL 55% DEI VOTI IN SENATO

**CITTA' DI
 PIAGA
 I 50
 VIAGGI
 DI
 RENZI**



SENATORE GRANTURISMO
 IN 18 MESI CONFERENZE
 A GETTONE IN FRANCIA, QATAR,
 ARABIA, EMIRATI, KAZAKISTAN.
 IN UNA PICCOLA CITTÀ DELLA
 CINA, L'IMPERDIBILE DISCORSO
 A UNA FIERA GASTRONOMICA

• TECCE A PAG. 2 - 3

MAESTRELLI E LA VILLA

**L'uomo del prestito
 è nell'affare stadio**

• SALVINI A PAG. 5

NOMINATO DAL MEF

**Cdp, arriva Lovadina
 È il socio di Bonifazi**

• A PAG. 4

LE SOCIETÀ DI CARRAI

**C'è anche Moretti,
 il "favorito" da Lotti**

• MASSARI E PACELLI A PAG. 3

Balle di giornata

• MARCO TRAVAGLIO

Da un po' di tempo i giornalisti hanno smesso di menarla con le fake news. Forse perché si sono ripresi il monopolio in esclusiva.

1. Per tre anni hanno raccontato che ogni nave di Ong ha il diritto di sbarcare sempre e comunque in un'Italia e che lo Stato italiano, e soltanto esso, ha il dovere di aprire i suoi porti, anche se non sono i più vicini al luogo del salvataggio o del rilevamento del carico umano. Pazienza se la Corte dei diritti dell'uomo, interpellata da Carolina Rackete, le diede torto: lo Stato italiano ha il dovere di assicurare l'incolumità e la salute dei migranti e di accogliere i malati o in pericolo di vita, ma non di farli sbarcare tutti. Niente, hanno continuato a ripetere la fake news fino all'altro giorno, quando il Tribunale dei ministri di Roma ha proscioltto Salvini e i funzionari del Viminale sul caso della nave Alan Kurdi dell'Ong tedesca Sea-Eye: "Lo Stato di primo contatto non può che identificarsi in quello della nave che ha provveduto al salvataggio", cioè quello di cui la nave batte bandiera. In quel caso, la Germania. Non la solita Italia.

2. Sul Mes, o fondo Salva-Stati, Repubblica riesce a titolare a tutta prima pagina: "Di Maio e Salvini, ritorno di fiamma". Un modo come un altro per non mettere in prima una sola sillaba sullo scandalo Open che leva il sonno all'ex beniamino della ditta. Ma anche una scemenza sesquipedale, visto che al Mes si oppone tutta la sinistra europea. Tant'è che ieri, sul sito di Repubblica, si potevano leggere l'uno sull'altro due titoli vagamente schizofrenici: "Salva-Stati, il M5S e Leu sulla stessa linea" e "Di Maio e Di Battista riportano a destra il M5S". I 5Stelle contemporaneamente di sinistra e di destra. Non è meraviglioso?

3. Solita emergenza rifiuti a Roma: solita perché gli impianti mancano dalla chiusura della discarica di Malagrotta nel 2012. E soliti titoli sulla sindaca Raggi colpevole di tutto, addirittura "commissariata" (il solito Messaggero). Peccato che i sindaci siano competenti solo sulla raccolta: gli impianti sono affare delle Regioni. Sul Lazio regna dal 2013 la giunta Zingaretti, che in sei anni è riuscita a non varare un nuovo piano rifiuti: è ferma al piano Polverini del 2012 (quando Malagrotta era aperta). E ora chiude la discarica di Colleferro, ancora capiente per un anno, e lancia ultimatum alla Raggi per impreziosire la Capitale con 15 siti di ecoballe. Ora, la Commissione Ue ha appena scritto al governo per minacciare una nuova procedura d'infrazione contro l'Italia. Secondo i giornalisti, è una "Cacchettata" e una "strigliata al Comune e alla Regione".

SEGUE A PAGINA 24

Todis
 20 ANNI
 BUONGIORNO CONVENIENZA
 1999 | 2019

VIA COL PORRO L'ex Miss e soubrette star a Rete4

L'opinionista Hoara dimostra che i concorsi fanno malissimo

• SELVAGGIA LUCARELLI

Leggo che Nicola Porro invoca il mio intervento sulla questione Delbecchi/Hoara Borselli (primaria rispetto a quella palestinese, chiaro) e non vorrei dare l'impressione di svincolare di fronte ai temi basilari del Paese. Sorvo-



lo sul cattivo gusto di Porro nel definire Delbecchi "un frustrato che ha problemi con il sesso", non accorgendosi per giunta che, nell'infervorata arringa, chiama la Borselli "ragazza" nonostante "la ragazza" abbia 43 anni.

A PAGINA 19

La cattiveria

Trieste, consigliere comunale leghista denuncia: "La Segre ha detto che Gesù era ebreo. mi sento profondamente offeso". Era convinto che fosse milanista

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

TUTANKHAMON K.O.

Il giallo del faraone: la vera maledizione fu la regina Nefertiti

• MOLICA FRANCO A PAG. 22





ANNO XXIV NUMERO 283 EDIZIONE WERKEND

DIRETTORE CLAUDIO CERASA

SABATO 30 NOVEMBRE E DOMENICA 1 DICEMBRE 2019 - € 2,50

La sindrome Pulcinella e il governo del Male minore, che ogni giorno trova un modo per presentarsi come un male non del tutto minore

A voler mettere in filo tutto, l'eletto comincia a fare impressione. C'è un filo che lo tiene insieme, che lo costringe a essere sempre un po' troppo...

maggioranza che si ritrova all'opposizione di se stesso e che ha scelto di trasformare nuovamente l'Italia nello zimbardo d'Europa...

elementi di non presentabilità del governo, l'eletto comincia a fare impressione e la circostanza che in Italia sia un governo che in termini di affidabilità...

e a dieci anni due giorni fa non andate male come non succederei da molti anni ma non sembra essere invecchiato il modo in cui cercare un virus...

Germania in bilico Scholz o Walter-Borjans? Il nuovo leader dell'Spd è un segnale per tutte le sinistre

Oggi i socialdemocratici scelgono tra il ministro delle Finanze e il "Robin Hood" del momento. A rischio è la grande coalizione

L'umore dei 426 mila elettori

Milano. Dopo sei mesi di riflessione, molte divisioni interne, risultati elettorali deludenti e una doppia votazione, questo pomeriggio il 17 Spd dirà i nomi dei suoi prossimi leader...

La decisione sul futuro dell'alleanza di governo da parte del Bundestag è stata annunciata da Angela Merkel...

Un giorno di terrore in Europa

Ieri un uomo armato di coltello ha ferito diverse persone su London Bridge e nel momento in cui questo giornale va in stampa due vittime sono morte...

Condominio Trenta

Caso, 130 enormi (recoardi) e pure le nomine a cavaliere. Così l'ex ministro della Difesa disdava premi agli amici

Roma. In via Flaminia a Roma, nell'ostello militare dove ha sede la "Difesa Servizi SpA", c'è uno strano caso immobiliare che qualcuno ha ribattezzato "condominio Trenta"...

La decisione sul futuro dell'alleanza di governo da parte del Bundestag è stata annunciata da Angela Merkel...

Andrea's Version

Doverosa aggiunta. Se insistere-mo dunque a inquisire in massa e a trivellare i polli, ad andare a diossidi, a usare l'aereo per fare la spesa...

GLI SCIROCCATI DEL BLOCK FRIDAY

I Fridays for future sono seesi in piazza contro la giornata degli sconti. Ma i difensori dell'ambiente che si travestono da no global sono nemici dell'ambiente e alleati della decrescita. Elogio dello shopping selvaggio

Fridays for future, il movimento giovanile di protesta contro il riscaldamento globale e il cambiamento climatico, è sceso in piazza nel Black Friday...

Non solo dice che non ero ebreo, ma anche che non mi hanno crocifisso: sono morto perché m'è andata in corto la skullie...

comprano oggetti che comunque avrebbero acquistato, probabilmente l'effetto ambientale è benefico...

si ritiene che in Italia ci sia una "crisi di domanda" e che per uscire servano politiche di stimolo...

La disegualianza non è così diseguale

L'Economist sfata una narrazione che si è imposta a dispetto dei dati

La notizia sulla disegualianza è fortemente esagerata. La copertina dell'Economist di questa settimana di finanzia con alle perplessità della comunità scientifica...

frammentaria e discussa. Per esempio, che i ricchi siano diventati sempre più ricchi è un dato che non può essere negato...

Confini, martiri, sputi

Adriano Sofri è un caso di etnicismo in Carniola, durante il fascismo. La cospirazione delle coincidenze

Le storie del Novecento sono ricche di equivoci, di confusioni, di nebbie. Tracce di etnicismo in leggende anche quando più realistiche, documentabili, le cosiddette cospirazioni delle coincidenze...

te storie vere. Sono dunque una manna per scrittori come Adriano Sofri, un tipo di osservatore che scioglie nodi e ha un rispetto, asciutta curiosità per il destino, inteso in tedesco da Wagombach...

croci, lo sghembo comportamento di un Borges a proposito di una versione del romanzo di lui falsamente attribuita, uno scampato alla decapitazione...

l'ultimo dell'anno scolastico 1930-1931. Il 4 ottobre 1930, il ministro dell'Interno fu fucilato il maestro Sottosanti...

Crescita verde

Il Green New Deal offre opportunità per le imprese. Se preso sul serio può essere un vaccino contro l'incertezza

Nei discorsi al Parlamento europeo Ursula von der Leyen ha ribadito che il Green New Deal è una strategia di crescita che la Commissione di cui è presidente...

L'Italia ferma

Perché dare la colpa all'Europa? I veri freni alla crescita oggi sono nani di impresa e riforme a metà. Uno studio

Roma. Dopo tre mesi l'occupazione a ottobre è tornata a crescere: più 46 mila unità, mentre la disoccupazione è scesa di due decimali, all'9,7 per cento...

Ma ecco altri numeri, forniti stavolta da un dossier della Cna (Confederazione nazionale dell'artigianato e della piccola e media impresa) Umbria, che fotografano un'occupazione di 46 mila di settore sono infatti partite Uva e contratti a termine...

Crescita verde

Il Green New Deal offre opportunità per le imprese. Se preso sul serio può essere un vaccino contro l'incertezza

Nei discorsi al Parlamento europeo Ursula von der Leyen ha ribadito che il Green New Deal è una strategia di crescita che la Commissione di cui è presidente...

Senza fine, il processo è senza fine

Il giurista le canta

Un voce non è esattamente quella di un cronista. Senza fine. Il processo è senza fine / Non ha oggi non ha domani / E tutti giorni tutti gli anni / Invece vive l'imputato / che non ha patteggiato. Ondeggia un po' gli occhi, un po' rassegnato, l'avvocato. "Che ci importa della CEDU che ci importa della Pinta l'importanza è che durante / si diverta il giudice".



il Giornale



9 771124 883006

SABATO 30 NOVEMBRE 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 283 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-9711 | Sede: tel. 02-8012001

L'EDITORIALE

LE DONNE DEGLI ALTRI

di **Alessandro Sallusti**

Quarta Repubblica, il programma condotto su Rete4 da Nicola Porro, cresce in ascolti e insidia la leadership dei salotti televisivi blasonati che, su Rai e Mediaset, fanno da palcoscenico soprattutto alla cultura e alla politica di sinistra. Tanto basta per finire nel mirino della compagnia di giro dei grillo-comunisti, che ha nel *Fatto Quotidiano* il suo braccio armato cartaceo. Ma come è possibile - scrivono prima Nanni Delbecchi e poi Andrea Scanzi - che Porro ospiti nel suo programma come opinionista tale Hoara Borselli, una bella signora con un passato da showgirl, ex compagna del portiere Walter Zenga e vincitrice di un *Ballando con le stelle*? Ma dove siamo finiti?

Non conosco la signora Hoara Borselli, devo ammettere che non sapevo neppure del suo passato. L'ho vista in tv a *Quarta Repubblica* e mi è sembrato di cedere cose sensate e interessanti, ho apprezzato pure la sua bellezza ma mi rendo conto che agli occhi e alle orecchie di Delbecchi e Scanzi possa apparire imbarazzante. Il motivo è semplice: non è una donna di sinistra e dice cose di destra. E tanto basta per bollarla come inadeguata, spernacchiabile, risibile, ovviamente nel silenzio compiaciuto di tutte le femministe pronte a starnazzare se un maschietto critica anche solo la pettinatura di una di loro.

Mi piacerebbe chiedere a Delbecchi e Scanzi: scusate, ma perché Hoara no e Alba Parietti sì? Perché Fiorella Mannoia (una cantante) e Sabrina Ferilli (una attrice) vengono interpellate con enfasi su temi politici manco fossero cattedratiche di Diritto Costituzionale e invece una ex ballerina non avrebbe titolo di dire la sua? Perché sulla politica l'ex compagna di Zenga no e la compagna di Buffon, Ilaria D'Amico (giornalista sportiva) sì? La risposta è ovvia: perché la Parietti, la Mannoia, la Ferilli e la D'Amico sono di sinistra e questo conferisce loro una patente di credibilità.

E poi diciamolo, a proposito di curricula adeguati. Non mi sembra che Delbecchi e Scanzi abbiano mai eccepito che il Paese e la politica siano finiti nelle mani di un comico condannato per triplice omicidio. Anzi, i due ne sono appassionati portavoce. Lunga vita quindi a Hoara, opinionista (finalmente) bella, e alla libera *Quarta Repubblica*, che se cresce nel gradimento dei telespettatori un motivo ci sarà.



INCUBO Paura sul London Bridge

LO SPETTRO DEL RITORNO DEL JIHADISMO

Ancora terrore in Europa

Coltellate ai passanti a Londra e l'Aia. Trovato ordigno a Parigi

Erica Orsini e Davide Zamberlan

■ Nel giorno del Black Friday l'Europa torna a tremare per il terrore islamico. A Londra ieri pomeriggio un attentatore con una finta cintura da kamikaze è stato ucciso sul London Bridge dopo aver accoltellato a morte due per-

sone. In serata all'Aia, in Olanda, un uomo ha assalito con un pugnale la gente nelle vie dello shopping. E più tardi a Parigi è stata evacuata la Gare du Nord, dove era stato rinvenuto un proiettile di mortaio inesplosivo. E in Europa riesplode la psicosi Isis.

con **Materi** alle pagine 12-13

ATTACCO AL «BLACK FRIDAY»

I lupi dell'Isis sullo shopping

di **Fausto Biloslavo**

a pagina 13

MINISTRO SFOLLA-IMPRESA

DI MAIO FA SCAPPARE ANCHE L'IKEA

Cancellati due megastore per il rischio chiusure domenicali
Abusi edilizi per il candidato M5S in Calabria

IL QUOTIDIANO DEI DE BENEDETTI

«Repubblica» è in vendita Gli Agnelli pronti a comprarla

di **Marcello Zacché**

a pagina 17



INGEGNERE Carlo De Benedetti potrebbe tornare a fare l'editore

■ L'Ikea rinuncia a costruire due nuovi megastore in Italia, con un effetto domino che coinvolge anche gli olandesi di Skydome. Motivo? Il pallino di Di Maio delle «chiusure domenicali» obbligatorie. Così dopo Whirlpool, Il-

va, Fujitsu & C., il ministro «sfolla imprese» colleziona un nuovo successo. Si fa per dire...

Braccalini, Caruso, Di Sanzo e Fazzo alle pagine 2-3

L'ANALISI

LA TELEFONATA DI GENTILONI

Il Conte paralizzato sul Salva-Stati preoccupa Bruxelles (e lo spread sale)

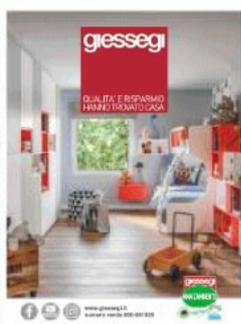
di **Adalberto Signore**

Una telefonata tra il Commissario europeo all'Economia e il presidente del Consiglio italiano getta ombre fosche sul futuro del governo giallo-rosso. La crescente difficoltà in cui versa Giuseppe Conte sul caso del Fondo Salva-Stati, infatti, preoccupa molto Bruxelles. Che da un lato si trova di fronte un interlocutore dilaniato da veleni in-

terni, esattamente come il Conte 1, e dall'altro vede sempre più concreta la prospettiva di un ritorno alle urne con conseguente vittoria di Salvini. Abbastanza per allarmare i mercati, che sul leghista non puntano. Intanto il premier non sa che pesci pigliare e indice un vertice per domani.

a pagina 5 con **Cesaretti, Napolitano e Signorini** alle pagine 4-5

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI VEDI GERENZA
SPEDIRE IN ABONNAMENTO - C.A. 2009010010 - N. 279500008 - C.A. 045 - ART. 1 C. 130 MILANO



A MALTA PRIMO MINISTRO VERSO LE DIMISSIONI

Complice di killer ma laburista Il premier non indigna la Ue

**Roberto Fabbri
e Riccardo Pelliccetti**

Malta è nel caos. Il caso dell'omicidio della giornalista Daphne Caruana Galizia, con la cattura prima degli esecutori e poi dei mandanti, ha fatto tremare le fondamenta delle istituzioni. Il premier laburista Joseph Muscat ha annunciato che intende dimettersi.

a pagina 11

CRITICHE PER LA CONFERENZA SU HONG KONG

Gli amici cinesi dei grillini vogliono zittire il Parlamento

Sabrina Cottone

Una protesta formale per il «comportamento irresponsabile» del Senato italiano. Così l'ambasciatrice cinese su Twitter ha reagito dopo la teleconferenza di Joshua Wong tenutasi giovedì a Palazzo Madama alla presenza di tutte le forze politiche eccetto M5s. Un'ingerenza che indigna chiunque, tranne Conte.

a pagina 6

MEMORIA STABICA

Così la sinistra difende la Segre e oltraggia gli infoibati

Fabrizio de Feo

a pagina 8

IL TEMPO DI
GIACOMETTI
DA **CHAGALL**
A **KANDINSKY**
CAPOLAVORI DALLA FONDAZIONE MAEGHT

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

SABATO 30 novembre 2019
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Milano, altri arresti. Allarme della pm Dolci

Imprenditori in fila per l'aiuto delle cosche «Rischio finti pentiti»

Consani e Palma alle pagine 4 e 5



Mini scioperi, scuola a singhiozzo

Troppe sigle sindacali, ogni giorno è un calvario. Famiglie in rivolta. Il garante: «Modificare la legge»

Servizi e Cocchi alle p. 6 e 7

Soldi pubblici

Il finanziamento ai partiti politici va ripristinato

Bruno Vespa

So di rischiare la lapidazione da parte del lettore: l'ultima volta che si è votato in un referendum per l'abolizione del finanziamento pubblico dei partiti, i favorevoli furono 31 milioni di persone, pari al 90,3 per cento dei votanti. Era il 1993 e la gente era giustamente furiosa per lo scandalo di Mani Pulite: perché finanziare i partiti con denaro pubblico quando questi rubano sulle forniture gonfiandone i prezzi? Posizione ineccepibile. Il pagamento delle tangenti si riversò indirettamente sui conti dello Stato facendo lievitare il costo delle opere pubbliche, aumentando il debito, alimentando il delirio di onnipotenza della classe politica.

Segue a pagina 12

SANGUE A LONDRA: I PASSANTI SVENTANO L'ATTACCO. DUE MORTI, UCCISO IL KILLER



Paura su London Bridge, a sinistra l'uomo che ha bloccato l'aggressore

TERRORE ED EROI

Bonetti e commento di Pazzi alle pagine 2 e 3

Busto, la requisitoria

Undici omicidi in ospedale Il pm: ergastolo a Cazzaniga

G. Moroni a pagina 22

L'INTERVISTA ALL'AD MAURI

«Mondadori è forte La cura digitale rilancerà la carta»

Neri a pagina 24

Milano, Bignami

Corre sui binari e finisce sotto il tram Morto sul colpo un uomo di 45 anni

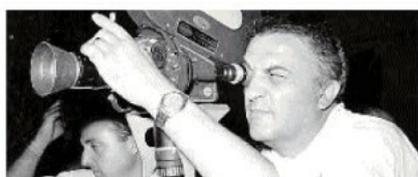
Servizio nelle Cronache



L'allenatore del Bologna dopo il trapianto

Mihajlovic è tornato «Mi sono rotto di piangere»

Rabotti a pagina 11



Rimini e i 100 anni del maestro

Amarcord a sorpresa «La vera casa di Fellini»

Gradara a pagina 28

must
ESPRESSO ITALIANO

CAPSULE COMPATIBILI CON SISTEMI NESPRESSO®, NESCAFÉ® DOLCE GUSTO® E A MODO MIO®

Ci trovi anche in **comet** con oltre 30 prodotti!

WWW.MUSTESPRESSO.IT



Oggi Alias

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



Domani Alias domenica

STRENNE Per il mese di dicembre l'inserito libri avrà 4 pagine in più. Domani all'interno il romanzo di Vanchura, «La fine dei vecchi tempi»



Razzismo

UN CALCIO ALL'ITALIA Il duro j'accuse della calciatrice anglo-nigeriana Eni Aluko, che ha lasciato la Juve Luca Pisapia pagina 14

quotidiano comunista oggi con ALIAS il manifesto euro 2,50

CON GLIF35 IL GOVERNO VAA «CACCIA» TOMMASO DI FRANCESCO
Volete una prova dei «valori cristiani» occidentali dei quali i leader europei e quelli italiani si riempiono la bocca? Papa Francesco, non ha ancora fatto in tempo a rientrare dai luoghi dell'Olocausto nucleare, Hiroshima e Nagasaki, dove ha accusato apertamente di immoralità e criminalità il possesso e l'uso di armi atomiche e di ipocrisia i «Paesi europei che parlano di pace ma vivono di armi», che il governo di svolta, il Conte 2, per bocca del ministro della difesa Guerini annuncia, con l'avvio della «fase 2», l'acquisto dei cacciabombardieri F-35. Nonostante sia un'arma che prevede il first strike, il primo colpo d'offesa (un "colpo" all'articolo 11 della Costituzione), e che può montare atomiche - ce ne abbiamo ben 70 a Ghedi e ad Aviano, a proposito di ambientalismo. Via dunque alla «fase 2», al modico costo di circa 130 milioni di euro per ciascun cacciabombardiere, per un totale di circa 14 miliardi di euro (più spese incalcolabili per aggiornamento software e gestione) relativo ai circa 90 caccia che il governo italiano ha deciso di acquistare. È un'Italia che, sotto gli occhi di tutti, frana ovunque, che manca di infrastrutture, che necessita di investimenti massicci nel riordino del territorio, nella salvaguardia e bonifica ambientale (l'Ilva e non solo) che valgono lavoro per generazioni; un'Italia che non trova risorse per le scuole che crollano, che in estate brucia e non ha gli idrovoltanti per spegnere gli incendi, che fatica a trovare fondi per la sanità pubblica... segue a pagina 15

TRA OGGI E DOMANI FLASH MOB ANTI-LEGHISTI IN TUTTA ITALIA DA NORD A SUD Sardine in 20 piazze, Firenze epicentro

Saranno 14 i flash mob programmati per oggi dalle sardine in giro per l'Italia. Epicentro Firenze, in risposta all'arrivo di Salvini in città, e poi le altre piazze: Napoli, Ferrara, Treviso, La Maddalena, Monfalcone, Pesaro, La Spezia, Rovigo, Cosenza, Livorno, Cuneo, Ragusa per finire all'estero con le sardine di Amsterdam. Domani il banco si manifesterà a Milano, Benevento, Padova, Avellino, Taranto e Ascoli Piceno. Il calendario prosegue con eventi fino al 15 dicembre. Potrebbe invece saltare l'appuntamento di Anversa, che era stato fissato per lunedì prossimo: L'appuntamento fiorentino è alle 18.30 in piazza della Repubblica. «Già annunciati migliaia di parteciperò». Contestazioni anti-leghiste anche vicino allo stadio «Franchi». Per Salvini cena elettorale al Tuscan Hall. CHIARA PAGINA 4

GOVERNO 5S, Toma Dibba: «Alziamo il tiro»
Con un'intervista al Foglio e poi con un post su Fb Di Battista chiama alle armi: l'M5S deve alzare il tiro su determinati temi. Subito sul tappeto i nodi Mes e prescrizione. Il dem Marcucci ribatte che se la linea è quella di Dibba non si va avanti. Ma sulla prescrizione Zingaretti apre. COLOMBO A PAGINA 5



Il Fridays for future torna in piazza in tutto il mondo e «rovina» la corsa allo shopping del Black Friday: «Clima e ambiente pagano il prezzo del consumismo sfrenato». Contestazioni europee contro Amazon. Da Roma a Milano, da Venezia a Taranto, in 300 mila a difesa del pianeta. Alla vigilia della Cop25, da martedì a Madrid pagina 2,3

Mike Pearl Il giorno in cui tutto finisce ilSaggiatore

all'interno London Bridge L'attentatore fa due morti e viene ucciso LEONARDO CLAUSSI PAGINA 8
Malta Caso Caruana Galizia, Muscat verso le dimissioni YOUSSEF HASSAN HOLGADO PAGINA 8
Caos Iraq Dopo 417 vittime al-Sistani licenzia il premier ROBERTO PRINZI PAGINA 8

Fridays for future In piazza né vip, né ministri, solo ragazzi consapevoli ANDREA RANIERI segue a pagina 15

Autonomia regionale Pochi e deboli i paletti del ministro sulla sanità IVAN CAVICCHI segue a pagina 15

SASSETTA ALTA AGRIBENESSERE IN MAREMMA
Loc. Sassetta Alta 24 - 58064 Scansano (GR)
Tel. +39 0564 509124 - Fax +39 0564 509987
Mob. +39 331 4467030 / +39 338 7379966
Centro olistico ACQUACADABBA:
Watsu, Massaggio, trattamento Olistico, Yoga e Posturale, centro per la formazione del Watsu, cucina naturale con prodotti locali, spazio per corsi, piscina benessere riscaldata con idromassaggio e cascata, sito polifunzionale di 130 mq, con pavimento in legno.
www.sassettaalta.it info@sassettaalta.it

91130
Poste Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1.
91130
9 77169235 4210317





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVILI - N° 330 ITALIA

Fondato nel 1892



Sabato 30 Novembre 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE PRODDA, "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - EURO 100

La mostra
Rimini diventa una città-museo per celebrare il genio di Fellini
Titta Fiore a pag. 21



Il libro di Del Tufo e Siano
L'Uovo di Virgilio e la magia di Napoli tra mito e realtà
Titti Marrone a pag. 20



La recensione
Woody Allen il ritorno del genio che sconfessa Amazon e MeToo
Valerio Caprara a pag. 55



I passanti eroi contro il terrore

►Attentato a Londra, 2 morti e 10 feriti. L'aggressore bloccato dai cittadini e ucciso dalla polizia. A L'Aja tre giovani accoltellati nella via dello shopping. Parigi, ordigno inerte a Gare du Nord

L'analisi
La strategia Isis e il colpo di coda dei lupi solitari
Alessandro Orsini

Un uomo ha aggredito con un coltello una decina di passanti sul London Bridge. Quando si conduce un'analisi per verificare il livello di pericolo che incombe su una città, gli elementi principali da considerare sono tre. Il primo riguarda il tipo di arma utilizzata che, in questo caso, è un coltello. E già questa può essere considerata una «buona» notizia. I terroristi, con dovute eccezioni, hanno armi rudimentali quando non hanno alle spalle un'organizzazione. I fratelli Kouachi, che fecero strage della redazione di Charlie Hebdo, il 7 gennaio 2015, disponevano di mitragliatori che, purtroppo, sapevano anche utilizzare: l'attentato era stato realizzato con il sostegno di al Qaeda dallo Yemen. Per non parlare della strage del Bataclan del 13 novembre 2015, sostenuta dai vertici dell'Isis: 130 morti con mitragliatori e cinture esplosive. I terroristi che possono contare su un'organizzazione complessa e ramificata tendono ad avere capacità offensive imponenti. Il secondo elemento da considerare è temporale e riguarda il calcolo del numero di giorni tra l'ultima strage e quella precedente. Se i giorni sono tanti, vuol dire che al Qaeda o l'Isis hanno una scarsa capacità di penetrazione in quella città, sia dal punto di vista ideologico, sia dal punto di vista organizzativo-militare. *Continua a pag. 55*

Pomeriggio di terrore, ieri, a Londra, con un attentato terroristico che ha provocato due morti e 10 feriti. L'aggressore, un ex galeotto legato a gruppi islamici, era armato di un coltello ed aveva una falsa cintura esplosiva, è stato bloccato sul London Bridge grazie al coraggio di due passanti e poi ucciso dalla polizia. A L'Aja, invece, tre minorenni accoltellati nella via dello shopping. Infine a Parigi rinvenuto un ordigno rudimentale, inerte, a Gare du Nord.
Marconi a pag. 2
Pierantozzi a pag. 3



L'attentatore a terra nel momento in cui viene colpito dalla polizia

Il livello di allerta era stato abbassato
Ventura a pag. 3

Il focus
Se l'attentatore preferisce i luoghi-cartolina
Marco Ciriello

Il terrorismo, piccolo e grande, si nutre di cartoline, di simboli, sovvertendo la bellezza e modificando l'immaginario. Questo secolo s'è aperto con il più grande tentativo di cancellazione d'identità dell'Occidente, a New York. *Continua a pag. 5*

L'Italia spaccata
Autonomia il Nord sorride e fa il pieno sugli asili nido

Marco Esposito

Luca Zaia e Attilio Fontana valutano con favore la legge quadro sull'autonomia messa a punto dal ministro Bocca. «C'è solo da discutere di schè», dice il presidente del Veneto. E di schè, di soldi, le Regioni hanno discusso per dividersi i fondi per gli asili nido. Dei 769 milioni disponibili tra bonus e nuove costruzioni, al Sud andrà solo il 23%. Com'è possibile? Nella riunione tecnica la Campania si è opposta, ma la Puglia è rimasta in silenzio e la Sicilia si è collegata per un minuto. *A pag. 9. Vienti a pag. 55*

Il caso Inaugurata la nuova piazza Garibaldi. Rifiuti, il fallimento del Comune



Piazza Garibaldi «ripulita» e via Carducci invasa dai rifiuti: due volti diversi e contrapposti, ieri, di Napoli

Il rilancio e la vergogna, le due facce di Napoli

Daniela De Crescenzo e Gennaro Di Biase alle pagg. 31 e 32

DeLa-ribelli fumata grigia sulle multe

Il patron: giocate bene e posso abbassarle i big della rivolta vogliono subito garanzie

Pino Taormina

Inviato a Castel Volturno
Non c'è stata la svolta che si attendevano i «senatori» azzurri, ieri, a seguito dell'incontro con Aurelio De Laurentiis (nella foto) a Castel Volturno. Speravano, sulla vicenda delle multe per

la «rivolta del ritiro», in una sorta di indulgenza plenaria. Ed invece è stata una specie di «fumata grigia». Il presidente, nella sostanza, dice evocando Liverpool: «Giocate bene e posso ridurre l'entità delle sanzioni». Ma i big della rivolta vogliono subito garanzie. *A pag. 22*



Il delitto di Roma Quattro arresti, la pista droga «Luca fu ucciso per 70mila euro» Il pm: Anastasia copre qualcuno

Prima l'accordo: 15 chili di marijuana al prezzo di 70mila euro. Poi, il cambio di piano, la pistola in tasca, la decisione di tenersi sia i soldi che la droga: «Ma se invece glieli prendiamo tutti e settantamila?». E, infine, il progetto di fuggire in Brasile. Sono le intercettazioni a ricostruire passo per passo la dinamica che ha portato all'omicidio di Luca Sacchi, lo scorso 23 ottobre davanti al pub John Cabot all'Appio Tuscolano, smentendo una dopo l'altra le bugie raccontate dall'amico e

dalla fidanzata di Luca, Giovanni Princi e Anastasia Klyemnyk (nella foto), entrambi raggiunti ieri da un'ordinanza di custodia cautelare: lui, che rideva mentre gli mettevano le manette, è in carcere, lei ha l'obbligo di firma con l'accusa di detenzione di droga ai fini di spaccio. Non erano due bravi ragazzi vittime di una rapina, ma due aspiranti pusher, che hanno agito con freddezza e determinazione. E il pm: Anastasia copre qualcuno. *Allegrì e Scarpa a pag. 15*



SPADA ROMA
BLACK FRIDAY
-70%
*la promozione è valida solo su articoli sezionati
ROMA - NAPOLI - MILANO - FIRENZE - VENEZIA - PALERMO
shop online: spadaroma.com





Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 141-N° 330 ITALIA

NAZIONALE



Sabato 30 Novembre 2019 • S. Andrea apostolo

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Il Festival che verrà
Sanremo, dai big a Paradiso e Levante
E per il dopopara è pronto Fiorello
Marzi a pag. 29



Lettera dei 20 club
Mea culpa della A
contro il razzismo
«Siamo in ritardo,
pronti a intervenire»
Lengua nello Sport



La malattia di Sinisa
Mihajlovic, le lacrime
di un uomo speciale
«Non sono un eroe
ma non mi arrendo»
Mei nello Sport



Il Messaggero
BROOM
motori.ilmessaggero.it

Black Friday di paura nelle capitali d'Europa. Scotland Yard: «Atto terroristico»



I passanti eroi di Londra

► London Bridge, lupo solitario uccide due persone: disarmato dai cittadini e la polizia gli spara
► A L'Aja tre accoltellati nella via dello shopping. Ordigno rudimentale a Gare du Nord a Parigi

«No alla firma» Salva-Stati, l'ultimatum di Di Maio a Conte e Mef

ROMA Sul Fondo salva-Stati arriva l'ultimatum di Di Maio a Conte e ministro del Tesoro. Ed è scontro con il Pd. Il leader M5S: «L'accordo va migliorato». Zingaretti: «Su questo si misura la loro health». Intanto la Ue dice no allo scorporo per gli investimenti verdi. «Vi sarebbero troppe tentazioni di green washing (ambientalismo di facciata)», dice la Commissione di Von der Leyen (nella foto).
Canettieri, Conti, Pirone e Pollio Salimbeni alle pag. 4 e 5



Camere scavalcate Nuova autonomia e vecchi trucchi: Roma è ignorata

Gianfranco Viesti
Perché è così importante discutere con attenzione - dentro e fuori il Parlamento - la proposta di legge-quadro sull'autonomia regionale differenziata, predisposta dal ministro Bocca? Perché non è opportuna una sua rapida approvazione, tantomeno nel quadro della legge di bilancio? Perché la legge tocca aspetti fondamentali del funzionamento dell'intero Paese.
Continua a pag. 18
A pag. 8

Strategia Isis Attacchi low cost di una rete in crisi che tenta il ritorno

Alessandro Orsini
Quando si conduce un'analisi per verificare il livello di pericolo che incombe su una città, gli elementi da considerare sono tre. Il primo riguarda il tipo di arma utilizzata che, in entrambi i casi, è un coltello. I terroristi, con le dovute eccezioni, hanno armi rudimentali quando non hanno alle spalle un'organizzazione.
Continua a pag. 18
Alle pag. 2 e 3

Malta nella bufera



Il delitto di Daphne Premier in bilico
Gusaco a pag. 11

Il pm: «Anastasia copre qualcuno» Luca ucciso per 70mila euro di droga

► Quattro in carcere. I killer volevano i soldi senza consegnare la marijuana
Michela Allegri e Giuseppe Scarpa
Prima l'accordo: 15 chili di marijuana al prezzo di 70 mila euro. Poi, il cambio di piano, la pistola in tasca, la decisione di tenersi sia i soldi che la droga. Quindi, il progetto di fuggire in Brasile. Sono le intercettazioni a ricostruire la dinamica dell'omicidio di Luca Sacchi. Il pm: Anastasia copre qualcuno. Alle pag. 12 e 13

L'inchiesta sul narcotraffico a Roma Diabolik e i boss dello spaccio arrestati «Tra loro c'è il mandante del delitto»

Indagini diverse che, però, potrebbero portare a un unico risultato: rinvenire i mandanti o quantomeno colui che ha «portato a dama», ovvero tradito. Fabrizio Piscitelli, alias Diabolik, il capo degli ultras della Lazio freddato il 7 agosto scorso.
Marani e Mozzetti a pag. 15

Evento a Montecitorio Crisi Italia-Cina per l'invito ai ribelli di Hong Kong

Mario Ajello
Una forte tensione diplomatica. Tra Italia e Cina. La Repubblica popolare cinese è intervenuta con durezza. «L'Italia non ha alcun diritto d'intromettersi nei nostri affari» - sulla vicenda dei parlamentari italiani che hanno dato parola e sostegno a Joshua Wong (nella foto), leader della protesta di Hong Kong.
A pag. 7

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



il Resto del Carlino

SABATO 30 novembre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Lezioni di sicurezza al liceo di Modena

**«Non sfidate la morte»
I poliziotti fanno i prof
contro i selfie sui binari**

Catapano, Mastria e Pandolfi alle pagine 10 e 11



Mini scioperi, scuola a singhiozzo

Troppe sigle sindacali, ogni giorno è un calvario. Famiglie in rivolta. Il garante: «Modificare la legge»

Servizi e Cocchi alle p. 4 e 5

Soldi pubblici

Il finanziamento ai partiti politici va ripristinato

Bruno Vespa

So di rischiare la lapidazione da parte del lettore: l'ultima volta che si è votato in un referendum per l'abolizione del finanziamento pubblico dei partiti, i favorevoli furono 31 milioni di persone, pari al 90,3 per cento dei votanti. Era il 1993 e la gente era giustamente furiosa per lo scandalo di Mani Pulite: perché finanziare i partiti con denaro pubblico quando questi rubano sulle forniture gonfiandone i prezzi? Posizione ineccepibile. Il pagamento delle tangenti si riversò indirettamente sui conti dello Stato facendo lievitare il costo delle opere pubbliche, aumentando il debito, alimentando il delirio di onnipotenza della classe politica.

Segue a pagina 12

SANGUE A LONDRA: I PASSANTI SVENTANO L'ATTACCO. DUE MORTI, UCCISO IL KILLER



Paura su London Bridge, a sinistra l'uomo che ha bloccato l'aggressore

TERRORE ED EROI

Bonetti e commento di Pazzi alle pagine 2 e 3

Verso il processo

Minacciato il giudice della strage del 2 agosto

Bianchi in Cronaca

SANITÀ

Liste d'attesa, il Comune: «Si può migliorare»

Moroni in Cronaca

Vacanze bolognesi

Il premio Oscar Whoopi Goldberg in giro in città

Pederzini in Cronaca



L'allenatore del Bologna dopo il trapianto

Mihajlovic è tornato «Mi sono rotto di piangere»

Rabotti a pagina 11



Rimini e i 100 anni del maestro

Amarcord a sorpresa «La vera casa di Fellini»

Gradara a pagina 28

must
ESPRESSO ITALIANO

CAPSULE COMPATIBILI CON SISTEMI NESPRESSO®, NESCAFÉ® DOLCE GUSTO® E A MODO MIO®

Ci trovi anche in **comet** con oltre 30 prodotti!

www.mustespresso.it

Il marchio non è di proprietà di Ultramar Caffè Srl né di aziende ad essa collegate.



IL SECOLO XIX

Officina Panfili
BMW Motorrad Service
Vendita e Assistenza
Tel. 010.812612

SABATO 30 NOVEMBRE 2019

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "GGI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXIII - NUMERO 261, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - HANZONI G.C.S.P.A. - Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.hanzoniadvertising.it

GNN

BLITZ CON FINTA CINTURA ESPLOSIVA PANICO E DUE VITTIME A LONDRA

L'INVIATO BRESOLINI E RIZZO / PAGINE 6 E 7



TRE FERITI ALL'AIA Agguato in Olanda nelle vie dello shopping

BONINI / PAGINA 7

INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 11
Economia-Marittimo	Pagina 13
Commenti	Pagina 17
Genova	Pagina 18
Cinema/Tv	Pagina 36-37
Arte	Pagina 38
Sport	Pagina 42

LA LIGURIA ATTENDE AIUTI PER FRONTEGGIARE I DANNI DEL MALTEMPO. INDAGINE SUI VIADOTTI, ACCERTAMENTI SU ALTRI TRE PONTI

«Mattarella vuole risposte rapide sulle condizioni delle autostrade»

Il Capo dello Stato a Genova incontra le autorità locali. Il governatore Toti: «Condivide i nostri timori»

«Il presidente della Repubblica ci ha ascoltato e ha condiviso che l'incertezza sulle condizioni delle nostre autostrade deve essere chiarita nel più breve tempo possibile». A riferirlo è il governatore della Liguria Toti, al termine del colloquio con Mattarella ottenuto insieme al sindaco di Genova Bucci. Il Capo dello Stato, prima di presenziare al congresso nazionale Anm, ha raccolto la voce di una popolazione ferita dai danni del maltempo, dal crollo di un altro viadotto e dalle limitazioni al traffico per ragioni di sicurezza.

COLUCCIA DEFAZIO, FREGATTI EMBENDUNI / PAGINE 2, 3 E 18-19



Il presidente Mattarella ricambia il saluto dei genovesi mentre attraversa via Roma (foto Pambianchi)

IL REPORTAGE

Luisa Barberis e Arianna Codato

Riapertura a una corsia Tutti in coda sull'A6 tra ansia e speranze

Serpentone di Tir e auto ieri per la riapertura a una corsia dell'A6 nel tratto interessato dalla frana di domenica scorsa che ha travolto il viadotto Madonna del Monte.

L'ARTICOLO / PAGINA 3

L'INCHIESTA E IL CONGRESSO ANM

Effetto Renzi sui magistrati «Noi compatti nell'autodifesa»

A Genova il congresso dell'Anm con il caso Renzi che tiene banco.

GIUNVIATTI GRIGNETTI E SALVAGIULLO, BARBERIS, GRASSO E RIGATELLI / PAGINE 4, 5 E 18

ROLLI



GREEN FRIDAY
NON SI FANNO SCONTI

I GIOVANI IN PIAZZA PER IL CLIMA MENTRE ONLINE È BOOM DI ACQUISTI

Black Friday, la sfida verde «Profitti contro il pianeta»

Quarto sciopero globale per il clima di Fridays For Future, il movimento di Greta Thunberg (139 presidi in Italia) per fare pressing sulla conferenza Onu sul clima che inizia lunedì. La scelta di far coincide-

re le manifestazioni con il Black Friday è stato anche un modo per denunciare «lo sfruttamento dell'ambiente e dei lavoratori per produrre merci superflue a prezzi bassi».

AMABILE, PADI E RIOTTA / PAGINA 11

IRACCONTI

Polanski, la Francia tra battaglie civili e spinte antisemite

BERNARD-HENRI LÉVY

Si può parlare di un Polanski che non sia quello delle accuse di stupro o il soggetto dell'eterno dibattito sul rapporto tra l'uomo e la sua opera? Di sicuro si può parlare del Polanski di "Rosemary's Baby", di "Per favore non mordermi il collo" o del suo ultimo film, "L'ufficiale e la spia", dedicato al Caso Dreyfus. E quindi si può parlare della descrizione di una Francia che puzza di antisemitismo, ammuffita, rosa dal suo veleno. E del moto di un soldato che, partendo da una certa idea dell'esercito e dell'etica, abbraccia la causa della giustizia e della verità. Così Polanski fotografa una Francia divisa tra antisemitismo e battaglie per i diritti.

L'ARTICOLO / PAGINA 39

Il fascino proibito del linciaggio dietro l'odio in rete

PEPPINO ORTOLEVA

Uno dei temi oggi di attualità sono le aggressioni online, quelle che vengono lanciate contro gli avversari politici o le persone "colpevoli" di essere diventate famose, tanto più se appartengono a categorie da sempre oggetto di discriminazione come ebrei o disabili.

Nel cercare di spiegare questi comportamenti, questi gesti e parole di ostilità che circolano rapidi e vementi sulla rete si usa spesso il termine "odio" o il suo equivalente in inglese, hate. Sembra il vocabolo più adeguato, vista la virulenza delle espressioni usate e le minacce che sempre più spesso le accompagnano.

SEGUE / PAGINA 17

AURUM 1962

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r

9 751530

BUONGIORNO

I Longobardi arrivarono in Italia nel 568 d.C. - a quasi un secolo dalla caduta dell'impero romano d'Occidente - guidati da re Alboino. Provenivano dalla Scania, la Svezia di oggi, con lunghe barbe, armati di asce e spadoni, coperti di pelli e seguiti da bestie in caso di merenda. Varcarono l'Isone e con un paio di randellate si presero la Valle Padana e qualcosa di più. Qui impararono la letizia delle sedentarietà, il gusto della pittura, della scultura, dell'architettura e dell'oreficeria, cioè del bello. E del buon mangiare. Si convertirono al cattolicesimo per i buoni uffici della regina Teodolinda presso papa Gregorio Magno e, insomma, fra di loro si dicevano: questi romani non sono più in grado di tenere in mano una lancia, però che ganzi, che pozzi di scienza, e così a un certo punto il re Rotari decise

Asce e spadoni

MATTIA FELTRI

(nel 643) che era il caso di passare alla legge scritta, e promulgò un editto che porta il suo nome (Editto di Rotari, appunto). I Longobardi, con qualche mugugno per amore delle vecchie tradizioni, rinunciarono così alla faida (da feh, nemico), cioè al diritto alla vendetta, per passare a un diritto codificato, sottratto a furia ed emotività e amministrato da giudici sulla base di norme costanti. Un lungo preambolo per dire a Luigi Di Maio - il quale negli ultimi giorni ha ripetuto un paio di volte la proposta di levare le concessioni autostradali ad Atlantia per «vendicare le vittime del ponte Morandi» - che la sua è una dottrina molto suggestiva, ma riconsiderata da quasi quattordici secoli, e non nell'ordinamento giuridico del Senatus Romanus, ma in quello dei barbari con asce e spadoni.

ARENA ALVARO VILLAGGI

Capodanno
Gratuito

DALLE 22 ALE 3

DJ Celso,
Vocalist
Percussionista

Spettacolo di Luci
Fuochi D'artificio



€ 2,50* in Italia - Sabato 30 Novembre 2019 - Anno 155*, Numero 330 - Issole24ore.com

*solo per gli acquirenti esclusivi e fino ad esaurimento copie in vendita attraverso obbligazioni con Azioni Letteratura - Ediz. Periodica (Il Sole 24 Ore € 3,00 - Ediz. Periodica € 4,00)

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 365/2003 conv. L. 46/2004, art. 1, C. 1, DCE Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Consulta
Nelle procedure di fallimento del consumatore si al taglio dell'Iva

Patrizia Maciocchi
a pagina 24

Dichiarazioni
Secondo acconto all'ultima verifica: spetta a chi invia mettere il visto

Cerofolini, Pegorin e Ranocchi
a pagina 23



FTSE MIB 23259,33 -0,36% | SPREAD BUND 10Y 171,10 +3,80 | €/S 1,0982 -0,21% | ORO FIXING 1460,15 +0,38% | [Indici&Numeri](#) → PAGINE 30-33

Governo bloccato, Cinque stelle all'attacco

ALTA TENSIONE

Parte del M5S contro l'intesa sulle autonomie. Linea dura sui negozi chiusi la domenica

Di Maio chiede correzioni al Mes, ma Conte cerca di trovare una mediazione

Balione chiusa in redazione alle 22

Il Governo finisce sempre più sotto tiro e finisce per "bloccarsi". L'attacco arriva quasi sempre dal M5S. Ormai tantissimi i fronti aperti. Dall'intesa sulle autonomie attaccata dal movimento al rilancio sulla chiusura domenicale dei negozi, per arrivare alle scelte su giustizia e prescrizione, al cammino difficile della manovra e agli scontri sulle autostrade sul Mes. Su questo punto alla richiesta di correzioni si contrappongono il tentativo di mediare di Conte.

— Servizi alle pagine 3 e 7

L'EDITORIALE

BASTA CON IL FUOCO AMICO

di Fabio Tamburini

Chi avrebbe scommesso un euro sul fatto che Francesco Boccia, ministro per gli Affari regionali, sarebbe riuscito a sbloccare la riforma per l'autonomia delle Regioni? Il miracolo è riuscito e ieri il Sole 24 Ore ha titolato in prima pagina che l'accordo era stato trovato, perfino con il via libera dell'opposizione.

— Continua a pagina 3

I PRINCIPALI FRONTI APERTI

- 1 **EUROPA**
M5S e Leu: obiettivo è cambiare il Mes
- 2 **PRESCRIZIONE**
Giustizia: braccio di ferro sui tempi
- 3 **AUTOSTRADE**
Conte e M5S favorevoli alla revoca

Banche europee promosse, ma è allarme utili: «Prospettive cupe»

IL VERDETTO DELL'EBA

Per la vigilanza migliora la qualità del credito. Basso la redditività

I livelli di solvibilità restano stabili, il ratio degli Npl risultano in ulteriore calo e i coefficienti patrimoniali sono sostanzialmente invariati. È positiva la pagella Eba, l'autorità bancaria europea, sulle 131 maggiori banche della Ue monitorate (12 quelle italiane). Se non fosse per la nota dolente della redditività, che rimane bassa e con

prospettive calanti («cupe»). Secondo il Risk assessment 2019, nell'ultimo anno il Roa del sistema è leggermente diminuito, da 7,256 a 7%, e le previsioni puntano al ribasso visto «il deterioramento macroeconomico, i bassi tassi di interesse e l'intensa concorrenza anche delle società FinTech». Migliora la qualità del credito, con gli Npl in calo e proprio sul tema in Italia si registra l'aumento di capitale da un miliardo che il Tesoro si prepara a lanciare per Amco, l'ex Siga, chiamata a rilevare gli Npl di Carige, Popolare Bari e altri istituti in crisi.

Davide Colombo e Luca Davi

— a pagina 7 e 15

BUSSOLA E TIMONE

LA REVISIONE NON PEGGIORA LE REGOLE IN VIGORE SUL MES

di Giovanni Tria

Nel mio intervento all'Assemblea annuale dell'Abi il 30 luglio 2018 ebbi ad affermare: «Per quanto l'Italia non sia contraria a un'evoluzione del Meccanismo Europeo di Stabilità (Mes) è importante sottolineare che alcuni interventi inciderebbero profondamente sugli assetti istituzionali, con sovrapposizioni e possibili ripercussioni negative sui mercati finanziari, anche perché questi interventi non

sarebbero compensati da corrispondenti progressi sul fronte della condivisione dei rischi. Mi riferisco in particolare alle proposte sulla trasformazione del Meccanismo europeo di stabilità in un Fondo monetario europeo, che rimarrebbe un'istituzione intergovernativa, con compiti di sorveglianza fiscale e di gestione di procedure di ristrutturazione del debito sovrano.

— Continua a pagina 7

INTERVISTA ALLA NEOPRESIDENTE DELLA COMMISSIONE UE



Al vertice, Ursula von der Leyen, nuova presidente della Commissione europea

La cosa più importante sarà mostrare alle pubbliche opinioni che l'Europa può fare la differenza

Von der Leyen: «No allo scorporo della spesa green dal deficit»

Ravvedimento per i reati fiscali più gravi

DL FISCALE

Navigazione faticosa per il decreto legge fiscale. Oggi lavori sospesi. Pesante della commissione Finanze della Camera riprenderà domani sera. Si prefigura, però, un'ipotesi di accordo sulle correzioni alla stretta sulle manette agli evasori. La novità più importante è la previsione del

ravvedimento come causa di non punibilità anche per i reati tributari più gravi, cioè per la dichiarazione fraudolenta mediante fatture false o realizzate con altri artifici. Pochi emendamenti approvati ieri. Rivista al 7 luglio, per esempio, la lettera degli scontrini mentre nei Comuni a forte attrazione turistica la tassa di soggiorno salirà da 5 a 10 euro.

Mobili e Negri — a pag. 5

L'intervista, la prima dopo il voto di fiducia ottenuto al Parlamento Ue, rilasciata dalla nuova presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen. L'ex ministra della Difesa tedesca si è espressa sui vari temi, ma a oltre cose si è detta contraria all'ipotesi di escludere dal calcolo del deficit gli investimenti verdi.

Boda Romano — a pag. 6

IL DIBATTITO SULLA NUOVA IRI

Sapelli: «Serve uno Stato imprenditore»

Alberto Grassani — a pag. 6

Rossi: «Evitare il ritorno della Gepi»

Carmine Fotina — a pag. 6

CHE BUSINESS CHE FA

Fabio Fazio, una holding da 11 milioni di ricavi

Ricavi quasi triplicati da 3,83 milioni a 11,05 milioni di euro nel 2018 per l'Officina Srl, la società costituita da Fabio Fazio (socio al 50%) insieme a Magnolia Spa (detentrica dell'altro 50%) per realizzare il programma tv «Che tempo che fa». I ricavi derivano solo dall'appalto con la Rai per realizzare 64 puntate all'anno.

Oltre ai soldi versati alla Officina, la Rai riconosce direttamente a Fazio un compenso di 2,24 milioni lordi l'anno. Nel bilancio 2018, approvato dai soci il 28 settembre, l'utile netto è quintuplicato da 112.424 a 572.725 euro, accantonato a riserva.

Dragoni — continua a pag. 11

ALIMENTARE

Barilla-Ferrero, sfida sui biscotti

Enrico Netti — a pag. 11

PANORAMA

EDITORIA

Exor tratta con Cir, sul tavolo c'è il controllo di Gedi

Trattative in corso tra Exor e la Cir che fa capo ai fratelli De Benedetti per la quota di controllo di Gedi. Il gruppo editoriale che edita La Repubblica, l'Espresso, la Stampa, il Secolo XIX, 13 quotidiani locali, un polo radio. Sono in corso negoziati per il riassetto che potrà portare il 43,7% di Cir a John Elkann, già azionista del gruppo al 6,2% attraverso Exor.

— a pagina 20

PARLA JENS STOLTENBERG

«Nato sempre necessaria per la difesa dell'Europa»

«L'Europa avrà sempre bisogno del Nato per la sua difesa». In un'intervista ad alcuni giornali, tra cui il Sole 24 Ore, il segretario generale dell'Alleanza Atlantica Jens Stoltenberg difende la cooperazione Nato-Ue, in un contesto di crisi tra Stati Uniti e alleati europei.

— a pagina 20

EMERGENZA TRASPORTI

Atm e Gtt a Roma in soccorso dell'Atac

Sara Monaco

— a pagina 20

ENERGIA

Edison investirà 370 milioni per maxi centrale a Caserta

Edison investe 370 milioni per costruire a Prezanzone (Caserta) una centrale elettrica di grande taglia alimentata a metano. La centrale da 760 megawatt sarà ad altissima efficienza ed è mirata al mercato della cosiddetta transizione energetica che evolve verso le fonti rinnovabili.

— a pagina 13

RISPARMIO GESTITO

A ottobre fondi in rosso ma più performance al rischio

Torna la voglia di rischiare un po' di più. È quanto si legge tra le cifre diffuse da Assocgestioni sul andamento dell'industria del risparmio gestito a ottobre, mese chiuso con un saldo complessivo superiore al miliardo, ma con una raccolta dei fondi comuni negativa per 225 milioni.

— a pagina 17

VALUTIAMO E ACQUISTIAMO PREZIOSI

OREFICERIA 30,00 € / GR.

MARENGHI 255,00 €

STERLINE 300,00 €

KRUGERRAND 1280,00 €

Ambrosiano
DAL LUNEDÌ AL VENERDÌ DALLE 9.00 ALLE 15.30
AMBROSIANO SRL - VIA DEL BOLLO 7 - 20123 MILANO TEL. +39 02 405 19 260

food
ECONOMIA DEL CIBO E AGROALIMENTARE

Olio extravergine, produzione in salita ma i prezzi sono ai minimi

Micaela Cappellini — a pag. 27





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Sabato 30 novembre 2019
Anno LXXV - Numero 330 - € 1,20
S. Andrea apostoloDirezione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel. 06/675.881 * Abbonamenti 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 0391-6990DIRETTORE FRANCO BECHIS
www.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it

LA SVOLTA NEL DELITTO DELLA CAFFARELLA

Nello zaino di Anastasiya 70mila euro per la droga

La fidanzata di Luca Sacchi non raccontò la verità, e i pm volevano arrestarla
Risparmiata dal gip: «È incensurata». In carcere l'«amico» Giovanni Princi

Di Corrado e Ossino alle pagine 14 e 15

Il Tempo di Oshè

Per mettere paura agli oppressori cinesi basta la Meloni

Martini a pagina 8



Col fondo salva-Stati i grillini tradiscono chi si fidava di loro

DI GIANLUIGI PARAGONE

«Non vogliamo un Fondo Monetario Europeo che, lungi dall'operare con finalità perequative, finisca per costringere alcuni paesi verso percorsi di ristrutturazione predefiniti. Siamo contrari (...)

segue a pagina 3

2019 da incubo Abbiamo perso 26mila giorni di lavoro

De Leo a pagina 4

Decreto Fisco Spunta il bonus per rubinetti e soffioni doccia

Frasca a pagina 5

CONTINI
GALLERIA D'ARTEANDREA VALLERI
ERMENEUTICA
La Vittoria del Classico

30 novembre 2019 - 6 gennaio 2020

Teatro Duni
MATERA

www.continiarte.com venezia@continiarte.com

buona tv a tutti

di Maurizio Costanzo



Ho sentito Barbara D'Urso annunciare in televisione che in una prossima puntata del suo programma, sarebbe stato ospite un giovanotto di ventidue anni, desideroso di fare l'amore con Lory Del Santo o con Carmen Di Pietro, e quest'ultima ha accettato. Mi è venuto un senso di smarrimento e anche di malinconia. Non bastava Sgarbi che duellava contro Vladimir Luxuria, adesso abbiamo anche il giovane "in calore" che propone le sue preferenze. È televisione? Nutro ogni giorno sempre più dubbi. Mi piace "Viva RaiPlay", perché trovo particolarmente singolare (...)

a pagina 31

Stanzianti i fondi

Ecco i nuovi treni per i pendolari

Arrivano 38 convogli
Serviranno le linee
per Viterbo il Litorale

Magliaro a pagina 17

Grandi manovre

Calenda sbarca in Regione Lazio

C'è la prima consigliera
che si iscrive ad Azione
Era appena passata a lv



Di Mario a pagina 16

Cassazione

«I Fasciani sono un clan mafioso»

Le condanne d'Appello
per la famiglia di Ostia
sono state confermate

Ievolella a pagina 19

Pineta Sacchetti

L'auditorium dimenticato

Tre anni fa il rogo
dell'Albergotti
Oggi nulla è cambiato



Verucci a pagina 18

A24 e A25

Pedaggi bloccati per altri due anni

Ok agli emendamenti
presentati in Parlamento
Niente rincari fino al 2021

Sbraga a pagina 20

Fiumicino

Falsi autisti all'aeroporto

Licenze Ncc clonate
Venticinque persone
«pizzicate» dalla polizia

De Maris a pagina 21

Sabato 30 Novembre 2019
Nuova serie - Anno 29 - Numero 283 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* Gfcm industrial res Marketing Ugg | Babel/Agg F.230 - Marketing Ugg | G.200

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



* A Salerno e provincia, in abbinamento esclusivo con La Città di Salerno a € 1,30

SOFTWARE
SOFTWARE CONTABILI E FISCALI
NATI DA UNO STUDIO COMMERCIALE
RAPPORTO DIRETTO SENZA AGENTI
www.gbsoftware.it
06-97626328

Mentre esplose il successo dei Nutella Biscuits, Barilla passa al contrattacco con i Biscocrema
Claudio Piazzotta e Marco Livi a pagina 17

INTEGRATO
GESTIONALE PER LO STUDIO
TUTTO INCLUSO da 96 €/mese
www.softwareintegrato.it
06-97626328
è un prodotto SOFTWARE

www.italiaoggi.it
Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

ALLARME COMMERCIALISTI
Transfer pricing, a Milano scattano controlli per chi indica il possesso del manuale
Bartelli a pag. 34

Appalti, ritenute dietro-front
Saranno le imprese e non più il committente a doverle versare, con l'obbligo però di documentarne il pagamento. E solo per opere sopra i 200 mila euro

CONSULTA
Procedure para-concorsuali L'Iva può essere decurtata
Riccio a pag. 35

ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI
Signor Presidente del Consiglio, quando si cammina su un filo teso, anche il più abile degli acrobati può scivolare sulla rete (se ce l'ha) oppure cadere pesantemente a terra. Lei sicuramente è più di un abile acrobata. In questi lunghi mesi di Italia in bilico, lei ha saputo sempre tenersi saldo sul filo, riuscendo a fare anche molto di più di molti capi di governo che avevano salde e chiare maggioranze. Ha dimostrato capacità diplomatica, capacità di mostrarsi credibile in Europa e (ahi-ahi, forse troppo) negli Stati Uniti, capacità di intervento quando è stato necessario mettendoci la faccia, rapidità di intervento nei luoghi dei disastri, coraggio e lealtà ad assumersi le sue responsabilità. Per me non è stata una sorpresa, dopo la descrizione che

di lei mi aveva fatto il mio ex compagno (o collega?) di università e suo maestro, il professor Guido Alpa. Per molti, invece, anche suoi avversari è stata una piacevole sorpresa. Ma tenere l'equilibrio per tutto il lungo filo sul quale lei sta camminando non è facile. E non vi è dubbio che per il suo accredito a Bruxelles, presso Angela Merkel, presso Emmanuel Macron, presso i sornioni e temibili olandesi e tutti coloro che guardano all'Italia con sospetto, un prezzo lo doveva pagare. E lo ha pagato sicuramente sul Mes (Meccanismo economico di stabilità). E anche se MF-Milano Finanza di venerdì 29 ha titolato «Conte in un vicolo cieco», sono convinto che in fondo al vicolo cieco c'è uno spiraglio di luce, che lei riuscirà sicuramente a sfruttare.
continua a pag. 2

REPUBBLICA E STAMPA
John Elkann pronto ad acquistare il gruppo Gedi
a pag. 19

DA 10 A 16 MILIARDI
L'Europa aumenta i fondi per lo spazio
a pag. 16

SOCIETÀ CALCIISTICHE
Requisiti finanziari più alti per acquisto quote
Di Cintio a pag. 38

In nove anni perso il 41%. Nel primo semestre del 2019 accordati 21,5 mld di finanziamenti in meno alle imprese
Sugli artigiani c'è una stretta creditizia

SU WWW.ITALIAOGLI.IT
Decreto fiscale - Gli emendamenti depositati dai relatori
Sovraindebitamento - La sentenza sulla falcidia Iva
Entrate - La risoluzione sul visto di conformità

«Non c'è credito per gli artigiani italiani»: la denuncia arriva da Fedart, il sodalizio dei confidi di Confartigianato, Casartigiani e Cna, che rivela una contrazione monstre del credito alle imprese: il trend del primo semestre 2019 parla di meno 21,5 miliardi di euro rispetto all'anno precedente. E ancora: il settore artigiano dal 2010 ad oggi ha perso il 41,8% di finanziamenti. «In sostanza», spiega Fedart, «prosegue il processo di divaricazione: troppo credito a poche imprese, che non ne avrebbero bisogno e credito insufficiente alle pmi».
Chiarelli a pag. 36



DIRITTO & ROVESCIO
Quando c'è un contenzioso, se si vuole vincere, bisogna prima capire le ragioni degli avversari per poi poterli mettere nei loro panni al fine di anticiparne le mosse. Le regole di Maastricht prevedono che il rapporto debito/pil sia pari al 60%. La Germania, che è il paese più indebitato della famiglia europea, non solo non tira la cinghia (almeno simbolicamente) ma addirittura allarga ulteriormente i cordoni della borsa introducendo anche il reddito di cittadinanza e un rinvio del trattamento pensionistico con quota 100. Sul Mes, per come è concepito e su come sarà gestito, ho enormi riserve. Ma sulla sua indispensabilità non ho dubbi: chi pesca nel salodanajo comune (che al vuole solidale) non può prendere quel che gli piace.

MAASTRICHT
In 23 anni l'Italia non ha rispettato le regole Ue per 23 volte
Tinti a pag. 7

A FERRARA
Una mostra definitiva di De Nittis a Palazzo dei Diamanti
Morro a pag. 5

INTEGRATO SOFTWARE PER COMMERCIALISTI
Contabilità, Fatturazione Elettronica, Bilancio Europeo, Dichiarazioni Fiscali, Console Telematica, Paghe...
Assistenza, aggiornamenti, multiutenza, stampe, telematici, importazioni da altri gestionali: tutto incluso senza pensieri.
da 96 €/mese
è un prodotto SOFTWARE
SCARICA ORA: www.softwareintegrato.it - Info e preventivi: 06 97626328

* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbinamento esclusivo a «IL SICOLO XDC» a euro 1,50 (in più oltre a € 1,00 per la spedizione e il servizio clienti).



LA NAZIONE

SABATO 30 novembre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

Ragazza morta, i giudici d'appello anticipano le udienze

Giustizia per Martina Corsa anti prescrizione

Mannino a pagina 8



Mini scioperi, scuola a singhiozzo

Troppe sigle sindacali, ogni giorno è un calvario. Famiglie in rivolta. Il garante: «Modificare la legge»

Servizi e Cocchi alle p. 4 e 5

Soldi pubblici

Il finanziamento ai partiti politici va ripristinato

Bruno Vespa

So di rischiare la lapidazione da parte del lettore: l'ultima volta che si è votato in un referendum per l'abolizione del finanziamento pubblico dei partiti, i favorevoli furono 31 milioni di persone, pari al 90,3 per cento dei votanti. Era il 1993 e la gente era giustamente furiosa per lo scandalo di Mani Pulite: perché finanziare i partiti con denaro pubblico quando questi rubano sulle forniture gonfiandone i prezzi? Posizione ineccepibile. Il pagamento delle tangenti si riversò indirettamente sui conti dello Stato facendo lievitare il costo delle opere pubbliche, aumentando il debito, alimentando il delirio di onnipotenza della classe politica.

Segue a pagina 12

SANGUE A LONDRA: I PASSANTI SVENTANO L'ATTACCO. DUE MORTI, UCCISO IL KILLER



Paura su London Bridge, a sinistra l'uomo che ha bloccato l'aggressore

TERRORE ED EROI

Bonetti e commento di Pazzi alle pagine 2 e 3

Firenze

Arriva Salvini Le sardine lo sfidano in piazza

Baldi e Fichera in cronaca

SCUOLA

Mense, ora il bando potrebbe saltare Ultimatum Nardella

Servizio in cronaca

Fiorentina

Lecce al Franchi Chiesa in tribuna nella partita della svolta

Servizi a pagina 38 e in cronaca



L'allenatore del Bologna dopo il trapianto

Mihajlovic è tornato «Mi sono rotto di piangere»

Rabotti a pagina 11



Rimini e i 100 anni del maestro

Amarcord a sorpresa «La vera casa di Fellini»

Gradara a pagina 28

must
ESPRESSO ITALIANO

CAPSULE COMPATIBILI CON SISTEMI
NESPRESSO™, NESCAFÉ™ DOLCE
CUSTO™ E A MODO MIO™

Ci trovi anche in
comet con oltre
30 prodotti!

WWW.MUSTESPRESSO.IT

Il marchio non è di proprietà di Ultramar Caffè Srl né di aziende ad essa collegate.

Oggi a € 2,50



Sabato
30 novembre 2019
Anno 44 - N°283

la Repubblica



caffè
motta
IL PIACERE QUOTIDIANO

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli

ATTACCO A LONDRA

Il terrore e il coraggio

Sul London Bridge due accoltellati a morte. L'assassino disarmato dai passanti e poi ucciso dalla polizia: era in libertà vigilata ed era legato a gruppi islamisti. Il premier Johnson: "Straordinario l'eroismo dei cittadini". Sospesa la campagna elettorale

In serata paura anche all'Aia: tre olandesi feriti in un grande magazzino

di Antonello Guerrera

Terrore sul London Bridge, nel cuore di Londra. Un uomo armato di coltello ha ucciso due persone e ne ha ferite altre tre. Bloccato e disarmato dai passanti, è poi stato ucciso dalla polizia. Il premier Johnson ha sottolineato «l'eroismo straordinario» dei cittadini. Per Scotland Yard si è trattato di «terrorismo». L'uomo, in libertà vigilata, era legato a gruppi islamisti. Paura anche in Olanda: attacco con coltello in un centro commerciale all'Aia. Tre i feriti.

● alle pagine 2 e 3
● intervista di Franceschini
● a pagina 4

Lo scenario

Un Natale blindato

di Gianluca Di Feo

Lupi solitari, che si lanciano sulla folla con un coltello e con un'auto. Ma le cui azioni continuano a tenere l'Occidente col fiato sospeso. E alimentano una sola domanda: l'Isis è ancora in grado di organizzare grandi attacchi, come quelli di Parigi e Bruxelles?

● a pagina 3



▲ Sul ponte Un passante fugge con il coltello dell'aggressore

GOVERNO IN BILICO

Salva-Statì, i 5S vogliono il rinvio Pd: così salta tutto

Il ministro Gualtieri cerca l'intesa con l'Eurogruppo La Cina contro i parlamentari italiani per Hong Kong

di Ciriaco e Cuzzocrea ● alle pagine 8 e 9

Il punto

Due ragioni per chiarire

di Stefano Folli

È opportuno per almeno due ragioni che il presidente del Consiglio vada in Parlamento lunedì per spiegare i misteri del Mes. La prima è che traccheggiare ancora non avrebbe avuto senso.

● a pagina 33

Le minacce all'Anpi

Difendiamo "Bella ciao"

di Gad Lerner

Il prossimo 25 aprile 2020 saranno passati settantacinque anni da quella che chiamiamo la Liberazione dal giogo nazifascista. Pare dunque incredibile che oggi l'Anpi risulti potenziale bersaglio di attentati.

● a pagina 33

Il segretario Nato

Stoltenberg "L'Europa resti vicino agli Usa"

di Bonanni e D'Argenio



● a pagina 6

Appello di una madre

"Inferno droga Arrestate mio figlio"

di Alessandra Ziniti

Amalia e Stefano. Madre e figlio. Soli. È la storia di una lotta impari, di una madre disposta a tutto pur di non lasciare perdere un figlio. È una storia di porte chiuse, di amore e dolore, di scoramento e speranza. Ma è soprattutto un disperato grido d'aiuto.

● con i servizi alle pagine 18 e 19

De Nittis e la rivoluzione dello sguardo
Ferrara / Palazzo dei Diamanti
1.12.2019-13.4.2020
palazzodiamanti.it

De Nittis, tra le spoglie del giraparco / 28.10.2019 / Collezione Leoni

Da oggi Robinson



Elena Ferrante "Le mie bugie"

Seede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/49822923 - Societ. 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@manzoni.it

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

con DVD
Le Stelle della Danza
€ 12,40

NZ



L'altro Polanski Una vita intensa tra odio antisemita e battaglie civili

BERNARD-HENRI LEVY - PP. 24-25

Esercizi di stile L'albero di Natale carico di gioielli e sfere gourmet

ROSELIINA SALEMI - P. 29



Racconti sull'Italia Un cinema maledetto chiamato Maestro

GABRIELE ROMAGNOLI - P. 27



LA STAMPA



SABATO 30 NOVEMBRE 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) II ANNO 153 II N. 327 II IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO II www.lastampa.it

GNN



Il popolo verde lancia la sfida al Black Friday

AMABILE E MASTROLILLI - PP. 4-5
COMMENTO DI RAFFAELLA SILEPO - P. 23

TERRA PULITA O CONSUMISMO

GIANNI RIOTTA

«L'Italia nel Novecento. Dalla sconfitta di Adua alla vittoria di Amazon» è il titolo del manuale di storia appena pubblicato da Miguel Gotor e la scelta dell'impresa di vendita digitale Amazon, fondata nel 1994 da Jeff Bezos, come icona del nuovo millennio è apparsa ieri davvero opportuna.

APAGNA 23

CLIMA DI MASSIMA ALLERTA NELLA CAPITALE BRITANNICA IN VISTA DEL VERTICE NATO

Morte sul London Bridge Coltellate in strada all'Aia Torna la paura in Europa

Due vittime e 8 feriti sul Tamigi, ucciso l'aggressore fermato da passanti-eroi

Torna in Europa l'incubo terrorismo. Nel cuore di Londra un killer armato di coltello ha aggredito una decina di persone sul London Bridge, uccidendone due. All'Aia agguato nelle vie dello shopping: è caccia all'uomo.
BONINI, BRESOLINE RIZZO - PP. 2-3

LA FARNESINA-INGERENZA INACCETTABILE

Hong Kong, l'affondo di Pechino: l'Italia alimenta le violenze

FRANCESCA PACI - P. 10

RETROSCENA

I fondi alla Open e il negoziato a favore di Gavio

FRANCESCO GRIGNETTI
INVIATO A FIRENZE

Non c'è soltanto l'intreccio tra la fondazione Open e il gruppo Toto che gestisce l'autostrada Roma-Pescara. All'attenzione degli investigatori fiorentini c'è un altro intreccio, con il gruppo Gavio, colosso delle autostrade con radici nel Nord-Ovest, che racconta molto di come funzionava il Giglio magico. La storia sta in carte giudiziarie di alcuni anni fa. «È arrivato un ministro che va un po' per conto suo, se vogliamo». Così si esprimeva l'avvocato Alberto Bianchi, il dominus della fondazione, a proposito di Delrio.

RIGATELLI E SALVAGGIULO - PP. 8-9

STAMPA PLUS ST+

L'INIZIATIVA

MATTEO DE SANTIS
I 20 club di serie A firmano un manifesto contro il razzismo

P. 36



ECONOMIA

FRANCESCO SPINI
**Nessun accordo fra Mediaset e Vivendi
La parola al giudice**

P. 18



LE STORIE

ROBERTO MAGGIO
Vercelli, parte la caccia degli 007 dell'arte agli spartiti perduti

P. 32

ELISA SCHIFFO
Asti, parla agli alberi la biblioteca ideale della scuola media

P. 32

BUONGIORNO

I Longobardi arrivarono in Italia nel 568 d.C. - a quasi un secolo dalla caduta dell'Impero romano d'Occidente - guidati da re Alboino. Provenivano dalla Scania, la Svezia di oggi, con lunghe barbe, armati di asce e spadoni, coperti di pelli e seguiti da bestie in caso di merenda. Varcarono l'Isonzo e con un paio di randellate si presero la Valle Padana e qualcosa di più. Qui impararono la letizia delle sedentarietà, il gusto della pittura, della scultura, dell'architettura e dell'oreficeria, cioè del bello. E del buon mangiare. Si convertirono al cattolicesimo per i buoni uffici della regina Teodolinda presso papa Gregorio Magno e, insomma, fra di loro si dicevano: questi romani non sono più in grado di tenere in mano una lancia, però che ganzi, che pozzini di scienza, e così a un certo punto il re Rotari decise

Asce e spadoni

MATTIA FELTRI

(nel 643) che era il caso di passare alla legge scritta, e promulgò un editto che porta il suo nome (Editto di Rotari, appunto). I Longobardi, con qualche mugugno per amore delle vecchie tradizioni, rinunciarono così alla faida (da feh, nemicò), cioè al diritto alla vendetta, per passare a un diritto codificato, sottratto a furia ed emotività e amministrato da giudici sulla base di norme costanti. Un lungo preambolo per dire a Luigi Di Maio - il quale negli ultimi giorni ha ripetuto un paio di volte la proposta di levare le concessioni autostradali ad Atlantia per «vendere le vittime del ponte Morandi» - che la sua è una dottrina molto suggestiva, ma riconsiderata da quasi quattordici secoli, e non nell'ordinamento giuridico del Senatus Romanus, ma in quello dei barbari con asce e spadoni.

Oh, oh, oh...!

DUCHESSALIA
NOBILI VINI DEL PIEMONTE

Scopri tutti su: duchessalia.it



F
Fidelity
INTERNATIONAL

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

DESCALZI MILANO È IL NUOVO RISORGIMENTO **10 ANNI DI MF SHIPPING SPECIALE DI 24 PAGINE**

MILANO FINANZA

www.milanofinanza.it

F
Fidelity
INTERNATIONAL

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

€ 4,20 Sabato 30 Novembre 2019 Anno XXXI - Numero 237 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Classedtori* Spedite in A.2 art. 1 c.1 L. 4604/DC3 Milano

INCHIESTA Sta per avvenire il più grande trasferimento di ricchezza della storia, protagonisti coloro che hanno da 20 a 39 anni. Che fanno scelte di investimento e di pensione ben diverse. Meglio adeguarsi...

Paperoni Millennials



Dove metteranno 24.000 miliardi

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Signor Presidente del Consiglio, quando si cammina su un filo teso, anche il più abile degli acrobati può scivolare sulla rete (se ce l'ha) oppure cadere pesantemente a terra. Lei sicuramente è più di un abile acrobata. In questi lunghi mesi di Italia in bilico, lei ha saputo sempre tenersi saldo sul filo, riuscen-

do a fare anche molto di più di molti capi di governo che avevano salde e chiare maggioranze. Ha dimostrato capacità diplomatica, capacità di mostrarsi credibile in Europa e (ahi-ahi, forse troppo) negli Stati Uniti, capacità di intervento quando è stato necessario mettendoci la faccia, rapidità di intervento nei luoghi dei disastri, coraggio e lealtà ad assumersi le sue responsabilità. Per me non è stata una sorpresa, dopo la descrizione che di lei mi aveva fatto il mio ex compagno (o collega?) di università e suo maestro, il professor **Guido Alpa**. Per molti, invece, anche suoi avversari

ri è stata una piacevole sorpresa. Ma tenere l'equilibrio per tutto il lungo filo sul quale lei sta camminando non è facile. E non vi è dubbio che per il suo scroscio a Bruxelles, presso **Angela Merkel**, presso **Emmanuel Macron**, presso i sornioni e temibili olandesi e tutti coloro che guardano all'Italia con sospetto, un prezzo lo doveva pagare. E lo ha pagato sicuramente sul **Mes** (Meccanismo economico di stabilità). E anche se **MF-Milano**

DEL VECCHIO NEL MIRINO
I dubbi di Consob sulla scalata a Mediobanca

CATTOLICA
E adesso Verona va alla conta dei voti

LSE/REFINITIV
Ecco chi vince nella guerra dei big data

CALCIO & BUSINESS
5 miliardi per Man City Ma c'è oro nel pallone?

SULLA VICENDA DEL MES, L'ITALIA RISCHIA DI TORNARE SOTTO PRESSIONE DEI GRANDI CAPITALI INTERNAZIONALI

Fondo salva Stati, o salva spread?



THE BRIDGE

50th Anniversary

FIRENZE 1969-2019

Il Piccolo

Trieste

crociere

Marittima superstar Quattro navi bianche in arrivo in tre giorni Ma il Cral sbotta

Domani attese Costa Deliziosa e Msc Magnifica, entrambe dirottate da Venezia per maltempo. Da lunedì le "piccole" Arethusa e Amade

Benedetta Moro Da domani fino a mercoledì prossimi Trieste ospiterà quattro navi da crociera, due delle quali, Costa Deliziosa e Msc Magnifica, per il terzo weekend consecutivo, verranno dirottate da Venezia. Non per le condizioni meteo avverse - questo weekend non è prevista acqua alta - ma a causa del perpetrarsi delle ondate di maltempo degli ultimi giorni nella città lagunare e delle condizioni di disagio in cui si trova al momento la Serenissima. Trieste Terminal Passeggeri conferma di aver ricevuto una richiesta di approdo per il primo dicembre dalle due compagnie crocieristiche. I due giganti del mare si posizioneranno lungo le banchine della Marittima per l'intera giornata di domani. Ttp attende inoltre, questa volta con prenotazioni stabilite già nei mesi scorsi, anche l'Arethusa, battente bandiera di Malta, e l'Amadea della compagnia tedesca Phoenix Reisen. Si tratta di due imbarcazioni che già da tempo hanno scelto la città quale meta per i propri itinerari. Il cronoprogramma nello specifico è il seguente. Domenica la Costa deliziosa stazionerà sulle Rive dalle 6 alle 14 e poi, come già previsto, andrà a fare carenaggio. La Msc Magnifica arriverà invece alle 7.30 e ripartirà attorno alle 18.30. L'Arethusa si dirigerà lunedì verso Sistiana alle 7.15 per poi giungere a Trieste alle 18.30 e lasciare la città mercoledì alle 17. Sempre lunedì Amadea entrerà alle 9 nel golfo nostrano, che lascerà alle 16 di mercoledì. Per la prima volta quindi a Trieste due navi resteranno per due notti consecutive alla Stazione Marittima. Tutto ciò non senza alcune difficoltà che registrano gli inquilini della Marittima, i soci del Circolo dopolavoristico dell' **Autorità portuale** (Cral) che, come capita ogni volta, dovranno lasciare la loro sede per fare spazio ai circa 8mila passeggeri in transito. Il Cral continua a dover cambiare i propri programmi, anche in base agli arrivi last minute, o quasi, delle navi. In una recente lettera le sigle sindacali portuali (Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uil-Trasporti, Ugl mare e Ciu) hanno portato nuovamente all' **Autorità portuale**, che ha messo da anni a disposizione la Marittima al Circolo dopolavoristico, il disagio dei soci. Nel 2019 infatti per un'ottantina di volte hanno dovuto chiudere la sede e metterla a disposizione dei passeggeri. E il prossimo anno i numeri lieviteranno dato che è previsto un incremento degli arrivi delle navi da crociera. La sede del Cral, ancora nel 2018, doveva essere spostata in Riva Traiana, vicino all'Ausonia. Ma fino a oggi non sono ancora incominciati i lavori di ristrutturazione. Della questione si è occupato il segretario generale del Porto, Mario Sommariva, che ora conferma il trasferimento in un futuro prossimo in Riva Traiana. «In passato - ha spiegato - il progetto di ristrutturazione dell'area di Riva Traiana aveva preso un profilo troppo ampio rispetto alle nostre risorse economiche. Ora è pronto in base alle esigenze essenziali del Cral per una spesa di circa 300mila euro. Il 2020 penso sarà l'anno buono per iniziare il percorso. Non possiamo più procrastinare il trasferimento». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Friuli Venezia Giulia: Nicoli (FI), investire su infrastrutture portuali di Monfalcone e Trieste

(FERPRESS) - Trieste, 29 NOV - Cambiamenti di gestione e prospettive del **sistema portuale** e retroportuale di Monfalcone e Trieste: per il capogruppo di Forza Italia in Consiglio regionale, Giuseppe Nicoli, "è evidente che ci sono ancora molte teorie di auspicio sulle possibilità di sviluppo, che spero non restino tali e a breve si tramutino davvero in concrete opportunità, perché le aree portuali e retroportuali necessitano con urgenza di investimenti infrastrutturali importanti". Nicoli lo ha detto all'assessore regionale alle infrastrutture e territorio, Graziano Pizzimenti, che ha risposto a un'interrogazione del forzista circa dettagli e prospettive di sviluppo derivanti dall'acquisizione, da parte dell'**Autorità di sistema portuale del mare Adriatico orientale**, dell'Azienda speciale per il porto di Monfalcone (di proprietà della Camera di commercio di Gorizia-Trieste). Un'operazione da circa 15 milioni di euro che comporta il passaggio della gestione delle aree portuali monfalconesi. Martedì 3 dicembre alle 9, nella IV commissione consiliare permanente, sarà presentata la bozza d'intesa tra Regione e **Autorità di sistema** per il subentro nella gestione delle attività del porto di Monfalcone. Dopo le risposte dell'assessore a Nicoli, quest'ultimo ha replicato: "Il porto di Monfalcone ha valenza nazionale e internazionale. Faccio notare all'assessore che l'escavo di approfondimento del canale di accesso al porto è diventato maggiore, in quanto è atteso da 19 anni. Le opere marittime ormai fanno riferimento allo Stato: la speranza è che gli investimenti annunciati, al momento teorici, diventino concreti per i porti e retroporti di Monfalcone e Trieste, a favore dell'operatività delle relative aziende". Nicoli rimarca che "la Regione non può abdicare al suo ruolo di programmazione e pianificazione dello sviluppo dell'area **portuale** e retroportuale di Trieste e Monfalcone, relegandosi a una posizione di totale subalternità nei confronti dello Stato, rappresentato dall'**Autorità di sistema**". E' in gioco la specialità della Regione Autonoma FVG. Rispetto alle ultime azioni intraprese il Consiglio Regionale non è stato coinvolto, nonostante le decisioni siano impattanti su territorio e popolazione. Anche l'operazione in corso - aggiunge Nicoli - di unificazione dei Consorzi di sviluppo economico del Monfalconese, di Gorizia (Csia) e dell'Area giuliana (Coselag) non deve portare a una perdita di sovranità regionale a favore del centralismo romano. "Oltre a vigilare sulla questione, sto lavorando a una riforma dei consorzi di sviluppo economico locale. Le potenzialità di infrastrutture, logistica, porti, retroporti e aree devono restare a disposizione per la crescita dell'intero Friuli Venezia Giulia".



Gli incontri alla fondazione di via manin

Galli della Loggia e de Bortoli a Friuli Storia per conoscere il passato e guardare al futuro

Dopo il premio un ciclo di appuntamenti dal 13 dicembre. Tra gli ospiti anche lo storico David Reynolds e Padre Cervellera

Melania Lunazzi Il Premio Friuli Storia si evolve e cresce puntando i riflettori su grandi temi d'attualità. D' ora in poi, grazie all' instancabile lavoro degli organizzatori ci sarà, accanto all' omonimo concorso di caratura internazionale, un corollario di incontri per tenere alta e viva la conoscenza dei risvolti più attuali della nobile maestra di vita: la Storia appunto. Tra il 13 dicembre e l' 8 maggio, importanti editorialisti del giornalismo italiano ed esperti di tematiche di rilievo mondiale porteranno l' attenzione a Udine su argomenti di indiscutibile interesse: dall' Europa "incompiuta" all' onnipresente Cina come "nuova via della seta", dalla lunga ombra della Grande Guerra da cui è scaturito il mondo moderno a come è cambiata la classe dirigente italiana a seguito dell' evoluzione del potere economico. Questi i soggetti dei quattro incontri che si terranno su altrettanti temi di attualità, con ospiti di eccezione e un' attenzione rivolta a far emergere le radici storiche del nostro presente. È FriuliStoria Incontra, ciclo di incontri organizzato per la prima volta a Udine dall' Associazione Friuli Storia insieme alla Fondazione Friuli e al Dipartimento di Studi umanistici e del patrimonio culturale dell' Università di Udine. L' obiettivo è - dichiarano gli ideatori - quello di arricchire un discorso pubblico e politico che, schiacciato sulla contemporaneità e risolto nello spazio imposto dai social, non può che risultare impoverito a fronte dell' urgenza delle sfide poste dal presente. «Questo ciclo di incontri - spiega il direttore del Dium Andrea Zannini - è un tentativo ambizioso di affrontare alcuni nodi cruciali del mondo attuale, e non è un caso che gli storici siano in prima fila: gli studi storici sono infatti una lente insostituibile attraverso la quale comprendere il presente, perché costringono a fare i conti con la complessità della realtà e quindi ad andare oltre le semplificazioni». «Se fossi un antiquario - diceva lo storico belga Henri Pirenne - non avrei occhi che per le cose vecchie. Ma io sono uno storico. È per questo che amo la vita». Lo slogan scelto dagli organizzatori per veicolare il senso dell' iniziativa è proprio questo: "Conoscere il passato, amare il presente, guardare al futuro". Il ciclo di incontri, curato da Tommaso Piffer (Università di Udine), prenderà il via il 13 dicembre con Ernesto Galli della Loggia, storico ed editorialista del Corriere della Sera, che interverrà su "L' Europa incompiuta. Confini, nazioni e identità europea". Il 13 febbraio sarà la volta della Cina: Zeno d' Agostino, presidente dell' **autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Orientale, e Padre Bernardo Cervellera, missionario del PimeE e direttore di Asianews si confronteranno su "La Cina: opportunità o trappola? Implicazioni economiche e geopolitiche della nuova via della seta". Il 2 aprile la lezione su "L' ombra della guerra. La Grande guerra e la nascita del mondo moderno" di David Reynolds, professore di Storia internazionale presso l' Università di Cambridge e uno dei massimi esperti di storia della Prima guerra mondiale. Infine l' 8 maggio Ferruccio de Bortoli interverrà all' incontro "C' era una volta la classe dirigente italiana: leadership e paese davanti alla sfida della modernità". Tutti gli incontri si terranno presso la Fondazione Friuli (via Manin 15, Udine) alle 18.



Galli della Loggia e de Bortoli a Friuli Storia per conoscere il passato e guardare al futuro

Dopo l'evento un ciclo di appuntamenti dal 13 dicembre. Tra gli ospiti anche lo storico David Reynolds e Padre Cervellera



MELANIA LUNAZZI Il 13 dicembre si inaugura il ciclo di incontri "Friuli Storia Incontra" con Ernesto Galli della Loggia, storico ed editorialista del Corriere della Sera, che interverrà su "L' Europa incompiuta. Confini, nazioni e identità europea".

Messaggero Veneto

Trieste

L'ingresso è libero fino all'esaurimento dei posti. «Con "FriuliStoria Incontra" - sottolinea il presidente della Fondazione Friuli Giuseppe Morandini - la Fondazione rafforza la collaborazione con l'Associazione Friuli Storia già iniziata con il Premio Friuli Storia e il Premio Fondazione Friuli scuola, sottolineando ancora una volta l'attenzione alla dimensione civile ed educativa della storia, soprattutto per i più giovani». Proprio in questi giorni sono stati pubblicati sia il bando per raccogliere la disponibilità dei lettori che selezioneranno il vincitore del Premio Friuli Storia (scadenza 31 gennaio) sia il bando dedicato ai ragazzi delle scuole superiori delle Province di Udine e Pordenone (scadenza 10 maggio). FriuliStoria Incontra è realizzato con il contributo della Regione Friuli-Venezia Giulia, della Fondazione Friuli, del Comune di Udine, del Gruppo Danieli e di Poste Italiane SpA, e con la media partnership del Messaggero Veneto e di MediaFriuli. - BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La salvaguardia, le grandi opere

Un off-shore fuori Chioggia per conquistare il nuovo Porto

L'apertura di Musolino a uno scalo collegato a terra da un ponte consolida il progetto Vgate di Assoagenti

ELISIO TREVISAN

PORTO MESTRE Con un' inversione di 180 gradi il Porto ora è a favore di un nuovo terminal offshore, cioè fuori della laguna in mezzo al mare, e non solo è a favore ma sta anche cercando il fondale più adatto dove poterlo realizzare, e lo immagina non molto distante dalla costa con la quale dovrebbe essere collegato da un ponte come avviene già in Olanda, con il Maasvlakte di Rotterdam, o a Shanghai in Cina e a Moin in Costa Rica. Così, dall' oggi al domani, il progetto veneziano VGate diventa di grande attualità: si tratta dell' idea di un gruppo di operatori con in testa Alessandro Santi, presidente di Assoagenti Veneto, per dare un futuro al settore dei container dato che tra cinque o sei anni circoleranno solo navi che pescano oltre gli 11.50 metri, fondale limite in laguna e a Chioggia (e oggi ridotto di oltre un metro a causa del mancato escavo dei fanghi). Il gruppo di VGate ha pensato a un terminal a 2,3 chilometri di distanza dalla costa di Chioggia, per la precisione davanti all' Isola Verde dove c' è un fondale da circa 20 metri capace di ospitare le navi più grandi, protetto da venti e onde con una diga, collegato a terra proprio da un ponte automobilistico, ferroviario e ciclistico. PRIMO PASSO Lo studio di fattibilità, per un' opera che costerà tra 1 miliardo e 1 miliardo e mezzo di euro, ha concluso la fase di scoping (verifica preliminare) ed è stato valutato con interesse dalla Commissione tecnica di verifica dell' impatto ambientale al ministero dell' Ambiente, e proprio ora si sta preparando ad affrontare il giudizio della commissione Via nazionale, passaggio ulteriore che costerà circa 4 milioni di euro. L' idea di un nuovo hub d' altura è già presente da fine 2017 nel Piano operativo triennale del Porto (Pot 2017-2020) ma in quel documento è solo una ipotesi. La settimana scorsa, invece, Pino Musolino, il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale (Adspmas), ha scelto la sede della Compagnia della Vela per ribadire il nuovo corso, dopo che sin da quando si era insediato al comando degli scali di Venezia e di Chioggia, non solo aveva bocciato il progetto del suo predecessore Paolo Costa ma aveva anche sostenuto che non aveva senso qualsiasi idea di un porto in mezzo al mare perché, si chiedeva a dicembre del 2017 all' assemblea annuale di Federagenti, cosa se ne farebbe il porto di Venezia di un terminal in mare aperto capace di ospitare navi che trasportano ciascuna 16mila o 20mila container? «Quelle navi non verranno mai in Adriatico e i soldi pubblici vanno gestiti per intercettare i traffici prevedibili, non per le visioni». Quindi, «invece di pensare ai 20mila container per i quali non ci sarebbe poi un entroterra in grado di smaltirli, è molto meglio attrezzarci per l' arrivo di navi da 8mila container, a farle arrivare bene nel nostro porto. Almeno per i prossimi anni». L' EREDITA' DI COSTA Quando si insediò a Venezia Musolino aveva sulla scrivania il progetto lasciato in eredità da Paolo Costa, il Voops, dal costo previsto di oltre 2 miliardi di euro, che prevedeva un terminal in mare, a 16 chilometri di distanza da terra e quindi senza nessun collegamento stradale o ferroviario: per portare i container a Marghera, una volta sbarcati in mezzo all' Adriatico, si sarebbero dovute utilizzare delle navi speciali chiamate mama vessel costruite apposta con una conseguente tripla rottura di carico (lo scarico sulle banchine dell' offshore, il carico nelle mama vessel, lo scarico a Marghera) cosa che gli stessi operatori e le compagnie di navigazione non volevano perché troppo inefficiente e soprattutto troppo costosa. Il VGate è meno caro, molto più vicino a terra e quindi meno esposto alle tempeste, collegato direttamente



Il Gazzettino

Venezia

con le ferrovie e le strade. «Ora stiamo raccogliendo i fondi per affrontare la Via - commenta Alessandro Santi -. Un impegno non da poco per un gruppo di privati che si muove con le sole proprie forze. Ma ci crediamo perché è il modo per garantire il futuro del nostro porto, delle nostre imprese e di migliaia di posti di lavoro che, oltretutto, cresceranno di 4800 unità con il nuovo terminal. Perciò da metà del 2018 stiamo lavorando a questo progetto, a prescindere da quel che pensa il presidente del Porto. Certo, però, che quel che ha detto **Musolino** è un'ottima notizia e ci incoraggia ancora più ad andare avanti su questa strada». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Sarà un sistema che opererà indipendentemente dal Mose

MUTAMENTI CLIMATICI MESTRE L' acqua alta disastrosa del 12 novembre scorso, arrivata a una punta di 187 centimetri, ha portato in evidenza un quarto fondamentale vantaggio di un **porto** costruito fuori della laguna: potrà operare 365 giorni l' anno, giorno e notte, senza paura delle chiusure delle bocche di accesso alla laguna a causa del sollevamento delle paratoie del Mose. In questo modo i container, la modalità principale con la quale viaggiano le merci nel mondo, potranno continuare ad essere sbarcati senza problemi e, attraverso la linea ferroviaria Rovigo-Chioggia che poi porta al nodo di Verona, o attraverso la Romea e la E55 Cesena-Mestre e, ancora, attraverso il sistema di navigazione interna della Pianura Padana (con gli scali di **Venezia**, Chioggia, **Porto** Levante, Rivogo e Mantova) potranno raggiungere qualsiasi destinazione: in particolare, grazie ai costi ridotti di gestione e di trasporto, secondo lo studio realizzato dai proponenti, si potrà garantire l' accesso privilegiato ai mercati dell' Europa centrale e orientale delle merci provenienti dall' Estremo Oriente, facendo finalmente concorrenza al cosiddetto Northern Range (ossia ai porti di Amburgo, Rotterdam, Anversa e Bremerhaven) dato che per raggiungere **Venezia** ci sono 5 giorni di navigazione in meno. Senza un terminal fuori della laguna, invece, il **porto** di **Venezia** rischia nel giro di una decina d' anni di perdere il settore dei container. Una volta realizzato, il VGate consentirà, nella prima fase, di accogliere e spedire 500 mila container all' anno, per arrivare dopo 10 anni a 2 milioni di Teu (l' unità di misura dei container): le previsioni per la portualità veneziana al 2030 stimano una potenzialità di 2,6 milioni di container e quindi, con il Vgate, 600 mila container continuerebbero ad arrivare direttamente alle banchine di Marghera e di Chioggia grazie alle navi più piccole che saranno ancora in circolazione. Al Vgate, invece, potranno attraccare due navi alla volta da 18 mila Teu, non le più grandi che circoleranno entro pochi anni per il mondo ma un limite ritenuto congruo dagli operatori veneziani in base alle potenzialità del mare Adriatico. E, soprattutto, un limite che consentirà a **Venezia** di mettersi al passo col resto dei porti italiani che già da tempo hanno saputo cogliere la sfida del gigantismo navale: Gioia Tauro, ad esempio ha già accolto navi portacontainer da 19.224 Teu, Genova e La Spezia da 16.552 e 17.816 Teu, Napoli, Livorno e Civitavecchia da 9.400 Teu, Trieste 13.500, mentre **Venezia** è ferma a 7.000. (e.t.) © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Mose, pronto l'ultimo test piovono critiche sul collaudo

‘Lunedì sera prova di sollevamento a Malamocco Fissate 56 staffe per evitare pericolose vibrazioni ‘Gli ingegneri di Tella, Vielmo e Sebastiani contestano le modalità scelte per l'operazione

RAFFAELLA VITTADELLO

IL TEST VENEZIA Lunedì sera, dalle 20,30 alle 6 del mattino la prova generale di sollevamento di tutte le 19 paratoie del Mose, alla bocca di porto di Malamocco. E questa volta ci sono altre due date di riserva, il 5 e il 19 dicembre, per sfruttare le condizioni migliori di marea, cioè il morto d'acqua, ovvero l'oscillazione minima tra la massima e la minima dovuta alla congiuntura lunare. Un posticipo di circa un mese, rispetto alla data ipotizzata del 4 novembre, a causa delle fortissime vibrazioni anomale che si erano verificate nelle due prove di sollevamento parziale precedenti del 22 e 25 ottobre scorso nei tubi di scarico dell'aria. Con il rischio che la galleria in cui si trovano gli impianti del Mose si allagasse e creasse ulteriori problemi di umidità e corrosione alle strutture interne. Ora, con gli occhi puntati di tutto il mondo, dopo la marea eccezionale del 12 novembre, il nuovo test e la Capitaneria di Porto ha emanato un'ordinanza per disciplinare la navigazione. Nel frattempo sono state inserite all'interno delle barriere ben 56 staffe per fissare i tubi che vibravano, in modo da fissarli alla perfezione. Perché si tratta di paratoie molto grandi ed eccezionalmente pesanti (330 tonnellate ciascuna) e la precisione della loro movimentazione dev'essere millimetrica, quindi non ci possono essere anomalie». «L'avessero detto subito che non avevano finito il lavoro» aveva tuonato l'ingegner Alberto Scotti, titolare della Technital, progettista del Mose e ora consulente a chiamata del Consorzio. **LE NUOVE PROVE** In ogni caso questa sarà una semplice prova con il mare tranquillo, anzi, nelle migliori condizioni. Perché gli esperimenti con il mare agitato e vento forte saranno fatti a partire dal prossimo anno, in modo progressivo: step by step per usare i termini utilizzati dai tecnici del Consorzio. Un metodo duramente contestato da un pool di ingegneri padovani esperti nella progettazione di opere subacquee, Vincenzo di Tella, Paolo Vielmo, Gaetano Sebastiani, che hanno scritto una lettera aperta al Provveditorato alle Opere pubbliche, al Cvn, al Ministro delle Infrastrutture, alla Regione e al sindaco, in cui sottolineano che «le condizioni di marea che si possono verificare durante l'anno non hanno la caratteristica di presentarsi in modo crescente, ed è del tutto improbabile che accadano in un anno le condizioni massime di progetto che hanno una probabilità di verificarsi in 1000 anni». Quindi chiedono quali siano le condizioni meteo per cui si dovranno ritenere collaudate le opere da parte di Commissari e Provveditore. **IL COLLAUDO** Per esemplificare, gli ingegneri dicono: per collaudare un ponte non basta che congiunga due rive, ma si deve verificare la sua resistenza strutturale ai carichi del traffico di progetto. Quindi, concludono i tecnici, la procedura di collaudo indicata confermerebbe l'assenza di un progetto che permetta la previsione ingegneristica del suo comportamento dinamico, e quindi le effettive sollecitazioni strutturali nelle condizioni limite di esercizio. «Questo fatto, in assenza di una verifica preliminare attendibile di quanto è stato realizzato, potrebbe trasformare il collaudo in un incontrollabile crash test». E suggeriscono di far esaminare ai propri tecnici il rapporto delle prove in vasca fatte a Delft nel 1992 da cui emergerebbe l'instabilità dinamica del Mose e che dimostrerebbero «gli errori concettuali commessi nelle prove eseguite a Voltabarozzo sulle quali è basato il sistema Mose. A conferma che del Mose non esiste il progetto». E chiedono come



Il Gazzettino

Venezia

sia possibile collaudare un' opera simile. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«Strategia comune sì, Autorità unica no»

Musulino e il dibattito sui rapporti tra i Porti di Venezia e Trieste: «Fronte comune di tutto il sistema dell' Alto Adriatico»

Francesco Furlanmarghera. «Pianificazione strategica comune sì, autorità unica ancora no, almeno per il momento». Il presidente dell' autorità portuale di Venezia, **Pino Musolino**, raccoglie la palla lanciata in aria dal presidente di Confindustria Vincenzo Marinese che, giovedì pomeriggio, nel corso della presentazione di Top 500, l' inserto della Nuova che analizza i dati economici della prime 500 aziende della provincia, aveva lanciato la proposta di fare di Venezia e Trieste un porto unico. Così Marinese: «E' miope vedere Venezia e Trieste come due porti distinti. Venezia e Trieste devono essere un unico porto». Indirizzo condivisibile - interviene **Musulino** - se si ragiona di strategie e programmazione. Anche perché c' è una cornice per fare tutto questo, e si chiama Napa, l' associazione dei porti del Nord Adriatico. La presidenza è a rotazione e tra pochi giorni, passerà a Venezia. La rotazione dovrebbe essere ogni 6 mesi, ma Trieste l' ha tenuta per gli ultimi due anni. «Ha senso parlare di Alto Adriatico, dobbiamo muoverci come insieme di sistemi portuali, l' Alto Adriatico nel Mar Mediterraneo rappresenta la porta Sud per le merci in Europa, alternativa a quella Nord», dice **Musulino**, «e c' è bisogno di una forma di coordinamento per potenziare le caratteristiche di ogni singolo sistema portuale». Trieste (prodotti petroliferi, container), Venezia (crociere, container e servizi per la manifattura) e Ravenna (rinfuse). È questo il tridente italiano dell' Alto Adriatico. Programmazione strategica sì, autorità di sistema unica meglio di no. «E' stata una fatica unificare Venezia e Chioggia», riflette **Musulino**, «e il percorso di unificazione non è ancora del tutto concluso tra Trieste e Monfalcone, fenomeni di concentrazioni amministrativa possono essere positivi, in alcuni casi, mentre in altri c' è il rischio di allontanarsi dai centri operativi. Rischiando di diventare un ulteriore elemento di burocratizzazione. Detto questo le autorità portuali erano 36 nel 1994, con le successive riforme sono diventate 24 e poi 16. Non si può escludere che, nel lungo periodo, si possano avviare ulteriori ragionamenti sulle aggregazioni, ma i contenitori arrivano a valle dei contenuti». E soprattutto, «più che le leggi è il mercato a incidere sulle specializzazioni di un porto piuttosto che dell' altro». «Trieste come porto commerciale, per i mercati di Austria, Slovenia e Germania, Marghera come porto commerciale e industriale, punto di riferimento per l' area Veneto-Lombarda, e leader, ad esempio, nel Project Cargo, realizzazione e trasporti di mega-pezzi», ad esempio le caldaie usate nelle raffinerie di mezzo mondo. «Spero che anche la Confindustria Venezia Giulia si esprima nella direzione tracciata da Marinese. La competizione con Trieste», aggiunge **Musulino**, «è più alimentata da una forma mentis basata sulla logica del campanili, la collaborazione c' è già in realtà». E sulle grandi navi da crociera? «Se perde Venezia perdono tutti i porti dell' Alto Adriatico». Perché non ce ne sono altri che abbiano le caratteristiche per essere Home Port: aeroporto internazionale, alberghi e catena logistica per l' approvvigionamento delle merci». Ultima battuta, sul referendum per la separazione Venezia-Mestre: la posizione di **Musulino**? «E' una battaglia politica sulla quale come presidente del Porto non voglio entrare». Ma si asterrà o voterà? «Di norma io voto». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

L' ACCORDO DI PROGRAMMA

Nuovi approdi e capannoni San Giuliano, osservazioni al via

MESTRE. Ci sarà tempo fino al 30 dicembre per presentare le osservazioni all' accordo di programma che prevede la sistemazione delle aziende lungo via San Giuliano, nella zona Sud del palco, intervento parte di un piano di riqualificazione molto più ampio che vede anche il coinvolgimento di Punta San Giuliano, sede delle associazioni remiere. L' accordo di programma tra i vari enti coinvolti (tra i quali ci sono Comune e Città metropolitana, Agenzia del Demanio, Ater, Veritas e Actv) prevede la demolizione di tutti gli attuali insediamenti lungo la sponda del canale di San Giuliano di proprietà demaniale e, al loro posto, la realizzazione di 15 nuovi fabbricati in area comunale. Il costo dell' operazione sarà totalmente a carico delle aziende, riunite in Consorzio. Prevista anche la ricollocazione dell' approdo e della biglietteria della società di trasporto Marive. L' operazione ha anche l' obiettivo di creare un nuovo collegamento terraferma-centro storico che possa alleggerire il Ponte della Libertà e piazzale Roma. L' obiettivo, come si legge nell' accordo di programma, è «il potenziamento del collegamento tra San Giuliano e Fondamenta Nuove, con la strategie di individuare questo accesso come una delle alternative all' accesso alla città storica al posto di piazzale Roma». E proprio per incentivare questo percorso sono previsti anche due parcheggi scambiatori con tariffe convenzionate (non ancora stabilite) nei terreni di proprietà dell' Ater. I nuovi capannoni avranno una viabilità esclusiva e a fianco ci sarà un nuovo accesso al parco San Giuliano e alla punta, con parcheggi e pista ciclabile. Un progetto che è parte di masterplan più ampio che prevede anche il riordino dell' area delle remiere. Un progetto che ha un valore complessivo di 7,7 milioni di euro, prevede il completo riordino degli spazi esterni per lo stazionamento delle imbarcazioni con una contrazione dell' attuale area oggi occupata sul versante nord-est per liberare l' affaccio del Parco sul Seno della Sepa. Lo spazio aperto per lo stazionamento delle oltre 360 imbarcazioni sarà realizzato utilizzando in parte le pavimentazioni attualmente esistenti per l' accesso e la manovra in banchina. —F.Fur. BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

«Strategia comune sì, Autorità unica no»
Nuovo e l'abitato sui rapporti tra i Porti di Venezia e Trieste e l'Ente comune di tutto il sistema dell'Adriatico

La politica portuale

Nuovi approdi e capannoni San Giuliano, osservazioni al via

Armate contro la Kamchatka Campionati nazionali di rischio

L'ADRIATICO



Porto Venezia: Filt Cgil, necessario far partire gli interventi per rimuovere l'emergenza fondali del porto

(FERPRESS) - Roma, 29 NOV - "Continuano gli annunci ed i proclami, oltre ad un livello di irresponsabilità che sta superando ogni limite". È quanto afferma il segretario nazionale della Filt Cgil Natale Colombo sulla situazione al porto di Venezia Chioggia, aggiungendo che "non si possono continuare ad attendere gli atti legislativi necessari a far partire gli interventi necessari a rimuovere l'emergenza fondali del porto". Secondo il dirigente nazionale della Filt Cgil: "la ridotta accessibilità ai porti veneti ha messo in ginocchio un'intera economia che si muove via mare con gravi ripercussioni, non solo sulla regione, ma sull'intero paese. Come sindacato non ci siamo mai sottratti alle responsabilità, a partire dalla sospensione dello sciopero del 3 dicembre, ma anche tutti gli altri attori in campo devono fare la propria parte. È urgente - chiede infine Colombo - un cambio di passo che auspichiamo da tempo".

The image shows a screenshot of the FerPress website. At the top, there is a navigation bar with the FerPress logo and the text 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA'. To the right, there are social media icons for 'Smart Week' and 'Twitter'. The main article title is 'Porto Venezia: Filt Cgil, necessario far partire gli interventi per rimuovere l'emergenza fondali del porto'. Below the title, there is a short summary of the article. On the right side, there is a sidebar with a 'Smart Week' badge, a 'Twitter' link, and a banner for 'DA LUNEDÌ SCARICABILE DA FERPRESS.IT'. The page also features a search bar and a 'Log in' button.

Filt Cgil esorta ad eseguire interventi di dragaggio nei porti di Venezia e Chioggia

Soddisfazione del sindacato per l'impegno di MSC ad investire nel **porto** di Gioia Tauro Filt Cgil esorta ad eseguire interventi di dragaggio nei porti di **Venezia** e Chioggia per contribuire a sostenere l'economia marittima veneziana e l'intera città colpita dalla recente marea eccezionale. «Continuano - ha denunciato il segretario nazionale del sindacato, Natale Colombo - gli annunci ed i proclami, oltre ad un livello di irresponsabilità che sta superando ogni limite. Non si possono continuare ad attendere gli atti legislativi necessari a far partire gli interventi necessari a rimuovere l'emergenza fondali del **porto**». Il dirigente nazionale della Filt Cgil ha evidenziato che «la ridotta accessibilità ai porti veneti ha messo in ginocchio un'intera economia che si muove via mare con gravi ripercussioni, non solo sulla regione, ma sull'intero paese. Come sindacato non ci siamo mai sottratti alle responsabilità, a partire dalla sospensione dello sciopero del 3 dicembre, ma anche tutti gli altri attori in campo devono fare la propria parte. È urgente un cambio di passo che auspichiamo da tempo». Se per **Venezia** la Filt Cgil ha invitato ad intervenire urgentemente per salvaguardare l'attività del **porto** di **Venezia** e dell'economia che gravita sullo scalo, il sindacato ha espresso invece soddisfazione per l'impegno per il rilancio del **porto** di Gioia Tauro assunto dal gruppo armatoriale elvetico Mediterranean Shipping Company (MSC) che nei mesi scorsi ha assunto l'intero controllo della Medcenter Container Terminal (MCT), la società che gestisce il container terminal dello scalo portuale calabrese. «Gli investimenti che MSC ha messo in campo per il **porto** di Gioia Tauro - ha sottolineato Natale Colombo - sono imponenti ed importanti per la sua strategicità al centro del Mediterraneo». Colombo ha specificato che tuttavia «il progetto di rilancio deve vedere protagonista anche il sindacato confederale pronto a far valere le proprie capacità di elaborazione e di progettualità politica». «Gli impegni economici del gruppo - ha proseguito il rappresentante dell'organizzazione sindacale - sono essenziali per un riposizionamento cruciale del **porto** nello scacchiere dello shipping mondiale e le migliori performances dello scalo si potranno ottenere, favorendo un clima aziendale meno teso ma rivolto al dialogo ed alla condivisione distinguendo i contesti e le situazioni. Auspichiamo - ha concluso Colombo - che gli investimenti in atto ripaghino non solo il terminalista ed il Paese, ma anche le centinaia di lavoratori che già stanno dando il proprio contributo propositivo al raggiungimento dei migliori risultati possibili».

inforMARE
Il quotidiano online per gli operatori e gli utenti del trasporto

29 novembre 2019

Filt Cgil esorta ad eseguire interventi di dragaggio nei porti di Venezia e Chioggia

Soddisfazione del sindacato per l'impegno di MSC ad investire nel porto di Gioia Tauro

Filt Cgil esorta ad eseguire interventi di dragaggio nei porti di Venezia e Chioggia per contribuire a sostenere l'economia marittima veneziana e l'intera città colpita dalla recente marea eccezionale. «Continuano - ha denunciato il segretario nazionale del sindacato, Natale Colombo - gli annunci ed i proclami, oltre ad un livello di irresponsabilità che sta superando ogni limite. Non si possono continuare ad attendere gli atti legislativi necessari a far partire gli interventi necessari a rimuovere l'emergenza fondali del porto». Il dirigente nazionale della Filt Cgil ha evidenziato che «la ridotta accessibilità ai porti veneti ha messo in ginocchio un'intera economia che si muove via mare con gravi ripercussioni, non solo sulla regione, ma sull'intero paese. Come sindacato non ci siamo mai sottratti alle responsabilità, a partire dalla sospensione dello sciopero del 3 dicembre, ma anche tutti gli altri attori in campo devono fare la propria parte. È urgente un cambio di passo che auspichiamo da tempo».

Se per Venezia la Filt Cgil ha invitato ad intervenire urgentemente per salvaguardare l'attività del porto di Venezia e dell'economia che gravita sullo scalo, il sindacato ha espresso invece soddisfazione per l'impegno per il rilancio del porto di Gioia Tauro assunto dal gruppo armatoriale elvetico Mediterranean Shipping Company (MSC) che nei mesi scorsi ha assunto l'intero controllo della Medcenter Container Terminal (MCT), la società che gestisce il container terminal dello scalo portuale calabrese. «Gli investimenti che MSC ha messo in campo per il porto di Gioia Tauro - ha sottolineato Natale Colombo - sono imponenti ed importanti per la sua strategicità al centro del Mediterraneo». Colombo ha specificato che tuttavia «il progetto di rilancio deve vedere protagonista anche il sindacato confederale pronto a far valere le proprie capacità di elaborazione e di progettualità politica». «Gli impegni economici del gruppo - ha proseguito il rappresentante dell'organizzazione sindacale - sono essenziali per un riposizionamento cruciale del porto nello scacchiere dello shipping mondiale e le migliori performances dello scalo si potranno ottenere, favorendo un clima aziendale meno teso ma rivolto al dialogo ed alla condivisione distinguendo i contesti e le situazioni. Auspichiamo - ha concluso Colombo - che gli investimenti in atto ripaghino non solo il terminalista ed il Paese, ma anche le centinaia di lavoratori che già stanno dando il proprio contributo propositivo al raggiungimento dei migliori risultati possibili».

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

Evento di base allegato	Destinatario	Data di arrivo	Data di partenza

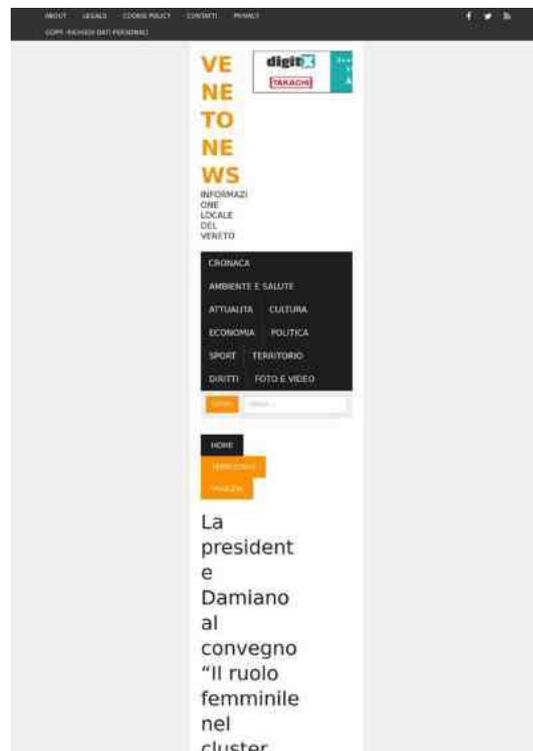
Venezia: Damiano al convegno "Il ruolo femminile nel cluster marittimo, esperienze a confronto"

(FERPRESS) - **Venezia**, 29 NOV - La presidente del Consiglio comunale, Ermelinda Damiano, è intervenuta questa mattina al Parco scientifico Vega a Mestre, al convegno "Il ruolo femminile nel cluster marittimo, esperienze a confronto", organizzato da "The International Propeller Club" nell'ambito del "World maritime day 2019" al **Porto di Venezia**. Dopo il videomessaggio del segretario generale dell' International Maritime Organization, Kitack Lim, e del presidente Propeller Club Port of Venice, Massimo Bernardo, ci sono stati i saluti da parte delle autorità presenti, tra le quali il ministro per la Famiglia e le Pari opportunità, Elena Bonetti, che ha parlato del ruolo delle donne nel mondo del lavoro e di parità tra uomo e donna nel contesto italiano e internazionale. "Purtroppo negli anni passati sono stati molti i pregiudizi e i preconcetti sul ruolo delle donne nel mondo del lavoro - ha dichiarato la presidente Damiano - superati però dai risultati che le donne hanno conseguito a favore della collettività. Per consolidare questi traguardi è necessario che le Istituzioni facciano la loro parte per garantire alle donne pari opportunità di lavoro e di studio, per garantire insomma la cosiddetta uguaglianza di genere. Novembre è il mese delle iniziative contro la violenza sulle donne e, come Comune di **Venezia**, a questo proposito, facciamo da anni un importante lavoro nelle scuole, per stimolare i ragazzi al dialogo e al rispetto dell'altro e, in questo caso, della donna. L' inclusione delle donne in ruoli tradizionalmente appannaggio degli uomini passa attraverso l' impegno e la professionalità che ognuna di noi profonde con serietà e disciplina nel proprio settore, ma non può prescindere dal riconoscimento di questo ruolo da parte degli uomini. Per rendere ugualmente efficace ogni esperienza umana è necessario far crescere il dialogo tra donne e uomini nei diversi ambienti di lavoro, di studio e, in primis nella famiglia. L' esempio deve venire anche dal mondo politico: al Comune di **Venezia** questo è già una realtà visto che io rivesto la seconda carica dell' Amministrazione, quale presidente del Consiglio comunale, e la terza, quella di vicesindaco, è ricoperta da un' altra donna, Luciana Colle, e numerose sono le donne impegnate come assessori e consiglieri comunali". La mattina è proseguita con le tavole rotonde su "Lavoro: team misti e ruoli nel cluster marittimo" e "Gender pay gap e diporto nautico: proposte".



La presidente Damiano al convegno "Il ruolo femminile nel cluster marittimo, esperienze a confronto"

La presidente del Consiglio comunale, Ermelinda Damiano, è intervenuta questa mattina al Parco scientifico Vega a Mestre, al convegno "Il ruolo femminile nel cluster marittimo, esperienze a confronto", organizzato da "The International Propeller Club" nell'ambito del "World maritime day 2019" al Porto di Venezia. Dopo il videomessaggio del segretario generale dell'International Maritime Organization, Kitack Lim, e del presidente Propeller Club Port of Venice, Massimo Bernardo, ci sono stati i saluti da parte delle autorità presenti, tra le quali il ministro per la Famiglia e le Pari opportunità, Elena Bonetti, che ha parlato del ruolo delle donne nel mondo del lavoro e di parità tra uomo e donna nel contesto italiano e internazionale. "Purtroppo negli anni passati sono stati molti i pregiudizi e i preconcetti sul ruolo delle donne nel mondo del lavoro - ha dichiarato la presidente Damiano - superati però dai risultati che le donne hanno conseguito a favore della collettività. Per consolidare questi traguardi è necessario che le Istituzioni facciano la loro parte per garantire alle donne pari opportunità di lavoro e di studio, per garantire insomma la cosiddetta uguaglianza di genere. Novembre è il mese delle iniziative contro la violenza sulle donne e, come Comune di Venezia, a questo proposito, facciamo da anni un importante lavoro nelle scuole, per stimolare i ragazzi al dialogo e al rispetto dell'altro e, in questo caso, della donna. L'inclusione delle donne in ruoli tradizionalmente appannaggio degli uomini passa attraverso l'impegno e la professionalità che ognuna di noi profonde con serietà e disciplina nel proprio settore, ma non può prescindere dal riconoscimento di questo ruolo da parte degli uomini. Per rendere ugualmente efficace ogni esperienza umana è necessario far crescere il dialogo tra donne e uomini nei diversi ambienti di lavoro, di studio e, in primis nella famiglia. L'esempio deve venire anche dal mondo politico: al Comune di Venezia questo è già una realtà visto che io rivesto la seconda carica dell'Amministrazione, quale presidente del Consiglio comunale, e la terza, quella di vicesindaco, è ricoperta da un'altra donna, Luciana Colle, e numerose sono le donne impegnate come assessori e consiglieri comunali". La mattina è proseguita con le tavole rotonde su "Lavoro: team misti e ruoli nel cluster marittimo" e "Gender pay gap e diporto nautico: proposte". (Comune di Venezia)



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Il diktat di Autofiori : la A6 dovrà chiudere in caso di allerta meteo

La richiesta della società sul tavolo del prefetto: Tir e auto dirottati sulla provinciale I trasportatori in disaccordo sul piano neve: «Fermare solo i camion senza catene»

Giovanni Vaccaro SAVONA Riaperta ieri l' autostrada A6, all' alba di oggi è stata la volta della strada provinciale 29 del Cadibona, ma la viabilità del Savonese resta appesa a un esile filo. Ogni nuvolone che si profili all' orizzonte può rappresentare una minaccia. Ieri in Prefettura sono state esaminate e discusse le indicazioni per gestire il traffico, soprattutto quello dei mezzi pesanti, in questa fase nella quale l' autostrada è aperta con una sola corsia per senso di marcia. Per giunta in una zona in cui insiste una frana che, sia pure sul versante opposto, ha già provocato il crollo del viadotto Madonna del Monte. Autofiori, la società del gruppo Sias che gestisce la A6, ha portato il suo piano della mobilità al tavolo tra il prefetto Antonio Cananà, gli enti locali, gli operatori economici, Unione industriali, **Autorità portuale**, i rappresentanti degli autotrasportatori e delle forze dell' ordine. L' apertura del bypass sulla carreggiata sud (che tra l' altro è quella più recente, mentre quella interrotta dal crollo risale agli anni Cinquanta) è una soluzione provvisoria, ma la società ha fatto presente che, in presenza di una nuova perturbazione di forte intensità, sarà necessario disporre interventi immediati in caso di eventuali ulteriori movimenti. Anche arrivando al blocco della circolazione per ragioni di sicurezza, considerato che la frana al momento non è statica. Pioggia e neve potrebbero rappresentare un problema ben più grave dei disagi già provocati dagli scorsi inverni. Una nuova allerta rossa o arancione, infatti, potrebbe avere come effetto lo stop senza preavviso per i veicoli in transito sulla Torino -Savona. In caso di allerta gialla la situazione andrà lutata. Inoltre, in condizioni di neve, l' idea di massima è fermare i mezzi pesanti, senza più effettuare i filtraggi. In caso di chiusura della A6, verrebbe disposta l' uscita obbligatoria ad Altare, dirottando i veicoli sulla sp29. Se anche il Cadibona non fosse percorribile, i camion dovranno invertire la marcia e dirigersi verso la A21 Torino -Piacenza. Altre limitazioni interessano anche la rete viaria locale, in particolare le provinciali 334 Albisola-Stella-Sassello e 542 Giovo-Pontinvrea-Dego, lungo le quali il divieto per i mezzi pesanti con massa superiore alle 7,5 tonnellate è già scattato giovedì e durerà fino al 6 dicembre. Ma con l' incognita che la limitazione possa essere reinserita ogni volta che dovesse scattare la chiusura dell' autostrada. «Va riconosciuto alle istituzioni di aver lavorato bene nell' emergenza per gestire una situazione drammatica - commentano Giuseppe Barberis e Matteo Sacchetti (Cna-Fita), contattati dal Secolo XIX -, ma sarebbe opportuno riprendere in mano il piano neve, vista la situazione. Siamo estremamente preoccupati sia per il presente sia per il futuro. Capiamo il problema, la situazione della viabilità è drammatica: la riapertura della A6 è una boccata di ossigeno per le aziende, con l' isolamento della Liguria si rischiano danni economici enormi per le imprese. Però siamo al punto di dover sperare che la frana sia ferma, non piova e non nevichi più, per poter far circolare i camion e far lavorare le aziende. Superata l' emergenza, sarebbe opportuno rivedere il piano neve in base anche all' entità dei fenomeni: un camion attrezzato, con catene montate, è in grado di circolare. Bisognerebbe che fosse fermato soltanto chi non è in regola».



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Ecco il bilancio del nubifragio : Varazze in rosso per 12 milioni

Frane e strade pericolanti sono in cima alle prime liste stilate dai Comuni In Valbormida la stima è già verso gli otto milioni, sulla costa è anche peggio

Alessandro Palmesino Un conto da decine di milioni. Ed è solo provvisorio, perché le cifre dei danni subiti dall' ondata di maltempo che i Comuni del Savonese denunciano in questi giorni sono solo primissime stime, ep pure già pesantissime in termini di costi economici. Il capoluogo denuncia oltre 3 milioni di danni, di cui 800 mila euro di somme urgenze, ma il record spetta a Varazze con 12 milioni di rosso. La Valbormida mette insieme un pacchetto plurimi lionario, con Murialdo, Bor mida, çlodio, Cengio e Millesimo che volano, insieme, verso quota 8 milioni. Si parla di danni gravissimi e di cifre irraggiungibili per le casse dei Comuni del territorio: basta fare riferimento al bilancio complessivo di Cairo, che è il maggiore dei centri della Valle; è di poco superiore ai 20 milioni. Le denunce di danni intersecano competenze proprie con altre, il che rende già ora complesso il ripristino di molte opere: partendo dalle strade provinciali, per arrivare al groviglio di competenze che riguardano Savona e Vado, dove Comune, Provincia, Anas e **Autorità Portuale** dovranno ciascuna capire come e quanto dover contribuire per ogni capitolo. Proprio a Vado, come evidenziato nella tabella qui a fianco, si denunciano almeno 17 milioni da mettere subito in campo, ma le diverse competenze potrebbero rendere più complicati gli interventi. Senza contare il circondario del capoluogo, con Quiliano, Albisola e Celle che chiedono, insieme, oltre 7 milioni. Una mazzata a cui l' Anci Liguria, già nei giorni scorsi, ha chiesto di poter rispondere con una norma che renda meno difficile la spesa e soprattutto l' utilizzo del fondo nazionale id solidarietà per i piccoli Comuni, che ammonta a 100 milioni, direttamente in questa emergenza. -

Comune	Danni (Miliardi di Euro)
Varazze	12
Cairo	20
Murialdo, Bor mida, çlodio, Cengio e Millesimo	8
Quiliano, Albisola e Celle	7

Ansa

Savona, Vado

Costa, no impatti da A6 e A26 a Savona

In seguito alla temporanea chiusura delle autostrade A6 e A26, principali direttrici dal Piemonte verso il porto di Savona, Costa Crociere "non ha avuto impatti significativi" sulle vendite, ma l' accaduto "impone delle riflessioni sulla gestione dell' assetto idrogeologico della Liguria". Lo dichiara il senior vice president per le vendite a livello mondiale di Costa Crociere Massimo Brancaleoni stamani a Genova a Palazzo San Giorgio a margine della presentazione dei dati dell' Osservatorio Deloitte dedicato alle aziende liguri. Savona è il principale home port della compagnia. "Non ho informazioni che attestino impatti significativi, c' è una riflessione più importante da fare sull' assetto idrogeologico della Liguria, ma non ha niente a che fare con il business", commenta.

The screenshot shows the ANSA Liguria website interface. The main headline is "Costa, no impatti da A6 e A26 a Savona". Below the headline is a sub-headline: "È il principale home port della compagnia". The article text is visible, starting with "In seguito alla temporanea chiusura delle autostrade A6 e A26, principali direttrici dal Piemonte verso il porto di Savona, Costa Crociere 'non ha avuto impatti significativi' sulle vendite, ma l'accaduto 'impone delle riflessioni sulla gestione dell'assetto idrogeologico della Liguria'". The article is dated 29 November 2019. To the right of the article is a sidebar with an advertisement for "L'ALBUM" by Mira Fossati, with a "ACQUISTA ORA" button. Below the article are social media sharing icons and a "PRODUZIONE INTEGRATA E CREATIVI ANSA" section.

Emergenza nel savonese, Uiltrasporti: "Porto, logistica e infrastrutture devono essere una priorità"

"Crediamo che l' istituzione di un decreto Liguria, che quindi comprenda tutto il territorio della regione possa essere una soluzione"

"La convocazione di un tavolo di emergenza nel palazzo della Regione Liguria coordinata dall' assessore Benveduti si è conclusa ieri sera alla presenza delle principali rappresentanze sindacali, delle associazioni commerciali e della portualità. E' subito emersa la grave situazione del territorio e di tutte le possibili ricadute che questo grave evento avrà, nonché dei tempi di intervento che dovranno essere ridotti al minimo" commentano in una nota Franco Papparuso e Pier Francesco Bossi di Uiltrasporti Savona. "La situazione portuale è fonte di grande preoccupazione in quanto la circolazione delle merci è gravemente compromessa e potrebbe essere causa di perdita di traffici e conseguentemente potrebbe mettere a rischio molti posti di lavoro. Crediamo che l' istituzione di un decreto Liguria, che quindi comprenda nel suo articolato, tutto il territorio della regione possa essere una soluzione, tenendo sempre presente però che la realtà portuale Savonese, che ancora porta i segni della mareggiata dello scorso anno con una viabilità portuale tuttora compromessa, debba essere considerata seriamente". "Le ricadute occupazionali in ambito portuale e nella logistica saranno inevitabili se non si provvederà in tempi brevissimi a mettere in campo tutte le contromisure possibili, a partire da ammortizzatori sociali dedicati e da sgravi fiscali alle imprese operanti nel settore portuale - proseguono - Le conseguenze inevitabili relative al tragico evento del ponte Morandi avevano fortemente colpito in modo importante l' anno passato la Compagnia Portuale di Savona riducendo in modo notevole le giornate lavorative, la situazione attuale quindi causerebbe una ulteriore diminuzione dei turni lavorati aggiungendo precarietà e preoccupazione". "La Segreteria Uiltrasporti - concludono - ritiene che sia necessario un coordinamento tra le Istituzioni e il Governo che dovrà dare corpo agli interventi a tutela del territorio e dei lavoratori a carattere di massima urgenza".



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Piattaforma, nuove linee per Medio Oriente e India

A meno di un mese dall'inaugurazione, il terminal "Vado gateway" si è già assicurato due nuove linee marittime. La capogruppo Maersk collegherà dal febbraio 2020 la piattaforma container di Apm con il Nord America, il Medio Oriente e l'India. A Vado faranno scalo le sette navi del servizio "ME2" di Maersk che parte dal porto di Tangeri, in Marocco, e dopo scali ad Algeciras, Valencia e Fos-sur-Mer/Marsiglia, arri verà a Vado, per poi continuare verso Port Said, in Egitto, e altri terminal in Arabia Saudita, Oman ed Emirati Arabi, fino ad Abu Dhabi. Le cinque navi del servizio "MMX", invece, faranno rotta verso il Nord America. Sempre partendo da Tangeri, toccheranno Salerno e quindi Vado. Da qui proseguiranno per Fos-sur-Mer/Marsiglia, Algeciras e, attraversando l'Oceano Atlantico, arriveranno fino a Montreal, in Canada.



Vado: due nuove linee marittime di Maersk. Da febbraio 2020 il nuovo terminal container sarà collegato con Nord America, Medio Oriente e India

(FERPRESS) - Savona, 29 NOV - Arrivano buone notizie anche dal punto di vista commerciale per Vado Gateway, il terminal container di APM Terminals la cui costruzione sta per essere ultimata e che verrà inaugurato il 12 dicembre prossimo. La nuova piattaforma infatti si è già assicurata l'arrivo in due importanti collegamenti marittimi di Maersk, armatore parte di AP Moller-Maersk, gruppo che detiene il 50,1% delle quote di Vado Gateway. A partire dal febbraio 2020 le navi del servizio ME2 di Maersk, che collega il Mediterraneo con il Medio Oriente e l'India, e del servizio MMX, che collega il Mediterraneo col Nord America, faranno scalo a Vado. La linea ME2 parte dal **porto** di Tangeri in Marocco e dopo scali ad Algeciras, Valencia e Fos-sur-Mer/Marsiglia dal prossimo febbraio arriverà appunto a Vado, per poi continuare il suo viaggio verso Port Said in Egitto e vari altri terminal in Arabia Saudita, Oman ed Emirati Arabi, fino ad Abu Dhabi. Il servizio offrirà inoltre la possibilità di trasbordare i container su altre navi (transhipment) in modo da farli giungere fino in India. Sono sette le navi di Maersk impegnate sulla linea ME2, tutte portacontainer di capacità da 7 mila a 8 mila TEUs, che garantiranno l'arrivo di una nave alla settimana a Vado Ligure. Identica sarà la frequenza settimanale a Vado Gateway anche per la linea MMX, che partirà sempre da Tangeri ma che poi farà rotta verso il **porto** di **Salerno** prima di toccare il terminal ligure. Dopo lo scalo a Vado le navi proseguiranno poi per Fos-sur-Mer/Marsiglia, Algeciras e poi attraverseranno l'Oceano Atlantico fino a Montreal, in Canada. Su questa linea sono invece cinque le navi impegnate, da circa 2.500 TEUs ciascuna. Il nuovo terminal Vado Gateway, semi-automatizzato, ha fondali a filo banchina di 17,25 metri e banchine di 4,5 metri sopra il livello del mare, dimensioni che consentiranno in futuro di accogliere ed operare anche le "grandi navi" di ultima generazione (ULCS - Ultra large container ships). Vado Gateway disporrà inoltre di uno dei sistemi di accesso per i camion tra i più tecnologici al mondo. L'arrivo al terminal avverrà grazie alla presenza di 14 corsie reversibili ad alto contenuto di automazione, gestite con un sistema di "appuntamenti" denominato Truck appointment system (TAS). Gli autotrasportatori che si presenteranno ai varchi di accesso avranno precedentemente annunciato il loro arrivo e ricevuto conferma attraverso un'interfaccia web collegata ai sistemi informatici. Una volta giunti in **porto** attraverseranno un lettore ottico che sarà in grado di riconoscere il trasportatore grazie alla targa del mezzo ed al numero del contenitore. Di grande rilievo anche la capacità di connessione intermodale: l'obiettivo dichiarato di APM Terminals infatti è di arrivare a movimentare via ferrovia il 40% dei volumi di traffico, grazie al raccordo che collega il terminal con la rete ferroviaria nazionale. Inizialmente saranno 4/5 le coppie di treni settimanali che da Vado raggiungeranno vari snodi intermodali nel Nord e Nord Est del Paese, fra cui Milano, Rubiera (Re) e Padova, ma il loro numero è destinato a salire progressivamente.



Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Maersk, Toti risponde a critiche PD: "Cittadini e mondo economico sanno valutare. Infatti vi hanno mandato a casa"

"Maersk piattaforma simbolo di una Liguria che non si arrende"

Vado Ligure . "Spiace ancora una volta constatare che nemmeno in alcuni momenti cruciali per la vita della regione il Pd riesca ad essere costruttivo, ma preferisca fare il menagramo, perché evidentemente è la cosa che gli riesce meglio" esordisce il presidente della regione Liguria Giovanni Toti , alle critiche sollevate dal partito democratico sulla piattaforma Maersk . "La piattaforma Maersk, che verrà inaugurata il prossimo 12 dicembre , è il simbolo di una Liguria che non vuole e non si arrende neppure di fronte ad un' ondata di maltempo eccezionale e ad avversità straordinarie. Il non far nulla è quello che ha contraddistinto il governo del Pd che infatti è stato mandato a casa" continua il presidente. "Vedere questa piattaforma quasi completa è molto importante per la Liguria, soprattutto in un momento come questo. Il terminal sarà inaugurato a breve e operativo nei primi mesi dell' anno a venire, con tempistiche progressive che ci permetteranno di adeguare le infrastrutture sulle quali l' **autorità portuale** sta lavorando di buona lena". " Quello di Vado Ligure 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. Non mi pare che siano cifre trascurabili. Ma evidentemente per il Pd sì. Meno male che i cittadini hanno capito che preferite la polemica sterile e il non fare, all' impegno per il futuro e infatti, uno dopo l' altro, vi hanno mandati tutti a casa. Saluti cari da Vado" conclude Toti. Altre notizie di Vado Ligure calcio Seconda Categoria girone B: nuovamente fissati i recuperi della quinta giornata Finalmente sereno! Visite guidate, spettacoli, enogastronomia, sport: un allettante fine settimana di eventi in provincia novità Nord America e Medio Oriente-India: a Vado Gateway due nuove linee marittime di Maersk Affondo Piattaforma Vado, Pd all' attacco: "Vergognosa la passerella di Toti, opere e viabilità ferme da più di 4 anni" Dalla Home Buona notizia! Aurelia a Finale Ligure, fumata bianca: "Alle 18 riapertura a senso unico alternato" testimone diretto Attentato al London Bridge, il sindaco di Loano: "Ero lì. Un brivido lungo la schiena" Finalmente sereno! Visite guidate, spettacoli, enogastronomia, sport: un allettante fine settimana di eventi in provincia Post maltempo Varazze, lavori per somme urgenze da 9 mln di euro: in volo i droni per la mappatura delle frane.



Maersk annuncia i primi due servizi di linea che scaleranno il nuovo container terminal di Vado Ligure

Uno è il ME2 che attualmente approda a Genova. Il secondo è il servizio MMX che sinora scala a La Spezia. Ovviamente a Genova e **Savona** è molta alta l'attesa di conoscere come la compagnia danese Maersk Line, leader mondiale del trasporto marittimo containerizzato, distribuirà i propri servizi tra i porti del Mediterraneo settentrionale successivamente all'inaugurazione prevista il prossimo 12 dicembre di **Vado Gateway**, il container terminal del **porto di Savona - Vado Ligure** che sarà gestito APM Terminals, la filiale terminalista del gruppo Maersk che possiede il 50,1% del capitale di **Vado Gateway**, società partecipata al 40% dalla COSCO Shipping Ports del gruppo armatoriale cinese COSCO Shipping e al 9,9% dalla società portuale cinese Qingdao Port International Development Co. Un'attesa che è comune anche ad altri porti italiani ed esteri, per le ripercussioni che l'apertura del nuovo terminal portuale potrà avere sulla configurazione della rete di servizi di linea nel Mediterraneo. Una prima indicazione sulle intenzioni di Maersk è giunta oggi con la comunicazione che a partire dal prossimo febbraio la compagnia di navigazione dirotterà sul nuovo terminal vadese due servizi. Non si tratta di primari servizi operati dalle navi del gruppo danese sulle rotte est-ovest, ma ciò naturalmente non significa che la compagnia non riponga eccessiva fiducia sulle possibilità di **Vado Gateway** di diventare uno dei principali hub del mercato mediterraneo, quanto probabilmente che Maersk non voglia caricare d'eccessiva attività il nuovo terminal durante la sua fase di rodaggio. Da febbraio inizieranno ad approdare al terminal di **Vado** le portacontainer del servizio Europe - Middle East (ME2), che collega il Mediterraneo con il Medio Oriente e l'India, e del servizio Med - Montreal Express (MMX), che collega il Mediterraneo con il Nord America. Attualmente la rotazione del servizio ME2, nel quale sono impiegate sette navi da 7-8mila teu, scala i porti di Damman, Al Jubayl, Abu Dhabi, Jebel Ali, Salalah, Jeddah, Port Said, Marsaxlokk, Tanger Med, Algeiras, Valencia, Fos e Genova. **Vado Gateway** ha reso noto che dal prossimo febbraio, dopo lo scalo al **porto** francese di Fos, il servizio toccherà settimanalmente il nuovo container terminal di **Vado** per poi proseguire verso lo scalo egiziano di Port Said. A perdere la toccata sarà quindi il **porto** di Genova. L'attuale rotazione del servizio MMX, che impegna cinque portacontainer da 2.500 teu, effettua scali a La Spezia, Fos, Algeiras, Tanger Med, Montreal, Tanger Med. **Vado Gateway** ha specificato che da febbraio la linea MMX, che partirà sempre da Tangeri, farà poi rotta verso il **porto** di Salerno, recentemente cancellato dalla rotazione del servizio, prima di toccare il terminal di **Vado Ligure** per proseguire quindi per Fos-sur-Mer. A farne le spese sarà quindi il **porto** di La Spezia, mentre Salerno sarà reinserito nella rotazione.



Informazioni Marittime

Savona, Vado

Due nuovi servizi al Vado Gateway di Genova

Il terminal, che sarà inaugurato il 12 dicembre, vede già due collegamenti Maersk verso Mediterraneo e Medio Oriente, operativi da febbraio 2020

In attesa dell' inaugurazione del Vado Gateway , fissata per il 12 dicembre, il nuovo polo container di APM Terminals (gruppo Maersk) di Vado Ligure, nel **porto** di **Genova**, si è già assicurato l' arrivo in due importanti collegamenti marittimi dell' armatore danese (che detiene il 50,1 per cento delle quote di Vado Gateway). A partire da febbraio 2020 le navi del servizio ME2 , che collega il Mediterraneo con il Medio Oriente e l' India, e del servizio MMX , che collega il Mediterraneo col Nord America, faranno scalo a Vado. ME2 Parte dal **porto** di Tangeri in Marocco e dopo scali ad Algeciras, Valencia e Fos-sur-Mer/Marsiglia dal prossimo febbraio arriverà appunto a Vado, per poi continuare il suo viaggio verso Port Said in Egitto e vari altri terminal in Arabia Saudita, Oman ed Emirati Arabi, fino ad Abu Dhabi. Il servizio offrirà inoltre la possibilità di trasbordare i container su altre navi (transhipment) in modo da farli giungere fino in India. Sono sette le navi di Maersk impegnate sulla linea ME2, tutte portacontainer di capacità da 7 mila a 8 mila TEUs, che garantiranno l' arrivo di una nave alla settimana a Vado Ligure. MMX Identica sarà la frequenza settimanale di questo servizio, che partirà sempre da Tangeri ma che poi farà rotta verso il **porto** di Salerno prima di toccare il terminal ligure. Dopo lo scalo a Vado le navi proseguiranno poi per Fos-sur-Mer/Marsiglia, Algeciras e poi attraverseranno l' Oceano Atlantico fino a Montreal, in Canada. Su questa linea sono invece cinque le navi impegnate, da circa 2,500 TEUs ciascuna. Il nuovo terminal Vado Gateway, semi-automatizzato, ha fondali a filo banchina di 17,25 metri e banchine di 4,5 metri sopra il livello del mare, dimensioni che consentiranno in futuro di accogliere ed operare anche le navi di ultima generazione, le ultra-large container ships , di capienza superiore alle 14 mila teu. Disporrà inoltre di uno dei sistemi di accesso per i camion tra i più tecnologici al mondo. L' arrivo al terminal avverrà grazie alla presenza di 14 corsie reversibili ad alto contenuto di automazione, gestite con un sistema di "appuntamento" denominato Truck appointment system (TAS). Gli autotrasportatori che si presenteranno ai varchi di accesso avranno precedentemente annunciato il loro arrivo e ricevuto conferma attraverso un' interfaccia web collegata ai sistemi informatici. Una volta giunti in **porto** attraverseranno un lettore ottico che sarà in grado di riconoscere il trasportatore grazie alla targa del mezzo e al numero del contenitore. Grazie a queste nuove modalità di ingresso e uscita, APM Terminals conta di arrivare a movimentare via ferrovia a Vado Ligure il 40 per cento dei volumi di traffico, grazie al raccordo che collega il terminal con la rete ferroviaria nazionale. Inizialmente saranno tra le quattro e le cinque coppie di treni settimanali che da Vado raggiungeranno vari snodi intermodali nel Nord e Nord Est del Paese, fra cui Milano, Rubiera (Re) e Padova, ma il loro numero è destinato a salire progressivamente.

Questo sito utilizza i cookie per rendere la tua esperienza di navigazione più piacevole. Cliccando questo banner, accetti il utilizzo di cookie. [No cookie](#) [Chiudi](#)

Mostra maggiori informazioni

Informazioni Marittime

Strutture

Servizi Online

ARMATORI

AL FERRARI

Vado Gateway: nuove linee marittime Maersk

Dal prossimo Febbraio collegamento col Nord America, Medio Oriente e l'India

Giulia Sarti

VADO LIGURE A due settimane dall'inaugurazione del Vado Gateway, il terminal container di Apm Terminals di Vado Ligure, si annunciano ulteriori novità. In attesa della data del 12 Dicembre la nuova piattaforma si è già assicurata l'arrivo in due importanti collegamenti marittimi di Maersk, armatore parte di AP Moller-Maersk, gruppo che detiene il 50,1% delle quote di Vado Gateway. Dal prossimo Febbraio le navi del servizio ME2 di Maersk, che collega il Mediterraneo con il Medio Oriente e l'India, e del servizio MMX, che collega il Mediterraneo col Nord America, faranno scalo a Vado. Partendo dal porto di Tangeri in Marocco, la linea ME2 dopo scali ad Algeciras, Valencia e Fos-sur-Mer/Marsiglia arriverà appunto a Vado, per poi continuare il suo viaggio verso Port Said in Egitto e vari altri terminal in Arabia Saudita, Oman ed Emirati Arabi, fino ad Abu Dhabi. Il servizio offrirà inoltre la possibilità di trasbordare i container su altre navi (transhipment) in modo da farli giungere fino in India. Sono sette le navi di Maersk impegnate sulla linea ME2, tutte portacontainer di capacità da 7 mila a 8 mila teu, che garantiranno l'arrivo di una nave alla settimana a Vado Ligure. Identica sarà la frequenza settimanale a Vado Gateway anche per la linea MMX, che partirà sempre da Tangeri ma che poi farà rotta verso il porto di Salerno prima di toccare il terminal ligure. Dopo lo scalo a Vado le navi proseguiranno poi per Fos-sur-Mer/Marsiglia, Algeciras e poi attraverseranno l'Oceano Atlantico fino a Montreal, in Canada. Su questa linea sono invece cinque le navi impegnate, da circa 2.500 teu ciascuna. Il nuovo terminal Vado Gateway, semi-automatizzato, ha fondali a filo banchina di 17,25 metri e banchine di 4,5 metri sopra il livello del mare, dimensioni che consentiranno in futuro di accogliere ed operare anche le grandi navi di ultima generazione (Ulcs/Ultra large container ships). Vado Gateway disporrà inoltre di uno dei sistemi di accesso per i camion tra i più tecnologici al mondo. L'arrivo al terminal avverrà grazie alla presenza di 14 corsie reversibili ad alto contenuto di automazione, gestite con un sistema di appuntamenti denominato Truck appointment system (Tas). Gli autotrasportatori che si presenteranno ai varchi di accesso avranno precedentemente annunciato il loro arrivo e ricevuto conferma attraverso un'interfaccia web collegata ai sistemi informatici. Una volta giunti in porto attraverseranno un lettore ottico che sarà in grado di riconoscere il trasportatore grazie alla targa del mezzo ed al numero del contenitore. Di grande rilievo anche la capacità di connessione intermodale: l'obiettivo dichiarato di Apm Terminals infatti è di arrivare a movimentare via ferrovia il 40% dei volumi di traffico, grazie al raccordo che collega il terminal con la rete ferroviaria nazionale. Inizialmente saranno 4/5 le coppie di treni settimanali che da Vado raggiungeranno vari snodi intermodali nel Nord e Nord Est del Paese, fra cui Milano, Rubiera (Re) e Padova, ma il loro numero è destinato a salire progressivamente.

The screenshot shows the top of a web page from 'Messaggero Marittimo.it'. The header includes the site logo, navigation links for 'SHIPPERI', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO', and a search icon. The main article title is 'Vado Gateway: nuove linee marittime Maersk' with a sub-headline 'Dal prossimo Febbraio collegamento col Nord America, Medio Oriente e l'India'. Below the title is a photo of a Maersk container ship at a port. To the right of the photo is a 'NEWSLETTER' sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'Registrazione' button. Below the photo is a short text snippet: 'VADO LIGURE - A due settimane dall'inaugurazione del Vado Gateway, il terminal container di Apm Terminals di Vado Ligure, si annunciano ulteriori novità. In attesa della data del 12 Dicembre la nuova piattaforma si è già assicurata l'arrivo in due importanti collegamenti marittimi di Maersk, armatore parte di AP Moller-Maersk, gruppo che detiene il 50,1% delle quote di Vado Gateway. Dal prossimo Febbraio le navi del servizio ME2 di Maersk, che collega il Mediterraneo con il Medio Oriente e l'India, e del servizio MMX, che collega il Mediterraneo col Nord America, faranno scalo a Vado. Partendo dal porto di Tangeri in Marocco, la linea ME2 dopo scali ad Algeciras, Valencia e Fos-sur-Mer/Marsiglia arriverà appunto a Vado, per poi continuare il suo viaggio verso Port Said in Egitto e vari altri terminal in Arabia Saudita, Oman ed Emirati Arabi, fino ad Abu Dhabi. Il servizio offrirà inoltre la possibilità di trasbordare i container su altre navi (transhipment) in modo da farli giungere fino in India. Sono sette le navi di Maersk impegnate sulla linea ME2, tutte portacontainer di capacità da 7 mila a 8 mila teu, che garantiranno l'arrivo di una nave alla settimana a Vado Ligure. Identica sarà la frequenza settimanale a Vado Gateway anche per la linea MMX, che partirà sempre da Tangeri ma che poi farà rotta verso il porto di Salerno prima di toccare il terminal ligure. Dopo lo scalo a Vado le navi proseguiranno poi per Fos-sur-Mer/Marsiglia, Algeciras e poi attraverseranno l'Oceano Atlantico fino a Montreal, in Canada. Su questa linea sono invece cinque le navi impegnate, da circa 2.500 teu ciascuna. Il nuovo terminal Vado Gateway, semi-automatizzato, ha fondali a filo banchina di 17,25 metri e banchine di 4,5 metri sopra il livello del mare, dimensioni che consentiranno in futuro di accogliere ed operare anche le grandi navi di ultima generazione (Ulcs/Ultra large container ships). Vado Gateway disporrà inoltre di uno dei sistemi di accesso per i camion tra i più tecnologici al mondo. L'arrivo al terminal avverrà grazie alla presenza di 14 corsie reversibili ad alto contenuto di automazione, gestite con un sistema di appuntamenti denominato Truck appointment system (Tas). Gli autotrasportatori che si presenteranno ai varchi di accesso avranno precedentemente annunciato il loro arrivo e ricevuto conferma attraverso un'interfaccia web collegata ai sistemi informatici. Una volta giunti in porto attraverseranno un lettore ottico che sarà in grado di riconoscere il trasportatore grazie alla targa del mezzo ed al numero del contenitore. Di grande rilievo anche la capacità di connessione intermodale: l'obiettivo dichiarato di Apm Terminals infatti è di arrivare a movimentare via ferrovia il 40% dei volumi di traffico, grazie al raccordo che collega il terminal con la rete ferroviaria nazionale. Inizialmente saranno 4/5 le coppie di treni settimanali che da Vado raggiungeranno vari snodi intermodali nel Nord e Nord Est del Paese, fra cui Milano, Rubiera (Re) e Padova, ma il loro numero è destinato a salire progressivamente.'

A Vado Gateway due nuove linee marittime di Maersk

A partire da febbraio 2020 il nuovo terminal container sarà collegato con il Nord America, con il Medio Oriente e con l' India

Arrivano buone notizie anche dal punto di vista commerciale per Vado Gateway, il terminal container di APM Terminals la cui costruzione sta per essere ultimata e che verrà inaugurato il 12 dicembre prossimo. La nuova piattaforma infatti si è già assicurata l' arrivo in due importanti collegamenti marittimi di Maersk, armatore parte di AP Moller-Maersk, gruppo che detiene il 50,1% delle quote di Vado Gateway . A partire dal febbraio 2020 le navi del servizio ME2 di Maersk, che collega il Mediterraneo con il Medio Oriente e l' India, e del servizio MMX, che collega il Mediterraneo col Nord America, faranno scalo a Vado. La linea ME2 parte dal **porto** di Tangeri in Marocco e dopo scali ad Algeciras, Valencia e Fos-sur-Mer/Marsiglia dal prossimo febbraio arriverà appunto a Vado, per poi continuare il suo viaggio verso Port Said in Egitto e vari altri terminal in Arabia Saudita, Oman ed Emirati Arabi, fino ad Abu Dhabi. Il servizio offrirà inoltre la possibilità di trasbordare i container su altre navi (transhipment) in modo da farli giungere fino in India. Sono sette le navi di Maersk impegnate sulla linea ME2, tutte portacontainer di capacità da 7 mila a 8 mila TEUs, che garantiranno l' arrivo di una nave alla settimana a Vado Ligure. Identica sarà la frequenza settimanale a Vado Gateway anche per la linea MMX , che partirà sempre da Tangeri ma che poi farà rotta verso il **porto** di Salerno prima di toccare il terminal ligure. Dopo lo scalo a Vado le navi proseguiranno poi per Fos-sur-Mer/Marsiglia, Algeciras e poi attraverseranno l' Oceano Atlantico fino a Montreal, in Canada. Su questa linea sono invece cinque le navi impegnate, da circa 2.500 TEUs ciascuna. Il nuovo terminal Vado Gateway , semi-automatizzato, ha fondali a filo banchina di 17.25 metri e banchine di 4,5 metri sopra il livello del mare, dimensioni che consentiranno in futuro di accogliere ed operare anche le "grandi navi" di ultima generazione (ULCS - Ultra large container ships). Vado Gateway disporrà inoltre di uno dei sistemi di accesso per i camion tra i più tecnologici al mondo. L' arrivo al terminal avverrà grazie alla presenza di 14 corsie reversibili ad alto contenuto di automazione, gestite con un sistema di "appuntamento" denominato Truck appointment system (TAS) . Gli autotrasportatori che si presenteranno ai varchi di accesso avranno precedentemente annunciato il loro arrivo e ricevuto conferma attraverso un' interfaccia web collegata ai sistemi informatici. Una volta giunti in **porto** attraverseranno un lettore ottico che sarà in grado di riconoscere il trasportatore grazie alla targa del mezzo ed al numero del contenitore. Di grande rilievo anche la capacità di connessione intermodale : l' obiettivo dichiarato di APM Terminals infatti è di arrivare a movimentare via ferrovia il 40% dei volumi di traffico, grazie al raccordo che collega il terminal con la rete ferroviaria nazionale. Inizialmente saranno 4/5 le coppie di treni settimanali che da Vado raggiungeranno vari snodi intermodali nel Nord e Nord Est del Paese, fra cui Milano, Rubiera (Re) e Padova, ma il loro numero è destinato a salire progressivamente.



Vado, il presidente Toti risponde al PD: "Cittadini e mondo economico sanno valutare. Infatti vi hanno mandato a casa"

La massima carica regionale replica alle critiche dei Dem sulla piattaforma Maersk

"Spiace ancora una volta constatare che nemmeno in alcuni momenti cruciali per la vita della regione il PD riesca ad essere costruttivo, ma preferisca fare il menagramo, perché evidentemente è la cosa che gli riesce meglio. La piattaforma Maersk, che verrà inaugurata il prossimo 12 dicembre, è il simbolo di una Liguria che non vuole e non si arrende neppure di fronte ad un'ondata di maltempo eccezionale e ad avversità straordinarie. Il non far nulla è quello che ha contraddistinto il governo del Pd che infatti è stato mandato a casa". Risponde così il presidente di Regione Liguria alle critiche del Partito Democratico sulla piattaforma Maersk. "Vedere questa piattaforma quasi completa è molto importante per la Liguria, soprattutto in un momento come questo - continua Toti - Il terminal sarà inaugurato a breve e operativo nei primi mesi dell'anno a venire, con tempistiche progressive che ci permetteranno di adeguare le infrastrutture sulle quali l'**Autorità Portuale** sta lavorando di buona lena. Quello di Vado Ligure 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. Non mi pare che siano cifre trascurabili. Ma evidentemente per il Pd sì. Meno male che i cittadini hanno capito che preferite la polemica sterile e il non fare, all'impegno per il futuro e infatti, uno dopo l'altro, vi hanno mandati tutti a casa. Saluti cari da Vado".



A Vado Gateway due nuovi collegamenti marittimi di Maersk

A partire dal febbraio 2020 il nuovo terminal container sarà collegato con il Nord America, con il Medio Oriente e con l' India Vado Ligure (Savona) 29 novembre 2019 - Arrivano buone notizie anche dal punto di vista commerciale per Vado Gateway, il terminal container di APM Terminals la cui costruzione sta per essere ultimata e che verrà inaugurato il 12 dicembre prossimo. La nuova piattaforma infatti si è già assicurata l'arrivo in due importanti collegamenti marittimi di Maersk, armatore parte di AP Moller-Maersk, gruppo che detiene il 50,1% delle quote di Vado Gateway . A partire dal febbraio 2020 le navi del servizio ME2 di Maersk, che collega il Mediterraneo con il Medio Oriente e l' India, e del servizio MMX, che collega il Mediterraneo col Nord America, faranno scalo a Vado. La linea ME2 parte dal **porto** di Tangeri in Marocco e dopo scali ad Algeciras, Valencia e Fos-sur-Mer/Marsiglia dal prossimo febbraio arriverà appunto a Vado, per poi continuare il suo viaggio verso Port Said in Egitto e vari altri terminal in Arabia Saudita, Oman ed Emirati Arabi, fino ad Abu Dhabi. Il servizio offrirà inoltre la possibilità di trasbordare i container su altre navi (transhipment) in modo da farli giungere fino in India. Sono sette le navi di Maersk impegnate sulla linea ME2, tutte portacontainer di capacità da 7 mila a 8 mila TEUs, che garantiranno l'arrivo di una nave alla settimana a Vado Ligure. Identica sarà la frequenza settimanale a Vado Gateway anche per la linea MMX , che partirà sempre da Tangeri ma che poi farà rotta verso il **porto** di **Salerno** prima di toccare il terminal ligure. Dopo lo scalo a Vado le navi proseguiranno poi per Fos-sur-Mer/Marsiglia, Algeciras e poi attraverseranno l' Oceano Atlantico fino a Montreal, in Canada. Su questa linea sono invece cinque le navi impegnate, da circa 2.500 TEUs ciascuna. Il nuovo terminal Vado Gateway , semi-automatizzato, ha fondali a filo banchina di 17,25 metri e banchine di 4,5 metri sopra il livello del mare, dimensioni che consentiranno in futuro di accogliere ed operare anche le "grandi navi" di ultima generazione (ULCS - Ultra large container ships). Vado Gateway disporrà inoltre di uno dei sistemi di accesso per i camion tra i più tecnologici al mondo. L' arrivo al terminal avverrà grazie alla presenza di 14 corsie reversibili ad alto contenuto di automazione, gestite con un sistema di "appuntamenti" denominato Truck appointment system (TAS) . Gli autotrasportatori che si presenteranno ai varchi di accesso avranno precedentemente annunciato il loro arrivo e ricevuto conferma attraverso un' interfaccia web collegata ai sistemi informatici. Una volta giunti in **porto** attraverseranno un lettore ottico che sarà in grado di riconoscere il trasportatore grazie alla targa del mezzo ed al numero del contenitore. Di grande rilievo anche la capacità di connessione intermodale : l' obiettivo dichiarato di APM Terminals infatti è di arrivare a movimentare via ferrovia il 40% dei volumi di traffico, grazie al raccordo che collega il terminal con la rete ferroviaria nazionale. Inizialmente saranno 4/5 le coppie di treni settimanali che da Vado raggiungeranno vari snodi intermodali nel Nord e Nord Est del Paese, fra cui Milano, Rubiera (Re) e Padova, ma il loro numero è destinato a salire progressivamente.

The screenshot shows the Sea Reporter website with the following content:

- Header:** Sea Reporter.it logo, navigation menu (Home, Attualità & Tecnologia, Shipping, Media & Pagine, Ambienti, News, Turismo, Città, Note & Video, Contatti).
- Article Title:** A Vado Gateway due nuovi collegamenti marittimi di Maersk.
- Text:**
 - Da partire dal febbraio 2020 il nuovo terminal container sarà collegato con il Nord America, con il Medio Oriente e con l'India.
 - Attività buona notizia anche dal punto di vista commerciale per Vado Gateway, il terminal container di APM Terminals la cui costruzione sta per essere ultimata e che verrà inaugurato il 12 dicembre prossimo.
 - La nuova piattaforma infatti si è già assicurata l'arrivo in due importanti collegamenti marittimi di Maersk, armatore parte di AP Moller-Maersk, gruppo che detiene il 50,1% delle quote di Vado Gateway . A partire dal febbraio 2020 le navi del servizio ME2 di Maersk, che collega il Mediterraneo con il Medio Oriente e l'India, e del servizio MMX, che collega il Mediterraneo col Nord America, faranno scalo a Vado.
 - La linea ME2 parte dal porto di Tangeri in Marocco e dopo scali ad Algeciras, Valencia e Fos-sur-Mer/Marsiglia dal prossimo febbraio arriverà appunto a Vado, per poi continuare il suo viaggio verso Port Said in Egitto e vari altri terminal in Arabia Saudita, Oman ed Emirati Arabi, fino ad Abu Dhabi.
 - Il servizio offrirà inoltre la possibilità di trasbordare i container su altre navi (transhipment) in modo da farli giungere fino in India. Sono sette le navi di Maersk impegnate sulla linea ME2, tutte portacontainer di capacità da 7 mila a 8 mila TEUs, che garantiranno l'arrivo di una nave alla settimana a Vado Ligure.
 - Identica sarà la frequenza settimanale a Vado Gateway anche per la linea MMX, che partirà sempre da Tangeri ma che poi farà rotta verso il porto di Salerno prima di toccare il terminal ligure. Dopo lo scalo a Vado le navi proseguiranno poi per Fos-sur-Mer/Marsiglia, Algeciras e poi attraverseranno l'Oceano Atlantico fino a Montreal, in Canada. Su questa linea sono invece cinque le navi impegnate, da circa 2.500 TEUs ciascuna.
 - Il nuovo terminal Vado Gateway, semi-automatizzato, ha fondali a filo banchina di 17,25 metri e banchine di 4,5 metri sopra il livello del mare, dimensioni che consentiranno in futuro di accogliere ed operare anche le "grandi navi" di ultima generazione (ULCS - Ultra large container ships).
 - Vado Gateway disporrà inoltre di uno dei sistemi di accesso per i camion tra i più tecnologici al mondo. L'arrivo al terminal avverrà grazie alla presenza di 14 corsie reversibili ad alto contenuto di automazione, gestite con un sistema di "appuntamenti" denominato Truck appointment system (TAS). Gli autotrasportatori che si presenteranno ai varchi di accesso avranno precedentemente annunciato il loro arrivo e ricevuto conferma attraverso un'interfaccia web collegata ai sistemi informatici. Una volta giunti in porto attraverseranno un lettore ottico che sarà in grado di riconoscere il trasportatore grazie alla targa del mezzo ed al numero del contenitore.
 - Di grande rilievo anche la capacità di connessione intermodale: l'obiettivo dichiarato di APM Terminals infatti è di arrivare a movimentare via ferrovia il 40% dei volumi di traffico, grazie al raccordo che collega il terminal con la rete ferroviaria nazionale. Inizialmente saranno 4/5 le coppie di treni settimanali che da Vado raggiungeranno vari snodi intermodali nel Nord e Nord Est del Paese, fra cui Milano, Rubiera (Re) e Padova, ma il loro numero è destinato a salire progressivamente.
- Footer:** Sea Reporter.it logo, URL: www.seareporter.it

The Medi Telegraph

Savona, Vado

Container, Vado Ligure soffia due servizi a Genova e La Spezia

Genova - La nuova piattaforma portuale di Vado Ligure si è assicurata l'arrivo in due collegamenti marittimi di Maersk, l'armatore che fa parte di Ap Moller-Maersk, gruppo che detiene il 50,1% delle quote di Vado Gateway. "A partire dal febbraio 2020 - si legge in una nota - le navi del servizio ME2 di Maersk, che collega il Mediterraneo con il Medio Oriente e l'India, e del servizio MMX, che collega il Mediterraneo col Nord America, faranno scalo a Vado". La linea ME2 - che oggi scala il terminal Sech di Genova - parte dal **porto** di Tangeri in Marocco e dopo scali ad Algeciras, Valencia e Fos-sur-Mer/Marsiglia dal prossimo febbraio arriverà appunto a Vado, per poi continuare il suo viaggio verso Port Said in Egitto e vari altri terminal in Arabia Saudita, Oman ed Emirati Arabi, fino ad Abu Dhabi. "Il servizio offrirà inoltre la possibilità di trasbordare i container su altre navi (transshipment) in modo da farli giungere fino in India. Sono sette le navi di Maersk impegnate sulla linea ME2, tutte portacontainer di capacità da 7 mila a 8 mila teu, che garantiranno l'arrivo di una nave alla settimana a Vado Ligure". Identica sarà la frequenza settimanale a Vado Gateway anche per la linea MMX, che partirà sempre da Tangeri ma che poi farà rotta verso il **porto** di **Salerno** prima di toccare il terminal ligure al posto di quello della Spezia. "Dopo lo scalo a Vado le navi proseguiranno poi per Fos-sur-Mer/Marsiglia, Algeciras e poi attraverseranno l'Oceano Atlantico fino a Montreal, in Canada. Su questa linea sono invece cinque le navi impegnate, da circa 2.500 teu ciascuna". Il nuovo terminal Vado Gateway, semi-automatizzato, ha fondali a filo banchina di 17,25 metri e banchine di 4,5 metri sopra il livello del mare, "dimensioni che consentiranno in futuro di accogliere ed operare anche le "grandi navi" di ultima generazione".



"dimensioni che consentiranno in futuro di

L'analisi

L' unica autonomia è quella portuale

di Aldo Lampani Nella classifica delle regioni italiane che sfruttano gli incentivi e le detrazioni fiscali disponibili per la ristrutturazione degli immobili, la Liguria si posiziona al quarto posto. Si parla infatti di un'incidenza dello 0,93%, inferiore solo a quella della provincia di Trento (1,37%), di Bolzano (1,07%) e della Val d' Aosta (1,06%). Quali sono le detrazioni più richieste in Liguria? Secondo gli ultimi dati elaborati da Confartigianato, le più comuni sono quelle relative agli interventi di recupero del patrimonio edilizio (che ammontano a 203 milioni di euro) e agli interventi volti all' efficientamento energetico degli edifici (37 milioni di euro). Queste due tipologie di interventi hanno infatti rappresentato il 13% delle detrazioni, sfiorando un valore di 250 milioni di euro. In questo scenario di confusione, dunque, è assolutamente normale che la politica di destra - ora all' opposizione di chi sta cercando di risistemarne i disastri - inizi ad agitare la bandiera dell' autonomia fiscale per le regioni del nord est. Non tutte, certo. Lombardia, Veneto (sulla base di referendum), Emilia Romagna (sulla base delle prossime elezioni regionali). Sono regioni che sull' altare fiscale sacrificano, in teoria, più di quanto ricevono e che ora non vogliono più farlo. Le tasse devono restare sul territorio, dicono. La Liguria è una regione a statuto ordinario. Non dispone di alcuna particolare " autonomia" decisionale. Sotto la Lanterna tutto dipende da Roma. E come di mancata autonomia finanziaria hanno sofferto e soffrono da decenni le banchine del **porto**, allo stesso modo la **Genova** di oggi post Morandi non riesce a muoversi, paralizzata da un centralismo assoluto delle decisioni. Dai referendum in Veneto e Lombardia, l' unico dato certo che è emerso è che esiste autonomia ed autonomia. Guardiamo la Liguria, andando esclusivamente in soldoni. Se nella graduatoria del federalismo fiscale occupa uno degli ultimi posti in Italia (ogni cittadino riceve ogni anno dal "centro" poco più di 1100 euro più di quel che versa) nel caso in cui tutte le tasse portuali rimanessero in Liguria, la situazione si capovolgerebbe: ogni ligure potrebbe "vantare" un credito di 975 euro versati in più rispetto a quanto ricevuto. Uno studio dell' Università Bocconi del marzo 2007 annotava che i porti Liguri " rendevano" allo Stato italiano circa 4- 5 miliardi di euro all' anno di "tasse portuali", nella più ampia accezione. Oggi quei miliardi sono circa 6. Però nel gioco del federalismo fiscale, a questo super introito farebbe seguito un taglio di pari importo in provvidenze dal Centro. La solidarietà fra regioni - di cui oggi la Liguria beneficia - permarrebbe a favore di altre regioni. La demanialità delle aree portuali sussiste ed il **porto** di **Genova** "lavora" per transiti da e per tutte le Regioni d' Italia e per conto di tutte queste " drena" imposte. Quindi, se di autonomia (e sarebbe l' unica davvero utile) dei porti si deve parlare, questa è quella economica nella gestione degli scali.



Crociere: 'Costa a Genova per vocazione'

"Siamo convinti che il nuovo terminal di Costa Crociere a **Genova** sia un investimento importante, non siamo presenti in **porto** a **Genova** da oltre 15 anni, vogliamo tornarci perché penso sia la nostra vocazione". Lo evidenzia il senior vice president per le vendite a livello mondiale di Costa Crociere Massimo Brancaleoni stamani a **Genova** a margine di un incontro pubblico. "Costa è una compagnia nata oltre 70 anni fa a **Genova**, io che guido le vendite della compagnia nel mondo sono genovese, tutto il management vuole ritornare in modo assolutamente forte nella città che ci ha dato i natali", aggiunge.

The screenshot shows the ANSA Liguria website with a news article titled "Crociere: 'Costa a Genova per vocazione'". The article text is as follows:

Crociere: 'Costa a Genova per vocazione'
 Il nuovo terminal in città è un investimento importante

Notizie ANSA
 A GENOVA
 29 novembre 2019
 10:45

Siamo convinti che il nuovo terminal di Costa Crociere a Genova sia un investimento importante, non siamo presenti in porto a Genova da oltre 15 anni, vogliamo tornarci perché penso sia la nostra vocazione".

Lo evidenzia il senior vice president per le vendite a livello mondiale di Costa Crociere Massimo Brancaleoni stamani a Genova a margine di un incontro pubblico. "Costa è una compagnia nata oltre 70 anni fa a Genova, io che guido le vendite della compagnia nel mondo sono genovese, tutto il management vuole ritornare in modo assolutamente forte nella città che ci ha dato i natali", aggiunge.

Autore: Massimo Brancaleoni

INFORMAZIONI RELATIVE A COPPIA ANSA

IL PROCEDIMENTO LEGISLATIVO ANSA

ACQUISTA ORA

LA CAMARILLA DELLA TIGRIS A MICHEL

AIPERT: Giachino (Saimare spa), serve patto/protocollo straordinario per Genova-Savona

(FERPRESS) - Roma, 29 NOV - Nel suo intervento al Convegno AIPERT, in corso a Roma, il Presidente di Saimare spa, Mino Giachino, ha proposto un protocollo/patto straordinario tra Governo- Liguria e Piemonte , **Autorità portuale** di Genova, Sindacati, Terminalisti, Trasportatori, Spedizionieri, Dogane, Sanità marittima, Fitopatologo, Autostrade. Per evitare nel modo più assoluto che le difficoltà della viabilità portino alla perdita di traffici a favore dei porti del Nord Europa che ricordo ricevono ogni anno dai 500 mila agli 800.000 containers. Ricordo anche che questa perdita di traffici e' stato calcolato valga dai 5 ai 6 miliardi di PIL in meno per il nostro Paese. un Protocollo su 12 punti: 1)-Forte riduzione pedaggi autostradali fino al ripristino, 2)-Bonus ai Tir da e per Genova-Savona, 3)-Operatività Terminal H 20-24; 4)-Attivazione immediata tutti investimenti non fatti e da fare per manutenzioni ordinarie e straordinarie da parte delle Società autostradali e delle Ferrovie; 5)-Sospensione per 1 anno delle agitazioni sindacali in tutti i settori; 6)-Attivazione immediata Sportello unico controllo nei porti (Legge Del Rio); 7)- Commissario che coordini le ispezioni e i controlli dotato di fondi ;; 8)- Ferrobonus ai TIR raddoppiato da e per Genova-Savona; 9- Interventi immediati su ogni ponte e cavalcavia; 10)- Corsia riservata ai TIR in Andata e Ritorno x i TIR sulla Milano-Serravalle. 11)- Fondi dalla Autonomia finanziaria concessa alla **Autorità portuale** per una annualità ; 12)-Sblocco Gronda Autostradale. Il Protocollo , i cui contenuti possono essere aggiustati, modificati, darebbe una forza straordinaria al Commissario che il Governo concorderà con il Presidente Toti e il Presidente Cirio.

The image shows a screenshot of the FerPress website. The main article is titled "AIPERT: Giachino (Saimare spa), serve patto/protocollo straordinario per Genova-Savona". The article text is partially visible, mentioning a proposal by Mino Giachino, President of Saimare spa, at a conference in Rome. The article lists 12 points of a proposed protocol, including road toll reductions, bonuses for trucks, terminal operations, and infrastructure investments. The sidebar on the right contains several advertisements and social media links, including "ANAV", "Agenzia di Informazione Ferrovie, Trasporti Locali e Logistica", "Twitter", "Smart week", and "Ciclo va".

Emergenza infrastrutture, soluzioni e visioni per i porti di Genova, Savona e Vado: il convegno di Terrazza Colombo

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 è parlato su PrimoCanale, nel convegno patrocinato dall'**Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale**: tra gli altri sono intervenuti 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. **GLI INTERVENTI** - Paolo Emilio Signorini, presidente dell'**Autorità portuale del Mar Ligure Occidentale**: "E' sicuramente peggio per il Morandi per le persone che sono sedute in questo tavolo, ovviamente il Morandi ha un altro valore per le questioni legate alle vittime, quella è tutta un' altra storia. La prima cosa da fare è il ripristino di una soluzione di minima funzionalità. La chiusura della A6 ha causato l'isolamento di una zona importante per la produttività della nostra regione come la Val Bormida. Noi abbiamo a che fare con uno stato di verifica della salute delle nostre infrastrutture, è un problema finanziario, ma il problema più grave è che fare le verifiche e che fare le verifiche bisogna ragionare di una scala di interventi che diventa molto problematica ma che diventa molto più complessa. Rispetto al Morandi, quindi abbiamo un' estensione del fenomeno. Riprendere questo strumenti ma è la terza fase.

Andrea Benveduti, assessore allo Sviluppo economico di Regione Liguria: "Il problema è grosso, non è un caso specifico, quanti di queste situazioni sono in queste situazioni? Non lo sappiamo. A domanda specifica fatta da Autostrade, La A7 nemmeno una risposta, questa cosa non mi ha rassenerato molto. Dobbiamo fare le cose concrete, chiediamo venga fatto un decreto Liguria ci sono danni diretti, la chiusura A26 è un danno di che genere? non è un danno ambientale. Marco Rettighieri, responsabile programma straordinario investimenti porto di Genova: "Siamo un popolo non abituato a programmare, noi rincariamo sempre. Il Decreto Genova è stato una cosa ottima, stiamo andando avanti nei tempi previsti su tutto quello che dobbiamo realizzare nel porto di Genova. A breve ci sarà l' assegnazione della prima gara che riguarda la viabilità **portuale** e quella connessa con la città. In Italia abbiamo una difficoltà a programmare, facciamo fatica a mettere le opere in fila per riuscire a non dover piangere successivamente. E' un peccato perchè in Italia c' è una grande ingegneria. Monitorare un ponte non è una cosa difficile. Monitorare l' ambiente intorno a un ponte non sono cose estremamente difficili. Non è difficile però va fatto". Stefano Messina, presidente Assarmatori: "Questi ultimi 18 mesi sono stati caratterizzati da disgrazie, dal Ponte Morandi che è la più significativa ma poi anche la mareggiata e l' alluvione. Genova e la Liguria hanno un problema di infrastrutture che non dura da un anno ma da molto prima. C' è una grande attenzione alla Logistica e al settore dei trasporti. Per il nostro Paese l' attenzione è data solo perchè sono accadute queste disgrazie o c' è un progetto? In questo mi viene da pensare che non c' è un progetto politico di rilancio. A livello politico regionale e locale invece c' è grande attenzione. E poi c' è un tessuto sociale . manca al Paese un progetto nel vedere il mondo della logistica e dei trasporti tra le priorità. A livello locale abbiamo grandi progetti come la diga, abbiamo il ribaltamento a mare e altri interventi di ordinaria amministrazione che ritengo molto importante. Tante opere in porto che mancano sono tecnicamente molto facile, mi riferisco al collegamento ferroviario e questo fa emergere nostre carenza. Il problema è la mancanza di competitività del settore".

The image shows a screenshot of a news article from the website PrimoCanale.it. The article title is "Emergenza infrastrutture, soluzioni e visioni per i porti di Genova, Savona e Vado: il convegno di Terrazza Colombo". The date is "venerdì 29 novembre 2019". The article text discusses the infrastructure crisis in Liguria, mentioning the closure of the A6 highway and the impact on ports. It lists several speakers: Paolo Emilio Signorini (President of the Liguria Maritime Authority), Marco Rettighieri (Genova Decree investments manager), Stefano Messina (Assarmatori president), Paolo Odone (Aeroporto president), and Gilberto Danesi (AD PSA Italia). The article is categorized under "PORTI E LOGISTICA" and is organized by the Liguria Maritime Authority. There are also some advertisements on the right side of the page, including "GRIF HOUSE" and "SAMPLACE".

PrimoCanale.it

Genova, Voltri

Giuseppe Tagnocchetti, coordinatore Ligure Trasportounito : "La situazione è gravissima. L' efficientamento deve essere fatto anche all' interno del nostro **sistema** e dobbiamo farlo velocemente. Noi facciamo un trasporto in due giorni e rischiano a non arrivare in tempo per l' imbarco della nave. Dobbiamo progettare, ma nel frattempo dobbiamo trovare una soluzione immediata alla mancanza di produttività dell' autostrada. Abbiamo fatto delle proposte all' **Autorità di sistema portuale**, il primo è togliere quel flusso di vettori esteri che transitano su Genova e vanno deviati verso il Traforo Stradale del Frejus. I camion devono avere dei percorsi dedicati, ma se non arrivano a Genova rischiamo davvero il default del porto. Si deve anche pensare a una diversa distribuzione oraria. Noi abbiamo bisogno oggi di risorse. Dobbiamo tornare a fare una consegna al giorno. Dobbiamo capire come lavorare. dobbiamo utilizzare forme di defiscalizzazione per favorire lo sviluppo dei porti. Bisogna creare modelli innovativi". Massimo Moscatelli, segretario generale Assagenti: "Dal punto di vista delle aziende che rappresentiamo, il segnale è piuttosto negativo. Non sappiamo quanto tempo in questa situazione si possa continuare a mantenere il volume di traffico. i clienti dicono andiamo da altre parti. E' una questione di riuscire a garantire le tempistiche. I porti del nord lo garantiscono, noi non riuscivamo a garantirle prima per una serie di problemi burocratici che ora sono aumentati vista la situazione". Massimo Giacchetta, vice presidente Camera di Commercio di Genova: "Dobbiamo essere pratici e operativi. Noi abbiamo un corpo che ha avuto un infarto, ponte Morandi, che in questo anno si è riabilitato, e un anno dopo ha ricevuto un nuovo colpo, e ora è al pronto soccorso. Questa volta il rischio è lo sfilacciamento. Nel breve c' è una situazione di vera emergenza e bisogna rispondere con delle situazioni di emergenza. L' 80% dei veicoli delle nostre autostradali sono vetture private che hanno un tasso di incidenti molto alto. Stiamo assistendo al caos, c' è anarchia nelle decisioni prese, come quella della chiusura della A26. Va potenziata la rete ferroviaria ma non basta. dobbiamo creare coordinamento tra le reti di trasporto locale. sulle merci dobbiamo stabilire un flusso contingentato. Noi come camera di commercio possiamo dare il nostro contributo in ambito progettuale. Bisogna però che lavoriamo tutti insieme". Paolo Odone, presidente dell' Aeroporto Cristoforo Colombo di Genova : "C' è un problema di immagine che sarà difficile recuperare. L' Aeroporto di Genova ha necessità di allargare il suo bacino d' utenza. E' drammatica la situazione, nonostante lo sforzo fatto ci rimettiamo. Stiamo studiando insieme a d **Autorità portuale**, Regione e Comune di Genova un' azione fortissima per tornare a essere più competitivi. Sono convinto che si sistemano le cose. Il danno però è stato fatto e dobbiamo velocemente contrastarlo. Abbiamo anche ipotizzato di avere un passivo per le inadempienze di Alitalia. Nodo ferroviario e trasporto autostradale sono opere importantissime anche per il Nord Europa". Video Emergenza infrastrutture, soluzioni e visioni per i porti di Genova, Savona e Vado (1) Emergenza infrastrutture, soluzioni e visioni per i porti di Genova, Savona e Vado (2) Emergenza infrastrutture, soluzioni e visioni per i porti di Genova, Savona e Vado (3) Emergenza infrastrutture, soluzioni e visioni per i porti di Genova, Savona e Vado (4) Commenti.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Emergenza autostrade, i porti liguri temono la fuga della merce verso il Nord Europa / VIDEO

Simone Gallotti

Genova - «Questa volta il costo 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-II 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 il 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 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 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 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



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

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.

Un Piano Marshall per infrastrutture liguri

LA SPEZIA La chiusura contemporanea di A6 ed A26 ha messo drammaticamente a nudo la fragilità e l'inconsistenza del sistema delle infrastrutture in Liguria. Tuttora priva di connessioni ferroviarie moderne e adeguate, la Liguria dipende in larga misura da 4 direttrici autostradali che la attraversano e la connettono con il resto d'Italia ed Europa. Congestionate, prive della terza corsia e in molti casi anche della corsia di emergenza, strutturalmente antiquate e con molte situazioni di rischio potenziale, in quanto l'età di costruzione dei viadotti è pericolosamente vicina a quello che si sta rivelando il limite di durata del cemento armato, se non sottoposto a regolari interventi di manutenzione. Uno scenario post bellico, questo, che ha spinto il presidente di Confetra Liguria, Alessandro Laghezza, a chiedere la messa a punto di un vero e proprio Piano Marshall per la Liguria. Se vogliamo che la nostra portualità diventi l'hub logistico d'Europa afferma Laghezza ma anche semplicemente che le nostre merci e i nostri cittadini viaggino liberamente, occorre porre in essere un vero e proprio piano straordinario, di magnitudo pari a quello post secondo conflitto mondiale, per le infrastrutture liguri, sia ferroviarie che stradali. È necessario prosegue il presidente di Confetra Liguria mettere in campo un piano che travalichi il rapido completamento del Terzo Valico e che comprenda sin da subito, sempre restando in ambito ferroviario, il raddoppio della Ferrovia con la Francia e della Ferrovia Pontremolese. Per quanto riguarda le autostrade, queste vanno assoggettate ad imponenti lavori di manutenzione ordinaria e straordinaria, che arrivino anche alla definizione e realizzazione di tratte alternative che sostituiscano quelle maggiormente inadeguate per progettazione e conservazione. Il nuovo Morandi e la Gronda sono indispensabili, ma come rivelano le tragiche vicende di questi giorni, non sufficienti. La Liguria potrà rialzare la testa solo quando sarà dotata di una rete viaria e ferroviaria all'altezza del proprio ruolo nell'economia italiana. Le risorse conclude Laghezza ci sono, occorre mobilitarle nella consapevolezza che il crollo del Morandi e le vicende di questi giorni sono solo il primo segnale dell'isolamento che, in assenza di interventi risolutivi, ci attende in futuro.



Genova24

Genova, Voltri

NaveBus, conti in rosso per 120mila euro ma Tursi punta sul rilancio turistico

Una corsa su cinque salta per le condizioni meteo marine avverse e il battello viaggia sempre vuoto. Il consorzio: "Molo Archetti non è sicuro per i passeggeri"

FABIO CANESSA

Genova. Viaggia in acque torbide il NaveBus, il servizio di trasporto pubblico che da dieci anni collega via mare Pegli e il Porto Antico. Il 2019 si chiude addirittura in rosso: a fronte di un finanziamento complessivo di 320mila euro, messi in parte dalla Regione e in parte dal Governo con risorse del decreto Genova, i costi di esercizio ammontano a 440mila euro, con uno squilibrio complessivo di 120mila. 'Vogliamo mantenere il NaveBus e potenziarlo in chiave turistica', assicura l'assessore alla

mobilità Matteo Campora nel corso di una commissione convocata a Tursi con rappresentanti di Amt e del consorzio Liguria via Mare che gestisce la linea con un appalto rinnovato di anno in anno. 'E' giusto riequilibrare le servitù patite a Ponente con maggiori servizi, anche se è necessario integrarli dal punto di vista economico'. In altre parole il Comune o la Regione - ancora non è deciso - ci metteranno i soldi che mancano. Ma il NaveBus, invocato a più riprese come soluzione ai

problemi del traffico anche per altre zone del litorale cittadino, non ha mai preso il largo. Le statistiche, riportate dalla direttrice d' esercizio di Amt, Ivana Toso, parlano chiaro. Negli ultimi due anni, col servizio potenziato di 10 corse per l'emergenza Morandi (6 nei feriali, 2 sabato e domenica) sono saliti a bordo circa 110mila utenti. Ad agosto la frequentazione media registrata è stata di 52 passeggeri a viaggio, a gennaio è scesa fino a 21. Il battello utilizzato ha una capienza di 300 posti. Facile capire perché i conti siano così impietosi. Ma perché i genovesi, popolo di navigatori, non scelgono l'autobus marino? Forse perché una corsa su cinque salta a causa delle condizioni meteo. 'Il problema è che molo Archetti, trovandosi proprio nel punto in cui si apre la diga foranea, è troppo esposto al libeccio e ai venti da sud - spiega Antonio Cirillo, presidente del consorzio - . La risacca fa oscillare l'imbarcazione e crea problemi di sicurezza nella salita e discesa dei passeggeri'. Da anni si parla di lavori per proteggere lo scalo, ma ad oggi non esistono progetti veri e propri e non sono noti i possibili costi. Insomma, l'ostacolo ancora una volta è di tipo infrastrutturale ed economico. Ma anche sul lato finanziario il NaveBus imbarca acqua. All'esordio la Regione lo supportava con 700mila euro all'anno. Poi i tagli dallo Stato hanno costretto a stringere le maglie: 350mila euro. Che dal 2014 si sono ridotti ulteriormente a 270mila. Nell'ultimo anno i 120mila euro arrivati col decreto Genova hanno coperto parzialmente il potenziamento del servizio, ma dall'anno prossimo i fondi torneranno quelli di prima e l'orario andrà ritardato sulle risorse disponibili. 'Ma non escludiamo di metterci qualcosa noi', chiosa Campora. Due, insomma, sembrano le chiavi per dare un senso al bus portuale genovese. Da una parte una spinta decisiva sulla protezione turistica del Ponente cittadino, col NaveBus che potrebbe diventare a sua volta un'attrazione. Ma soprattutto l'adeguamento del molo Archetti, che da solo basterebbe a proteggere la linea dalle onde e dal vento, visto che 'tutto il percorso è protetto all'interno della diga foranea', ricorda Cirillo. Al momento, però, manca l'interlocuzione con l'Autorità portuale, che non si è neppure presentata in commissione.

Genova. Viaggia in acque torbide il NaveBus, il servizio di trasporto pubblico che da dieci anni collega via mare Pegli e il Porto Antico. Il 2019 si chiude addirittura in rosso: a fronte di un finanziamento complessivo di 320mila euro, messi in parte dalla Regione e in parte dal Governo con risorse del decreto Genova, i costi di esercizio ammontano a 440mila euro, con uno squilibrio complessivo di 120mila.

"Vogliamo mantenere il NaveBus e potenziarlo in chiave turistica", assicura l'assessore alla mobilità Matteo Campora nel corso di una commissione convocata a Tursi con rappresentanti di Amt e del consorzio Liguria via Mare che gestisce la linea con un appalto rinnovato di anno in anno. "E' giusto riequilibrare le servitù patite a Ponente con maggiori servizi, anche se è necessario integrarli dal punto di vista economico". In altre parole il Comune o la Regione - ancora non è deciso - ci metteranno i soldi che mancano.

Ma il NaveBus, invocato a più riprese come soluzione ai problemi del traffico anche per altre zone del litorale cittadino, non ha mai preso il largo. Le statistiche, riportate dalla direttrice d' esercizio di Amt, Ivana Toso, parlano chiaro. Negli ultimi due anni, col servizio potenziato di 10 corse per l'emergenza Morandi (6 nei feriali, 2 sabato e domenica) sono saliti a bordo circa 110mila utenti. Ad agosto la frequentazione media registrata è stata di 52 passeggeri a viaggio, a gennaio è scesa fino a 21. Il battello utilizzato ha una capienza di 300 posti. Facile capire perché i conti siano così impietosi. Ma perché i genovesi, popolo di navigatori, non scelgono l'autobus marino? Forse perché una corsa su cinque salta a causa delle condizioni meteo. "Il problema è che molo Archetti, trovandosi proprio nel punto in cui si apre la diga foranea, è troppo esposto al libeccio e ai venti da sud - spiega Antonio Cirillo, presidente del consorzio - . La risacca fa oscillare l'imbarcazione e crea problemi di sicurezza nella salita e discesa dei passeggeri". Da anni si parla di lavori per proteggere lo scalo, ma ad oggi non esistono progetti veri e propri e non sono noti i possibili costi. Insomma, l'ostacolo ancora una volta è di tipo infrastrutturale ed economico. Ma anche sul lato finanziario il NaveBus imbarca acqua. All'esordio la Regione lo supportava con 700mila euro all'anno. Poi i tagli dallo Stato hanno costretto a stringere le maglie: 350mila euro. Che dal 2014 si sono ridotti ulteriormente a 270mila. Nell'ultimo anno i 120mila euro arrivati col decreto Genova hanno coperto parzialmente il potenziamento del servizio, ma dall'anno prossimo i fondi torneranno quelli di prima e l'orario andrà ritardato sulle risorse disponibili. "Ma non escludiamo di metterci qualcosa noi", chiosa Campora. Due, insomma, sembrano le chiavi per dare un senso al bus portuale genovese. Da una parte una spinta decisiva sulla protezione turistica del Ponente cittadino, col NaveBus che potrebbe diventare a sua volta un'attrazione. Ma soprattutto l'adeguamento del molo Archetti, che da solo basterebbe a proteggere la linea dalle onde e dal vento, visto che "tutto il percorso è protetto all'interno della diga foranea", ricorda Cirillo. Al momento, però, manca l'interlocuzione con l'Autorità portuale, che non si è neppure presentata in commissione.

Il convegno

Evoluzione energetica e trasporti Ecco cosa ci riserverà il futuro

Il tema sarà al centro di un incontro in programma questo pomeriggio nella sala di Telegiuriasud

LA SPEZIA Come cambieranno, nel prossimo futuro, i trasporti via terra e via mare? Sarà uno sguardo a tutto campo fra nuove forme di energia, motorizzazioni innovative, emissioni e nuove leggi quello proposto dal convegno organizzato dal Lions Club 5 Terre, in programma oggi alle 15.30 nella sala convegni di Tele Liguria Sud di piazza Giovanni XIII. L'incontro, dal titolo 'L'evoluzione energetica nei trasporti', avrà lo scopo di individuare le ricadute di queste innovazioni nei porti liguri. Numerosi gli interventi: Kristopher Casati, assessore all' Ambiente del Comune della Spezia, Federica Montaresi, responsabile Progetti speciali e innovazione di Adsp Mar Ligure Orientale, Gianfranco Bianchi, presidente 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 Lega Ambiente Liguria. «Il convegno, spiega Carlo Gasparini, presidente del Lions Club 5 terre - verte sul tema delle nuove forme di energia nel campo dei trasporti, in particolare energia elettrica e Gnl. Gli interventi riguardano la normativa in vigore e lo sviluppo delle nuove motorizzazioni 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». F.A.

2
La Spezia
Venerdì 30 novembre 2019 - L'ESPRESSO

Energie e trasporti, arriva la mappa on line

La Provincia lancia un'indagine pubblica per conoscere le tempistiche, i rischi, le problematiche tecniche ed eventuali soluzioni

di Franco Basso
LA SPEZIA

Ma possono rivelarsi i vantaggi di un'indagine pubblica per conoscere le tempistiche, i rischi, le problematiche tecniche ed eventuali soluzioni? La Provincia lancia un'indagine pubblica per conoscere le tempistiche, i rischi, le problematiche tecniche ed eventuali soluzioni. L'indagine è rivolta ai cittadini e ai portatori di interesse. La Provincia lancia un'indagine pubblica per conoscere le tempistiche, i rischi, le problematiche tecniche ed eventuali soluzioni. L'indagine è rivolta ai cittadini e ai portatori di interesse.

LA REGIONE
Il presidente del Fondo
Sui sei 'Mediterraneo'
quasi contemporaneamente
aggiornato

LA SPEZIA
Il sindaco di Spezia
ha chiesto ai cittadini di
partecipare all'indagine
pubblica. L'indagine è rivolta
ai cittadini e ai portatori di
interesse. La Provincia lancia
un'indagine pubblica per
conoscere le tempistiche, i
rischi, le problematiche
tecniche ed eventuali
soluzioni.

LA REGIONE
Il presidente del Fondo
Sui sei 'Mediterraneo'
quasi contemporaneamente
aggiornato

LA SPEZIA
Il sindaco di Spezia
ha chiesto ai cittadini di
partecipare all'indagine
pubblica. L'indagine è rivolta
ai cittadini e ai portatori di
interesse. La Provincia lancia
un'indagine pubblica per
conoscere le tempistiche, i
rischi, le problematiche
tecniche ed eventuali
soluzioni.

LA REGIONE
Il presidente del Fondo
Sui sei 'Mediterraneo'
quasi contemporaneamente
aggiornato

LA SPEZIA
Il sindaco di Spezia
ha chiesto ai cittadini di
partecipare all'indagine
pubblica. L'indagine è rivolta
ai cittadini e ai portatori di
interesse. La Provincia lancia
un'indagine pubblica per
conoscere le tempistiche, i
rischi, le problematiche
tecniche ed eventuali
soluzioni.

Oltre 90 le piante pericolanti da abbattere

Ecco la mappatura di pini e palme ad alto rischio di caduta elaborata dall' agronomo. Il sindaco Cozzani ha firmato l' ordinanza

PORTO VENERE Un piano di abbattimenti mirati per eliminare oltre novanta alberi a rischio crollo e scongiurare rischi per la comunità e i turisti. A Porto Venere, la giunta comunale guidata da Matteo Cozzani ha varato il maxi intervento per porre rimedio a una situazione delicata, che nell' ultimo anno si era fatta sempre più rischiosa visto il susseguirsi di eventi che avevano visto protagonisti i pini marittimi che 'popolano' i borghi della perla del golfo di ponente. La mappatura realizzata dall' agronomo Luca Lo Bosco d' altronde dà spazio a ben poche interpretazioni: nei borghi di Porto Venere, Le Grazie e Fezzano ci sono ben novantuno piante di pino e di palma che devono essere necessariamente abbattute poiché classificate in classe D, ovvero piante che per difetti strutturali o morfologici «devono ascrivere alla categoria statisticamente ad alto rischio di caduta e schianto e pertanto devono essere abbattute» per dirla con le parole messe nero su bianco negli atti comunali. Nel dettaglio, a Porto Venere sono ben 28 i pini a rischio crollo e che dunque saranno abbattuti nelle prossime settimane. Alle Grazie, gli alberi di pino da abbattere sono solo 3, ma assieme a questi dovranno essere eliminate anche 47 piante di Palma delle Canarie: il motivo è tristemente noto ed è da ricondursi al punteruolo rosso, che ha infestato le piante tanto da portarle all' abbattimento. Un colpo non da poco per la località, dato che saranno asportate oltre la metà dell' ottantina di palme presenti. Infine, a Fezzano nelle prossime settimane si procederà con l' abbattimento di nove esemplari di pino domestico e di quattro palme. Un piano, quello degli abbattimenti mirati, che non vedrà impegnato il solo Comune di Porto Venere. Il sindaco Matteo Cozzani nei giorni scorsi ha vergato un' ordinanza per invitare l' **Autorità di sistema portuale** del Mar ligure orientale ad abbattere le piante che si trovano nelle aree demaniali marittime di competenza. All' ente di via del Molo toccherà l' abbattimento di quasi tutte le piante a rischio ubicate nelle passeggiate lungomare dei borghi di Fezzano e delle Grazie, secondo quanto prevede l' ordinanza firmata dal sindaco, arrivata al termine di un' istruttoria che ha visto proprio il coinvolgimento e la collaborazione dell' Authority **portuale**. Al Comune toccherà invece l' abbattimento di tutti i pini a rischio crollo situati a Porto Venere: la giunta ha già deliberato un impegno economico di circa 30mila euro per affidare a stretto giro di posta i lavori di eliminazione delle piante a rischio crollo. E dopo questo intervento? Il Comune di Porto Venere ha in cantiere anche un piano per piantumare nuovi alberi in luogo di quelli abbattuti, dove saranno individuate piante autoctone in grado di rispondere sia all' esigenza estetica - si pensi ad esempio alle radici dei pini che affiorano deturpando strade e marciapiedi - sia a quelle di sicurezza. «Tutti i pini a rischio crollo saranno abbattuti - spiega il sindaco Cozzani -. C' è l' esigenza di tutelare la comunità dal rischio di altri crolli, abbiamo già comunicato l' avvio delle procedure alla Soprintendenza, e stiamo già studiando un piano che ci consentirà di piantumare nuovi alberi in sostituzione di quelli che saranno abbattuti: in questo senso, saranno valutate le piante migliori, soprattutto autoctone. Il nostro auspicio è quello di abbattere tutti gli alberi a rischio crollo già entro la fine dell' anno, mentre dal prossimo anno avvieremo un piano di manutenzione delle alberature esistenti, così da garantirne la stabilità». Matteo Marcello.



La Spezia: incontro con le aziende per promuovere il distretto della subacquea

Convocati tutti i soggetti del laboratorio Sviluppo economico composto da enti, associazioni e sindacati del territorio

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 il 25 luglio di quest'anno 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 quello 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. Sono stati convocati 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 Accademy, 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 Aaspi (Associazione delle attività subacquee professionali italiane), Lega navale italiana e Art Sub srl. «Questo Protocollo - dichiara Pierluigi Peracchini, sindaco della Spezia - 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, e in particolare l'assessorato della vicesindaco Genziana Giacomelli, 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 - dichiara Giacomelli - è l'unica in grado di garantire 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».



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Porto, insediato il nuovo comandante

Nella sede storica della direzione marittima di Ravenna, ha avuto luogo la cerimonia del cambio di comando tra il contrammiraglio Pietro Ruberto e il capitano di vascello Giuseppe Sciarrone, nuovo direttore marittimo dell'Emilia Romagna e comandante del porto di Ravenna. Alla cerimonia hanno presenziato il comandante marittimo nord, ammiraglio Lazio, e il capo del I reparto - personale del comando generale del corpo delle capitanerie di porto-guardia costiera, ammiraglio ispettore Nunzio Martello. Presenti, inoltre il governatore della Regione, Stefano Bonaccini, le più alte cariche istituzionali locali, le autorità religiose, civili e militari, i sindaci dei Comuni costieri, le associazioni combattentistiche e d'arma e tutto il cluster marittimo e portuale. Sciarrone, tra le altre cose, nel suo discorso ha voluto assicurare il proprio contributo, e quello del personale dipendente, per la «crescita sostenibile delle attività marittime e portuali in tutta la Regione».

Gestione del Tennis Cesarea, bando di gara nel mirino

Conservazione, istituire 5 nuove zone

Porto, insediato il nuovo comandante

Vendita speciale

Karate

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

Si è tenuto ieri 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.

The screenshot shows the website interface for RavennaWebTV. At the top, there is a navigation bar with categories like CRONACA, CULTURA, ECONOMIA, POLITICA, SCUOLA & UNIVERSITÀ, SOCIALE, and SPORT. Below this is a search bar and a logo for 'moreno'. The main article title is 'Il vicesindaco Fusignani incontra il presidente Bongiovanni di "The International Propeller Club Port of Ravenna"'. Below the title is a photograph of three men in suits standing together. To the right of the main article, there are several smaller news snippets with images and titles, such as 'Conferenza stampa a favore della mobilità per il portuale' and 'Zingalesse: il Comune rilancia una nuova idea...'. At the bottom of the page, there are logos for 'abbioni' and 'ETHOS'.

Il Tirreno

Livorno

Maxi-Darsena, scade il penultimatum Le mosse (e i colpi) dietro le quinte

L'Authority: due soggetti hanno fatto vedere interesse Ma nessuno ha formalizzato proposte. Cosa succede ora

Mauro ZucchelliLIVORNO. «Almeno due soggetti stanno valutando se investire nella Darsena Europa», giura Stefano Corsini, numero uno dell' Authority, davanti alla ministra Paola De Micheli. Però finora non risulta sia stata formalizzata nessuna "proposta di parte" di un qualche investitore privato e oggi scade il termine che l' Authority ha dato a eventuali investitori privati per farsi avanti mediante le liturgie del "project financing" e realizzare l' espansione a mare: è il progetto che dovrà far uscire il porto di Livorno dalla morte annunciata per le strozzature fisico-geografiche che impediscono l' accesso a navi con pescaggio, larghezza e lunghezza al di sopra di certi limiti. È possibile uno slittamento o no? Non sarebbe il primo rinvio per le scadenze relative alla maxi-Darsena. Figurarsi che il primo bando la vedeva fissata al 22 marzo 2016, poi di proroga in proroga fino alla fine dell' estate dell' anno successivo prima della revoca definitiva. Ma quello era l' identikit della Darsena Europa extralarge prima versione: adesso il progetto bis ne dimezza la portata ma guai a dirlo a Corsini, lui insiste a dire che la fisionomia del nuovo terminal contenitori conserva grossomodo le medesime capacità, semmai si divide il progetto in due metà e prima si porta all' operatività (e ai fatturati) la parte contenitori e poi si penserà al nuovo polo per le "autostrade del mare" (camion e rimorchi spediti via nave), tipologia in cui Livorno è il porto-guida in Italia. Da Palazzo Rosciano il "governo" del porto, non sembra intenzionato a prevedere uno slittamento. Ma la data di oggi - si mettono le mani avanti - non è una scadenza-ultimatum. Quel

che conta, l' ha precisato Corsini parlando con i suoi collaboratori, è il fatto che «diciamo nel giro di un mesetto» il comitato di gestione modificherà il Piano operativo triennale per inserirvi la Darsena Europa. È a quel punto che si trasformerà la procedura e non si potrà più tornare indietro. un poker di mosseFinora siamo sui binari del "project financing": 1) l' Authority indica un obiettivo strategico come la maxi-Darsena; 2) si fa avanti un progetto di iniziativa privata che formalizza l' offerta vincolante secondo crismi standard; 3) dopo 90 giorni di "dialogo" con i privati, l' Authority prende il progetto e lo mette al centro di un bando per sollecitare contro-proposte alternative; 4) il primo proponente ha comunque il diritto ad avere l' ultima parola. Ma se l' Authority dovesse riprendersi il pallino, sarebbe lei a mettere a punto un progetto sul quale chiamare poi i privati a sfidarsi. A quanto è dato sapere, la "quasi scadenza" non esclude che arrivi a tempo scaduto, come nei minuti di recupero della partita di calcio, un progetto di iniziativa privata. Suona cioè come un pungolo a chi dodici mesi fa aveva presentato la documentazione, salvo fermarsi prima di ufficializzare la candidatura: risulta che manchino "solo" il business plan e la certificazione che attesti la solidità finanziaria. Stiamo parlando di Tdt, uno dei primi 25 terminal contenitori del Mediterraneo, in mano ai fondi internazionali Infracapital e Infravia. Del resto, l' interesse di Tdt per la maxi-Darsena era palese per dai tempi dei genovesi guidati da Luigi Negri, l' aveva esplicitato lui stesso in una intervista al Tirreno. E ora che la proprietà è dei fondi? A maggior ragione: non c' è dubbio che la valorizzazione patrimoniale sarebbe ben maggiore se Tdt avesse in "pancia" anche la titolarità a costruire la maxi-Darsena (a patto ovviamente che sia sostenibile in termini di ritorno dell' investimento). Possibili pretendentiAltri papabili? Sull' altra sponda della Darsena Toscana ha messo solide radici il gigante Msc, la seconda flotta portacontainer al mondo, al 50% nel terminal delle famiglie Lorenzini



Il Tirreno

Livorno

e Grifoni. Non è un segreto l'attivismo di questo big nella fase più recente: è sbarcato a Livorno Gianluigi Aponte in persona, si sono moltiplicati i test con le Msc da 8-9mila teu per mostrare che ora, «sfruttando fino all'ultimo centimetro di fondali» come dice l'ammiraglio Giuseppe Tarzia, anche navi di queste dimensioni riescono a entrare a Livorno. Fino all'atto-clou: la doppia delibera che all'inizio dell'estate ha riconosciuto Lorenzini come il secondo terminal contenitori. È proprio questo che ha innescato lo scontro con il terminal dirimpettaio, che a quel punto ha tirato il freno. L'argomentare di Tdt è riassumibile così: la Darsena Europa regge in termini di ritorno economico solo se raggiunge 1,4 milioni di teu, non c'è spazio per un altro polo contenitori. Sul ring del tarTradotto: in un clima di bassa crescita della movimentazione dei container, la Darsena Europa ha passato il vaglio solo in quanto non si aggiunge ma sostituisce gli attuali piazzali dedicati ai container per liberare spazi da riservare ad altre tipologie di traffico. Tdt ha una concessione fino al 2031. Inutile dire che il duello è finito davanti al Tar, niente sospensive ma decisione di merito attesa nell'udienza del 24 gennaio. Chissà se è a questa "guerra delle banchine" che guarda il sindaco Luca Salvetti quando annuncia iniziative per «un percorso di pacificazione». Chissà se c'entrano i riflessi di quel che è accaduto sulle banchine genovesi: Msc e Gip (fondi Infracapital-Infravia) non ce l'hanno fatta a stare insieme a Calata Bettolo, Gip è uscita per andare a allearsi con i singaporeani di Psa che conquistano il controllo di Sech e Vte, due fra i principali terminal contenitori del porto di Genova. Chissà se, per quanto c'entri come il cavolo a merenda, è utile ricordare cosa accade nel 2004 con la "privatizzazione" dell'Asa: dopo il flop dei precedenti tentativi del Comune di Livorno, un solo pretendente presentò la busta con l'offerta in extremis e tanto bastò per fargli conquistare l'intera posta. Succederà anche qui? –

Il Tirreno

Livorno

lunedì presidio

Alp, sindacati all' attacco «Palazzo Rosciano tutelati i diritti dei lavoratori»

LIVORNO. Tornano venti di guerra (sindacale) sulle banchine del **porto di Livorno**: nel mirino la situazione di Alp, il soggetto autorizzato in base all' articolo 17 per fornire manodopera in caso di picchi di lavoro in **porto**: dunque un "termometro" sensibile degli effetti che hanno sull' occupazione sia l' andamento dei traffici sia l' organizzazione del lavoro. Le Rsu di Alp, in un documento sottoscritto da Massimo Mazza, Giacomo Pupi e Fabio Antonini, vanno all' attacco: lo fanno dichiarando lo stato di agitazione e chiedendo un incontro urgente al presidente dell' Authority Stefano Corsini. Il motivo? Mazza, Pupi e Antonini puntano il dito contro «il drastico calo di turni» che si è riscontrato sulle banchine livornesi «negli ultimi mesi». All' origine di questo stato di cose, a giudizio delle organizzazioni sindacali, c' è «la deregolamentazione in atto nel **porto di Livorno**»: si tratta - tengono a sottolineare i promotori dell' iniziativa di lotta - di una «situazione già ampiamente denunciata ai vertici aziendali e agli enti preposti tramite documentazione e accentuata nelle ultime settimane». Beninteso, quando dicono «incontro urgente» le Rsu non intendono aspettare molto: indicano esplicitamente la data di lunedì prossimo, segnalando che i lavoratori, a partire dalle 9, daranno vita a un presidio davanti alla sede dell' Authority sugli scali Rosciano e precisando che l' iniziativa di protesta «durerà fino a incontro ottenuto». Bussano all' Authority - spiegano - perché è l'«ente regolatore del mercato del lavoro in **porto** e garante della legge 84/1994». --

Maxi-Darsena, scade il "penultimatum" Le mosse (e i colpi) dietro le quinte

L'Authority due soggetti hanno fatto vedere interesse. Ma nessuno ha formalizzato proposte. Cosa successe ora

Alp, sindacati all' attacco «Palazzo Rosciano tutelati i diritti dei lavoratori»

Trasporto pubblico, stamani convegno



LIVORNO

Darsena Europa «Quest' opera rafforza il lavoro»

Darsena Europa, qualche numero. Il costo dell' opera, che prevede anche la realizzazione di una darsena fluviale alla foce dello Scolmatore è di 1,3 miliardi di euro. Per adesso si punta alla prima fase: il cui costo è di circa 870 milioni di euro, di cui 540 provenienti da fondi pubblici e 330 da investimento privato. «Il progetto della Darsena Europa cambierà l' aspetto del porto di Livorno e servirà a tutto il territorio toscano perchè rafforzerà il lavoro» ha riconosciuto la Ministra De Micheli.

Livorno
Sabato - 30 novembre 2019 - LA NAZIONE

L'usciere della giunta grillina indagato a Roma per la vicenda Ansa
L'usciere della giunta grillina indagato a Roma per la vicenda Ansa...

Gioiellieri evasori ma in vacanza con lo yacht
Le indagini della Guardia di Finanza hanno portato alla denuncia della coppia titolare di un famoso negozio di gioielli nel centro città...

Fedi schiacciati dalla Misericordia
In un'aula di tribunale, i fedeli della Misericordia sono stati schiacciati dalla Misericordia...

Il porto del futuro Master plan' decisivo
Il master plan del porto di Livorno è stato approvato...

Maurizio a maggio l'assunzione volontaria per l'intermodalità
Maurizio a maggio l'assunzione volontaria per l'intermodalità...



Livorno, De Micheli promette i soldi per la Maxi Darsena - Il 10 dicembre arrivano le Ferrovie svizzere

29 Nov, 2019 Incontro a **Livorno** tra la ministra delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, e le Istituzioni locali per parlare di Darsena Europa. di Roberto Nappi Livorno - Paola De Micheli è arrivata in ritardo, come fanno i ministri che si rispettano, ma la folta platea in attesa l'ha subito perdonata perchè ha detto quello che tutti si aspettavano: il governo sosterrà con tanti soldoni la costruzione della Darsena Europa. "Quando parlo di sostegno - ha detto la ministra - non intendo pronunciare soltanto delle belle parole di incoraggiamento. Tradurremo in concreto questa promessa nelle prossime settimane affiancando la Regione Toscana per quanto riguarda i finanziamenti". Parola di ministra dei Trasporti pronunciata durante la riunione che ieri pomeriggio si è svolta in Fortezza Vecchia per la presentazione dei progetti per la Maxi Darsena. Presenti il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi, il sindaco Luca Salvetti, il comandante della Capitaneria Giuseppe Tarzia, il presidente dell'Autorità portuale Stefano Corsini, il presidente della Camera di Commercio Riccardo Breda. Già, "un sostegno concreto" ha detto la ministra. Ma quanto verserà il governo che si è già impegnato per 50 milioni? La De Micheli, (piccolo computer rosso sulle gionocchia, jeans e stivaletti neri) non si è sbilanciata, limitandosi a dire che il governo aprirà i cordoni della borsa. Più preciso invece Corsini che ha fatto quattro conti e alla fine ha chiesto allo Stato almeno altri 200 milioni che andrebbero ad aggiungersi ai 250 milioni promessi da Rossi in venti anni dalla Regione. In sostanza Corsini ha concluso dicendo che finora possiamo contare su 305 milioni e immaginando un intervento privato di 300 milioni ne mancherebbero 200. Ecco, il governo dovrebbe staccare quest'ultimo assegno. Tutto bene? Non propriamente perchè dato per scontato che governo e Regione faranno sicuramente fronte agli impegni assunti dove sono i soldi dei privati? Per il momento di singoli investitori non c'è neanche l'ombra. Non si è presentato nessuno e pensare che domani, 30 novembre, scade il bando dell'Autorità portuale per la ricerca di investitori privati. Ma, come si sa, i bandi si possono allungare o rimuovere e quindi chiunque si dovesse presentare fra qualche giorno stia certo che sarebbe accolto con grande calore. Di notevole interesse anche l'intervento dell'ammiraglio Tarzia che ha sottolineato il lavoro svolto dai suoi uomini perchè "in un anno e mezzo - ha detto - siamo arrivati al centesimo approdo di navi container da 9 mila teu. Navi che sono lunghe almeno 300 metri, larghe 48 e 12 metri di pescaggio. Sembrava impossibile che navi di questo tipo potessero entrare nel **porto** di **Livorno**. Ma ce l'abbiamo fatta. Come? Non ci siamo inventati niente. Semplicemente abbiamo sfruttato anche l'ultimo centimetro utile. Adesso siamo al livello della sopravvivenza e bisogna darsi da fare per costruire il futuro. In fretta". Infine Riccardo Breda ha chiesto una maggiore velocità nel costruire la Maxi Darsena che potrà valere mille posti di lavoro e un punto del Pil. Si è così conclusa una importante giornata dedicata alla Grande Darsena che secondo Corsini potrà essere operativa verso la metà del 2024. E a questo proposito c'è da segnalare che anche le Ferrovie Svizzere, settore italiano, dopo aver fatto sapere all'Autorità portuale di essere disponibili a trasportare in tutta Europa i container che saranno scaricati a nel **porto** di **Livorno** hanno concordato un incontro per il 10 dicembre per un primo approfondimento della loro offerta. Insomma tutto bene su questo fronte. Ma non dimentichiamo il problema dei privati, quelli che ancora non si sono visti. Perchè non si sono fatti vivi?-----Prima di arrivare in Fortezza Vecchia, durante la mattina, De Micheli accompagnata dal sindaco Salvetti, aveva incontrato il Consiglio della Compagnia Portuale e lo staff per un breve scambio di opinioni sulle problematiche portuali, presenti e future e le conseguenti ricadute sul lavoro portuale. La Compagnia Portuale in



Corriere Marittimo

News & Livorno, De Micheli promette i soldi per la Maxi Darsena - Il 10 dicembre arrivano le Ferrovie svizzere

Livorno, De Micheli promette i soldi per la Maxi Darsena - Il 10 dicembre arrivano le Ferrovie svizzere

29 Nov 2019

News & Livorno - Paola De Micheli è arrivata in ritardo, come fanno i ministri che si rispettano, ma la folta platea in attesa l'ha subito perdonata perchè ha detto quello che tutti si aspettavano: il governo sosterrà con tanti soldoni la costruzione della Darsena Europa. "Quando parlo di sostegno - ha detto la ministra - non intendo pronunciare soltanto delle belle parole di incoraggiamento. Tradurremo in concreto questa promessa nelle prossime settimane affiancando la Regione Toscana per quanto riguarda i finanziamenti". Parola di ministra dei Trasporti pronunciata durante la riunione che ieri pomeriggio si è svolta in Fortezza Vecchia per la presentazione dei progetti per la Maxi Darsena. Presenti il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi, il sindaco Luca Salvetti, il comandante della Capitaneria Giuseppe Tarzia, il presidente dell'Autorità portuale Stefano Corsini, il presidente della Camera di Commercio Riccardo Breda. Già, "un sostegno concreto" ha detto la ministra. Ma quanto verserà il governo che si è già impegnato per 50 milioni? La De Micheli, (piccolo computer rosso sulle gionocchia, jeans e stivaletti neri) non si è sbilanciata, limitandosi a dire che il governo aprirà i cordoni della borsa. Più preciso invece Corsini che ha fatto quattro conti e alla fine ha chiesto allo Stato almeno altri 200 milioni che andrebbero ad aggiungersi ai 250 milioni promessi da Rossi in venti anni dalla Regione. In sostanza Corsini ha concluso dicendo che finora possiamo contare su 305 milioni e immaginando un intervento privato di 300 milioni ne mancherebbero 200. Ecco, il governo dovrebbe staccare quest'ultimo assegno. Tutto bene? Non propriamente perchè dato per scontato che governo e Regione faranno sicuramente fronte agli impegni assunti dove sono i soldi dei privati? Per il momento di singoli investitori non c'è neanche l'ombra. Non si è presentato nessuno e pensare che domani, 30 novembre, scade il bando dell'Autorità portuale per la ricerca di investitori privati. Ma, come si sa, i bandi si possono allungare o rimuovere e quindi chiunque si dovesse presentare fra qualche giorno stia certo che sarebbe accolto con grande calore. Di notevole interesse anche l'intervento dell'ammiraglio Tarzia che ha sottolineato il lavoro svolto dai suoi uomini perchè "in un anno e mezzo - ha detto - siamo arrivati al centesimo approdo di navi container da 9 mila teu. Navi che sono lunghe almeno 300 metri, larghe 48 e 12 metri di pescaggio. Sembrava impossibile che navi di questo tipo potessero entrare nel **porto** di **Livorno**. Ma ce l'abbiamo fatta. Come? Non ci siamo inventati niente. Semplicemente abbiamo sfruttato anche l'ultimo centimetro utile. Adesso siamo al livello della sopravvivenza e bisogna darsi da fare per costruire il futuro. In fretta". Infine Riccardo Breda ha chiesto una maggiore velocità nel costruire la Maxi Darsena che potrà valere mille posti di lavoro e un punto del Pil. Si è così conclusa una importante giornata dedicata alla Grande Darsena che secondo Corsini potrà essere operativa verso la metà del 2024. E a questo proposito c'è da segnalare che anche le Ferrovie Svizzere, settore italiano, dopo aver fatto sapere all'Autorità portuale di essere disponibili a trasportare in tutta Europa i container che saranno scaricati a nel **porto** di **Livorno** hanno concordato un incontro per il 10 dicembre per un primo approfondimento della loro offerta. Insomma tutto bene su questo fronte. Ma non dimentichiamo il problema dei privati, quelli che ancora non si sono visti. Perchè non si sono fatti vivi?-----Prima di arrivare in Fortezza Vecchia, durante la mattina, De Micheli accompagnata dal sindaco Salvetti, aveva incontrato il Consiglio della Compagnia Portuale e lo staff per un breve scambio di opinioni sulle problematiche portuali, presenti e future e le conseguenti ricadute sul lavoro portuale. La Compagnia Portuale in

Toremari
AGENZIA MARITTIMA
ALDO SPADONI
Telefono - 0586 248111
Fax 0586 248200

CTN
COMPAGNIA TOSCANALE DI NAVIGAZIONE

Corriere Marittimo

Livorno

una breve nota ha pertanto fatto sapere che durante l' incontro - " è stato ribadito la fondamentale importanza per il futuro del porto di Livorno relativa alla realizzazione della Darsena Europa e la soluzione delle criticità attuali del porto per arrivare in piedi a quell' appuntamento, e sfruttare al meglio le opportunità che il mercato dei traffici oggi offre".

Il porto del futuro 'Master plan' decisivo

E' stato presentato a Firenze dal Governatore Rossi Grande attesa per il nuovo regolamento delle concessioni

LIVORNO Il giorno dopo la breve ma positiva toccata e fuga del ministro delle Infrastrutture, il cluster portuale fa il punto non solo sul progetto Darsena Europa ma anche sul "master plan" presentato a Firenze dal governatore Rossi sulla rete trasportistica in funzione dei porti di Livorno e Piombino. Ed è il vero cuore dell'intero rilancio del movimento merci. Perché la Darsena Europa riguarderà i contenitori, ma libererà la Darsena Toscana per i traghetti ro/ro che oggi sono sacrificati. Il dibattito entra nel concreto anche perché nella terza settimana del mese, forse il 19 dicembre, arriverà nel comitato di gestione portuale il nuovo regolamento delle concessioni, che coinvolge i terminal, gli accosti e la stessa natura di **porto** "multipurpose". Per cui la Darsena Europa diventa non solo un'alternativa ma una necessità urgente. Da qui, quanto Corsini ha illustrato sul progetto davanti al ministro. La prima fase va scomposta da due grandi aree: una destinata a terminal per il traffico dei container, servita da un ramo ferroviario; e l'altra destinata al traffico delle autostrade del mare e sarà utilizzata dalle navi merci/ passeggeri e traghetti per le isole. «Il Ministero è disponibile per un affiancamento procedurale - dice il ministro De Micheli - e per un sostegno economico che si unirà a quello della Regione. Livorno è il terzo **porto** in Italia e la sua importanza in ambito europeo è chiara al Ministero. 450 miliardi di merci che circolano nel Mediterraneo devono trovare casa in Italia. Noi vogliamo negoziare con l'Europa, abbiamo bisogno di un rapporto alla pari perché a fianco di una grande investimento sulla movimentazione delle merci, arriverà un ulteriore investimento sulla filiera manifatturiera. Questo progetto è rappresentativo della nostra strategia - ha detto il ministro - complessiva del Paese».

Porto Livorno: la ministra De Micheli sostiene la realizzazione della Darsena Europa

(FERPRESS) - **Livorno**, 29 NOV - Sostegno del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per la realizzazione della Darsena Europa. Questa la promessa della Ministra delle Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli durante la presentazione del progetto preliminare della Darsena Europa del **porto** di **Livorno** in Fortezza Vecchia. "Si è tenuta ieri, giovedì 28 novembre - riferisce una nota del Comune di **Livorno** - la tavola rotonda durante la quale è stato presentato il progetto preliminare della Darsena Europa del **porto** di **Livorno**, organizzata dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Insieme alla Ministra De Micheli, il sindaco Luca Salvetti, Enrico Rossi Presidente della Regione Toscana, Stefano Corsini, Presidente AdSP, Giuseppe Tarzia Direttore Marittimo della Toscana, Riccardo Breda Presidente Camera di Commercio Maremma e Tirreno. Ad aprire i lavori Stefano Corsini, che ha illustrato il progetto della Darsena Europa composta da due grandi aree: una destinata a terminal per il traffico dei container, servita da un ramo ferroviario e l' altra destinata al traffico delle autostrade del mare e sarà utilizzata dalle navi merci e passeggeri e traghetti per le isole. Il costo complessivo dell' opera, che prevede anche la realizzazione di una piccola darsena fluviale in prossimità della foce dello Scolmatore dell' Arno, è di 1,3 miliardi di euro. Il costo della prima fase della Darsena Europa è di circa 870 milioni di euro, di cui 540 provenienti da fondi pubblici e 330 da investimento privato". "Il progetto della Darsena Europa cambierà l' aspetto del **porto** di **Livorno** e servirà a tutto il territorio toscano perchè rafforzerà il lavoro" ha dichiarato la Ministra De Micheli "Il Ministero è disponibile per un affiancamento procedurale e per un sostegno economico che si unirà a quello della Regione Toscana. **Livorno** è il terzo **porto** in Italia e la sua importanza in ambito europeo è chiara al Ministero. 450 miliardi di merci che circolano nel Mediterraneo devono trovare casa in Italia. Noi vogliamo negoziare con l' Europa, abbiamo bisogno di un rapporto alla pari. La Darsena Europa è una sfida nell' ambito delle merci. E' necessario avere la consapevolezza che a fianco di una grande investimento sulla movimentazione delle merci, arriverà un ulteriore investimento sulla filiera manifatturiera. Questo progetto è rappresentativo della nostra strategia complessiva del Paese" Il sindaco Salvetti ha sottolineato l' importanza della giornata: "In queste ore sta accadendo qualcosa di significativo. Il **porto** è lo strumento per mettere **Livorno** in rapporto con il resto del mondo. La Darsena Europa è lo strumento essenziale ed è strategica per il sistema economico e logistico dell' intera regione. Il compito di un sindaco è quello di creare occasioni istituzionali come quella di oggi, di lavorare a stretto contatto con la comunità portuale che proprio in queste ore sta dimostrando di voler superare con i fatti, e non a parole, il clima conflittuale sopportato negli ultimi anni. Un sindaco poi deve impegnarsi per aprire la città al resto del mondo sia culturalmente che commercialmente ed è quello che stiamo facendo con le nostre esperienze a Cadice e in queste ore a Chengdu in Cina". --



Porto Livorno: Rossi, bene impegno del ministro per la Darsena. Dalla Regione circa 250 mln

(FERPRESS) - **Livorno**, 29 NOV - "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". Lo ha affermato il presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, intervenendo nel pomeriggio di ieri, 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. La Regione, d' altronde, è molto impegnata su **Livorno**. "Lo è da anni e io dico - ha aggiunto Rossi - 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". 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.

The image shows a screenshot of a web page from FerPress. At the top, there is a navigation bar with the FerPress logo and the text 'AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE, TRASPORTI LOCALI E LOGISTICA'. Below the navigation bar, the article title is displayed: 'Porto Livorno: Rossi, bene impegno del ministro per la Darsena. Dalla Regione circa 250 mln'. The article text is partially visible, starting with '(FERPRESS) - Livorno, 29 NOV - "La notizia è che oggi la ministra De Micheli ha detto che il Governo è disponibile a dare un contributo importante...'. On the right side of the page, there is a sidebar with a 'Smart Week' logo, a 'Twitter' link, and a 'Ciclo va' logo. The page also features social media sharing icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and YouTube.

Il Nautilus

Livorno

Porto di Livorno: La Ministra dà forza e sostanza alla Darsena Europa

Livorno - Sostegno del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti per la realizzazione della Darsena Europa. Questa la promessa della Ministra delle Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli durante la presentazione del progetto preliminare della Darsena Europa del **porto** di **Livorno** in Fortezza Vecchia. Si è tenuta ieri, giovedì 28 novembre, la tavola rotonda durante la quale è stato presentato il progetto preliminare della Darsena Europa del **porto** di **Livorno**, organizzata dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale. Insieme alla Ministra De Micheli, il sindaco Luca Salvetti, Enrico Rossi Presidente della Regione Toscana, Stefano Corsini, Presidente AdSP, Giuseppe Tarzia Direttore Marittimo della Toscana, Riccardo Breda Presidente Camera di Commercio Maremma e Tirreno. Ad aprire i lavori Stefano Corsini, che ha illustrato il progetto della Darsena Europa composta da due grandi aree: una destinata a terminal per il traffico dei container, servita da un ramo ferroviario e l' altra destinata al traffico delle autostrade del mare e sarà utilizzata dalle navi merci e passeggeri e traghetti per le isole. Il costo complessivo dell' opera, che prevede anche la realizzazione di una piccola darsena fluviale in prossimità della foce dello Scolmatore dell' Arno, è di 1,3 miliardi di euro. Il costo della prima fase della Darsena Europa è di circa 870 milioni di euro, di cui 540 provenienti da fondi pubblici e 330 da investimento privato. 'Il progetto della Darsena Europa cambierà l' aspetto del **porto** di **Livorno** e servirà a tutto il territorio toscano perchè rafforzerà il lavoro' ha dichiarato la Ministra De Micheli 'Il Ministero è disponibile per un affiancamento procedurale e per un sostegno economico che si unirà a quello della Regione Toscana.

Livorno è il terzo **porto** in Italia e la sua importanza in ambito europeo è chiara al Ministero. 450 miliardi di merci che circolano nel Mediterraneo devono trovare casa in Italia. Noi vogliamo negoziare con l' Europa, abbiamo bisogno di un rapporto alla pari. La Darsena Europa è una sfida nell' ambito delle merci. E' necessario avere la consapevolezza che a fianco di una grande investimento sulla movimentazione delle merci, arriverà un ulteriore investimento sulla filiera manifatturiera. Questo progetto è rappresentativo della nostra strategia complessiva del Paese' Il sindaco Salvetti ha sottolineato l' importanza della giornata: 'In queste ore sta accadendo qualcosa di significativo. Il **porto** è lo strumento per mettere **Livorno** in rapporto con il resto del mondo. La Darsena Europa è lo strumento essenziale ed è strategica per il sistema economico e logistico dell' intera regione. Il compito di un sindaco è quello di creare occasioni istituzionali come quella di oggi, di lavorare a stretto contatto con la comunità portuale che proprio in queste ore sta dimostrando di voler superare con i fatti, e non a parole, il clima conflittuale sopportato negli ultimi anni. Un sindaco poi deve impegnarsi per aprire la città al resto del mondo sia culturalmente che commercialmente ed è quello che stiamo facendo con le nostre esperienze a Cadice e in questo ore a Chengdu in Cina'.



Informazioni Marittime

Livorno

Darsena Europa, Livorno riparte dai dragaggi

Presentata la progettazione delle opere di difesa preliminari alla realizzazione del terminal container. De Micheli: "Faremo tutto il possibile per finanziarla"

Saranno i dragaggi e la realizzazione delle dighe a caratterizzare la prima fase di realizzazione della Piattaforma Europa del **porto** di **Livorno**, un grande terminal container in progettazione da diversi anni e diviso in più tronconi nel corso del tempo. Il progetto preliminare è stata presentato giovedì nella Fortezza Vecchia dello scalo toscano. Tecnicamente, si tratta di opere marittime di difesa e delle attività di dragaggio della Darsena Europa, sostanzialmente di un nuovo terminal container con il quale il **porto** di **Livorno** mira a conquistare nuove quote di traffico. Alla presenza della ministra dei Trasporti, Paola De Micheli - oltre a una platea di operatori -, il presidente dell' Autorità di sistema portuale (Adsp) del Tirreno Settentrionale, Stefano Corsini, ha illustrato il contenuto di un progetto che comprende le opere di protezione della nuova imboccatura Nord, il nuovo bacino portuale della Darsena Europa (con il relativo canale di accesso) e le attività di dragaggio connesse. Poi, realizzazione di un nuovo molo di sopraflutto (diga Nord), riconfigurazione e prolungamento della diga del Marzocco (diga Sud) e realizzazione della nuova diga della Meloria, con demolizione di quella vecchia. Totale, 260 milioni di euro. Una nuova organizzazione che permetterà di suddividere gli ingressi per tipologia di merci, tra imboccatura Nord e Sud, razionalizzando gli arrivi. Si tratta, quindi, di una prima fase, basata sui dragaggi, dopo seguirà la realizzazione del terminal vero e proprio. Il polo dovrebbe essere pronto nel 2024, il 30 novembre scade la manifestazione di interesse per le dei privati. Il costo complessivo dovrebbe aggirarsi sui 300 milioni di euro da parte degli imprenditori, più 200 milioni circa di fondi pubblici, rispetto ai 305 milioni già disponibili. «Il progetto preliminare delle dighe e dei dragaggi darà al **Porto** di **Livorno** un forte impulso alla realizzazione della Darsena Europa, verso la quale oggi viene fatto un decisivo e concreto passo in avanti», ha detto Corsini. «Già inserita nella programmazione nazionale di settore e destinataria di importanti finanziamenti regionali e statali - continua Corsini -, 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». De Micheli si è impegnata a fare «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 debba avere per affrontare e auspicabilmente vincere le sfide infrastrutturali del XXI secolo». I dragaggi Sono previsti i dragaggi, finalizzati all' imbasamento delle nuove opere, per raggiungere un pescaggio di 17 metri nel canale di accesso, più la realizzazione di bacini e 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 della spiaggia sommersa lungo il litorale pisano, verrà gestito all' interno di una nuova vasca di colmata, 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



Informazioni Marittime

Livorno

sarà dotata di un bacino di evoluzione con diametro di 600 metri e profondità a 16 metri. Come previsto dal Piano Regolatore Portuale, anche il fondale della banchina 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. Si tratta di opere che dovranno avere la Valutazione di Impatto Ambientale, un processo molto lungo, a cui si aggiungerà una complessa burocrazia - e anche qui molto lenta - delle analisi ambientali.

Messaggero Marittimo

Livorno

Decisivo passo in avanti verso la darsena Europa

Pronta la progettazione preliminare delle opere di difesa e di dragaggio

Vezio Benetti

LIVORNO È stata presentata in sala Ferretti nella 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 della ministra 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.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO'. The main headline reads 'Decisivo passo in avanti verso la darsena Europa' with a sub-headline 'Pronta la progettazione preliminare delle opere di difesa e di dragaggio'. The author is listed as 'Vezio Benetti'. A video player is present but shows an error: 'Your browser does not currently recognize any of the video formats available. Click here to visit our frequently asked questions about HTML5 video.' To the right, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and 'Registra!'. Below the main article, there are social media sharing icons and a list of 'ARGOMENTI CORRELATI' including 'Indagine Gdf al porto di Civitavecchia' and 'Il ministro De Micheli visita la Compagnia Portuale di Livorno'. A sidebar on the right contains 'ULTIME' and 'POPOLARI' news items, such as 'Piemonte: passo in avanti per lo sviluppo del porto' and 'Vado Gateway: nuove linee marittime Maersk'.

Il ministro De Micheli visita la Compagnia Portuale di Livorno

Impegno a svolgere azione di indirizzo concreto per dare in tempi brevi risposte

Giulia Sarti

LIVORNO Durante la sua visita a Livorno per rendere ufficiale il contributo del Governo alla Darsena Europa, con il sostegno economico per far partire la prima fase, il ministro delle infrastrutture Paola De Micheli, ha colto l'occasione per una visita al Consiglio della Compagnia Portuale di Livorno e il suo staff. Accompagnata dal sindaco di Livorno Luca Salvetti, dal presidente del Consiglio Regionale Eugenio Giani, dal deputato Andrea Romano e dal consigliere Regionale Francesco Gazzetti, si è fermata per un breve scambio di opinioni sulle problematiche portuali, presenti e future e le conseguenti ricadute sul lavoro portuale. È stata ribadita la fondamentale importanza per il futuro del porto di Livorno relativa alla realizzazione della Darsena Europa e la soluzione delle criticità attuali del porto per arrivare in piedi a quell'appuntamento, e sfruttare al meglio le opportunità che il mercato dei traffici oggi offre. Il ministro, apprezzando il ruolo e la storia della Compagnia Portuale di Livorno, ha preso buona nota degli argomenti impegnandosi a svolgere azione di indirizzo concreto per dare in tempi brevi risposte che questa città attende ormai da anni.

The screenshot shows the website 'Messaggero Marittimo.it' with the article title 'Il ministro De Micheli visita la Compagnia Portuale di Livorno'. The article text is partially visible, matching the main text on the left. The page includes a navigation menu (SHIPPI, LOGISTICA, PORTI, AUTOTRASPORTO), a search bar, and a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of related articles under the heading 'ULTIME POPOLARI'. The main article text is: 'LIVORNO - Durante la sua visita a Livorno per rendere ufficiale il contributo del Governo alla Darsena Europa, con il sostegno economico per far partire la prima fase, il ministro delle infrastrutture Paola De Micheli, ha colto l'occasione per una visita al Consiglio della Compagnia Portuale di Livorno e il suo staff. Accompagnata dal sindaco di Livorno Luca Salvetti, dal presidente del Consiglio Regionale Eugenio Giani, dal deputato Andrea Romano e dal consigliere Regionale Francesco Gazzetti, si è fermata per un breve scambio di opinioni sulle problematiche portuali, presenti e future e le conseguenti ricadute sul lavoro portuale. È stata ribadita la fondamentale importanza per il futuro del porto di Livorno relativa alla realizzazione della Darsena Europa e la soluzione delle criticità attuali del porto per arrivare in piedi a quell'appuntamento, e sfruttare al meglio le opportunità che il mercato dei traffici oggi offre. Il ministro, apprezzando il ruolo e la storia della Compagnia Portuale di Livorno, ha preso buona nota degli argomenti impegnandosi a svolgere azione di indirizzo concreto per dare in tempi brevi risposte che questa città attende ormai da anni.'

Un decisivo passo in avanti verso la realizzazione della Darsena Europa

GAM EDITORI

29 novembre 2019 - È stata presentata ieri 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 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 terminal container sarà dragata a -16 metri, ma è previsto che l'opera venga progettata in modo tale da consentire l'escavo fino a quota -20 metri.

Un decisivo passo in avanti verso la realizzazione della Darsena Europa

29 novembre 2019 - È stata presentata ieri 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 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 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.

Visita lampo del ministro De Micheli su politica e piani in Darsena Europa

LIVORNO Toccata e fuga due giorni fa per l'annunciata e attesa visita del ministro Paola De Micheli. Niente giro sul porto, ma una breve apparizione alla mostra di Modigliani, una iniziativa politica al LEM con tanto di interrogativi più o meno espressi sulla possibile durata del suo governo e infine dalle 15, con una buona ora di ritardo sul programma, in sala Ferretti della Fortezza Vecchia per la presentazione da parte dell'AdSP del progetto preliminare della Darsena Europa, con un focus sulle opere foranee da finanziare attraverso i fondi statali. Mancano, nella sostanza ha detto Corsini 200 milioni che però possono essere trovati nei fondi 2018 delle opere pubbliche nazionali. Un fulmineo filmato della Scovavento, vero e proprio rendering virtuale di come saranno le due prime fasi della Darsena Europa, ha preceduto la tavola rotonda in cui le autorità se la sono cantata, tra richieste, proposte, promesse e analisi dei tempi. Hanno partecipato il ministro De Micheli, il presidente della Regione Rossi, il sindaco Salvetti, il presidente dell'AdSP Corsini, il direttore marittimo della Toscana ammiraglio Tarzia e Riccardo Breda presidente della Camera di Commercio locale. Il ministro da parte sua ha fatto il ministro: ha detto che le opere infrastrutturali sono importanti benvenute, saranno appoggiate dal suo governo, anche e specialmente quelle portuali perché l'Italia deve riappropriarsi dei milioni di tonnellate di merci che transitano dagli scali del Nord Europa invece che dai nostri. Appoggeremo in pieno ha detto ancora questo grande progetto di Livorno e mi impegno non solo a parole, nell'ambito della programmazione nazionale.*Ci sarà tempo, ovviamente, per delibare quanto emerso dal dibattito. Dove alle crude analisi sulla crisi ormai permanente delle infrastrutture del Paese, si sono affiancati gli annunci di piani d'emergenza che hanno coinvolto anche e specialmente i porti. In particolare Genova e Savona, massacrati dall'isolamento autostradale causa frane. Il ministro non ha nascosto i problemi dello Stato, stretto tra le tante urgenze e la coperta più che corta della finanza pubblica. Ma ha speso, come detto sopra, parole di grandi disponibilità. Nella tavola rotonda che è seguita, dopo i saluti istituzionali, si è parlato molto dell'inserimento dei collegamenti del porto con le grandi reti infrastrutturali autostradali e ferroviarie dei piani europei TEN-T, a partire dallo scavalco con il Vespucci al superamento del nodo ferroviario di Pisa, fino all'ingrandimento delle gallerie della dorsale appenninica. Tutti temi che il ministro De Micheli e il presidente della Regione Rossi avevano già dibattuto in precedenza in un incontro dedicato. Morale: fare i conti con i contiLIVORNO Dice il vecchio adagio che una rondine non fa primavera. Tradotto: un ministro non fa un governo, anche se Paola De Micheli non è l'ultima ruota del carro e se ne intende. Ma alla fine dei conti, dall'incontro di due giorni fa sono emersi come fondamentali proprio i conti: ovvero, per le opere foranee a difesa della futura Darsena Europa occorre che lo Stato stanzi 200 milioni. Sono tanti, sono pochi? Secondo il presidente Stefano Corsini, pochi o tanti che siano, sono soldi che ci sono: già nel calderone della Finanziaria del 2008, dove andrebbero ripescati. Il diritto a riprenderceli, ha detto nella sostanza Corsini, è sancito dal fatto che abbiamo l'unico progetto portuale in Italia che ha tutte le carte in regola comprese quelle dei passaggi burocratici per andare avanti senza dover scontare altre odissee cartacee. Alla base di queste affermazioni c'è e continua ad esserci molto lavoro. Compreso quello con Pisa, che nei giorni scorsi ha steso la mano e vuole, in sostanza, compensazioni per i possibili (ma non probabili secondo i tecnici) influssi negativi della Darsena sui suoi litorali. Corsini ha già risposto che dai dragaggi arriveranno 5 milioni di metri cubi di sabbia pulita che andranno a ripascere Marina di Pisa. Non è poco: in più è già avviato il relativo studio (per il quale il sindaco di Pisa ha presentato



per l'annunciata e attesa visita del ministro Paola De Micheli. Niente giro sul porto, ma una breve apparizione alla mostra di Modigliani, una iniziativa politica al LEM con tanto di interrogativi più o meno espressi sulla possibile durata del suo governo e infine dalle 15, con una buona ora di ritardo sul programma, in sala Ferretti della Fortezza Vecchia per la presentazione da parte dell'AdSP del progetto preliminare della Darsena Europa, con un focus sulle opere foranee da finanziare attraverso i fondi statali. Mancano, nella sostanza ha detto Corsini 200 milioni che però possono essere trovati nei fondi 2018 delle opere pubbliche nazionali. Un fulmineo filmato della Scovavento, vero e proprio rendering virtuale di come saranno le due prime fasi della Darsena Europa, ha preceduto la tavola rotonda in cui le autorità se la sono cantata, tra richieste, proposte, promesse e analisi dei tempi. Hanno partecipato il ministro De Micheli, il presidente della Regione Rossi, il sindaco Salvetti, il presidente dell'AdSP Corsini, il direttore marittimo della Toscana ammiraglio Tarzia e Riccardo Breda presidente della Camera di Commercio locale. Il ministro da parte sua ha fatto il ministro: ha detto che le opere infrastrutturali sono importanti benvenute, saranno appoggiate dal suo governo, anche e specialmente quelle portuali perché l'Italia deve riappropriarsi dei milioni di tonnellate di merci che transitano dagli scali del Nord Europa invece che dai nostri. Appoggeremo in pieno ha detto ancora questo grande progetto di Livorno e mi impegno non solo a parole, nell'ambito della programmazione nazionale.*Ci sarà tempo, ovviamente, per delibare quanto emerso dal dibattito. Dove alle crude analisi sulla crisi ormai permanente delle infrastrutture del Paese, si sono affiancati gli annunci di piani d'emergenza che hanno coinvolto anche e specialmente i porti. In particolare Genova e Savona, massacrati dall'isolamento autostradale causa frane. Il ministro non ha nascosto i problemi dello Stato, stretto tra le tante urgenze e la coperta più che corta della finanza pubblica. Ma ha speso, come detto sopra, parole di grandi disponibilità. Nella tavola rotonda che è seguita, dopo i saluti istituzionali, si è parlato molto dell'inserimento dei collegamenti del porto con le grandi reti infrastrutturali autostradali e ferroviarie dei piani europei TEN-T, a partire dallo scavalco con il Vespucci al superamento del nodo ferroviario di Pisa, fino all'ingrandimento delle gallerie della dorsale appenninica. Tutti temi che il ministro De Micheli e il presidente della Regione Rossi avevano già dibattuto in precedenza in un incontro dedicato. Morale: fare i conti con i contiLIVORNO Dice il vecchio adagio che una rondine non fa primavera. Tradotto: un ministro non fa un governo, anche se Paola De Micheli non è l'ultima ruota del carro e se ne intende. Ma alla fine dei conti, dall'incontro di due giorni fa sono emersi come fondamentali proprio i conti: ovvero, per le opere foranee a difesa della futura Darsena Europa occorre che lo Stato stanzi 200 milioni. Sono tanti, sono pochi? Secondo il presidente Stefano Corsini, pochi o tanti che siano, sono soldi che ci sono: già nel calderone della Finanziaria del 2008, dove andrebbero ripescati. Il diritto a riprenderceli, ha detto nella sostanza Corsini, è sancito dal fatto che abbiamo l'unico progetto portuale in Italia che ha tutte le carte in regola comprese quelle dei passaggi burocratici per andare avanti senza dover scontare altre odissee cartacee. Alla base di queste affermazioni c'è e continua ad esserci molto lavoro. Compreso quello con Pisa, che nei giorni scorsi ha steso la mano e vuole, in sostanza, compensazioni per i possibili (ma non probabili secondo i tecnici) influssi negativi della Darsena sui suoi litorali. Corsini ha già risposto che dai dragaggi arriveranno 5 milioni di metri cubi di sabbia pulita che andranno a ripascere Marina di Pisa. Non è poco: in più è già avviato il relativo studio (per il quale il sindaco di Pisa ha presentato

La Gazzetta Marittima

Livorno

il suo conto: 30 mila euro) sulle correnti e l'influenza delle stesse sulle spiagge quando saranno deviate. Sommessamente sarebbe il caso di ricordare a Pisa che il loro Scolmatore riempie regolarmente di merda (chiedo scusa: detriti e fanghi) la nostra Darsena Toscana imponendoci ciclici dragaggi senza alcuna compensazione da parte di loro. Ma siamo signori e andiamo avanti. Del resto è storia sancita dalla vulgata popolare: meglio una disgrazia che un pisano all'uscio. Figuriamoci tanti pisani. Antonio Fulvi

Al ministro l'imperativo: spendere

LIVORNO Scriveva Oscar Wilde che un cinico è colui che vede le cose come sono e non come vorremmo che fossero. Allora saremo cinici, ma in buona compagnia: perché mentre il ministro delle Infrastrutture e Trasporti a Livorno promette quello che i conti pubblici le consentono e non è molto rispetto alle aspettative un'analisi di Marco Forti apparsa su Il Sole-24 Ore di una settimana fa fotografa un'Italia ferma al palo, con un PIL previsto da quarto mondo e ricette da dilettanti allo sbaraglio. Un pianto. Ma Forti, sulla base di studi ormai accreditati in tutto il mondo, sostiene che non siamo all'ultima spiaggia. L'unico modo possibile per tornare a crescere adeguatamente scrive è sbloccare l'enorme ammontare di investimenti infrastrutturali già stanziati per decine di miliardi, ma fermi. Ne hanno scritto anche altri e ci sono partiti che ne stanno facendo il cuore della campagna. Ma qui non si tratta di promettere miracoli: si tratta di rivoltare come un calzino l'orrido codice degli appalti e farle partire, le opere infrastrutturali necessarie. Non c'è che da scegliere e il ministro De Micheli lo sa bene. Come sa che quando la politica lo vuole, le grandi opere gli italiani sanno farle presto e bene: si veda la ricostruzione del ponte Morandi, dove il famigerato codice è stato mandato al diavolo. E allora? Allora ci vuole il coraggio di innovare la burocrazia e di spendere le enormi quantità di stanziamenti che fanno ricche le banche. Troppe infrastrutture programmate, sollecitate, magari pretese dalla politica locale e in realtà superflue? Si sono perduti anni annunciando programmazioni e ripulisti, tavoli di concertazione e accordi Stato-Regione che non hanno funzionato: è una bestemmia, a questo punto, chiedere che le opere finanziate si possano fare anche a rischio di realizzarne alcune non proprio indispensabili? Dal nostro piccolo, bestemmiamo ma dateci il via. Antonio Fulvi



Anche l'AdSp celebra Modigliani

Visite gratuite nei luoghi di interesse storico della città

Massimo Belli

LIVORNO In occasione della mostra Modigliani e l'avventura di Montparnasse, l'AdSp del Mar Tirreno settentrionale offrirà ai visitatori della mostra un percorso gratuito di visite guidate a luoghi di interesse storico e di cultura marittimo-portuale della città: la Fortezza Vecchia, il Livorno Port Center e l'Esposizione delle Imbarcazioni Storiche. Tre luoghi situati nell'immediata vicinanza del Museo di Città, che permettono di completare la conoscenza della città e dell'artista Amedeo Modigliani, favorendo anche un approfondimento della realtà portuale, centrale per l'economia del territorio. Le visite guidate avranno inizio domani e si ripeteranno con gli stessi orari (due turni pomeridiani il sabato, alle 15.00 e alle 17.00; tre turni la domenica, alle 11.00, alle 15.00 e alle 17.00) per un fine settimana al mese sino al termine della mostra (30 Novembre e 1 Dicembre; 21 e 22 Dicembre; 25 e 26 gennaio 2020, 16 e 16 febbraio 2020). L'Autorità di Sistema portuale, infine, precisa che le visite dureranno circa due ore e che il numero massimo per ogni gruppo è di 25 persone. Non è prevista alcuna registrazione preventiva; chi è interessato può presentarsi nelle date indicate direttamente al desk presso l'ingresso principale del Museo della Città di Livorno.

The screenshot shows the article page on the Messaggero Marittimo website. At the top, there is a navigation bar with the site logo and menu items like 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO'. The main headline reads 'Anche l'AdSp celebra Modigliani' with a sub-headline 'Visite gratuite nei luoghi di interesse storico della città'. The author is identified as Massimo Belli. A featured image shows a painting of a child's face by Amedeo Modigliani. Below the image, the article text is partially visible, matching the text on the left. On the right side of the page, there is a newsletter sign-up form and a 'POPOLARI' section with various news snippets.

L' incendio sull' "Eurocargo Trieste": impianti in regola, stress da fuoco

NAPOLI Con riferimento all'incidente accaduto la scorsa settimana sulla nave Eurocargo Trieste, ed in seguito a notizie sulla presunta mancata rispondenza della nave agli standard di sicurezza, il gruppo Grimaldi desidera precisare quanto segue. Intorno alle ore 02:00 di giovedì 21 novembre, poco dopo la partenza dal **porto** di **Livorno**, un incendio è divampato nella sala macchine della Eurocargo Trieste per cause in corso di accertamento. Il comandante della nave ha fatto prontamente intervenire l'equipaggio ed allertato immediatamente le autorità competenti, vigili del fuoco e rimorchiatori. Le operazioni di spegnimento si sono concluse alle ore 12:00, senza arrecare danni ai 170 trailer presenti a bordo, mentre tra i 25 membri dell'equipaggio non risultano feriti o intossicati. A poche ore dall'accaduto, sono state notificate alla Compagnia presunte anomalie riguardanti le dotazioni di sicurezza della nave. È doveroso precisare che l'incendio è stato spento dopo oltre 10 ore di lavoro da parte dell'equipaggio, dei vigili del fuoco e dei servizi tecnico nautici del **porto**, e gli impianti a cui si fa riferimento sono stati sottoposti ad un uso intensivo che ne ha ovviamente compromesso la funzionalità. Le anomalie sollevate sono, pertanto, la conseguenza dell'incendio stesso. La Eurocargo Trieste è impiegata sulla rotta **Livorno-Savona-Barcellona-Valencia** ed ha registrato oltre 250 scali nell'ultimo anno. La nave è sottoposta a controlli periodici da parte della società di classifica RINA, nonché ad audit ed ispezioni esterne effettuati dallo Stato di approdo (PSC Paris MoU) che ne hanno regolarmente attestato la corretta applicazione degli standard internazionali in materia di salute, sicurezza ed ambiente. Inoltre, la più recente ispezione PSC, eseguita nello stesso **porto** di **Livorno** lo scorso mese di settembre, non ha segnalato deficienze della nave in ambito ISM (International Safety Management Code), né ai mezzi antincendio. La nave ro/ro Eurocargo Trieste costruita nel 1997 presso Fincantieri per conto di primari Armatori spagnoli, è stata acquistata nel 2015 dalla società Malta Motorways of the Sea Ltd ed è attualmente noleggiata dalla Grimaldi Euromed SpA. La nave è iscritta presso il prestigioso registro maltese, in White List secondo il Paris MoU, ed è gestita sotto il profilo tecnico-operativo della società greca di ship management Valiant Shipping. Subito dopo l'acquisto e nel corso dell'ultimo quadriennio, la nave è stata sottoposta ad importanti lavori di upgrading, per un importo di oltre 4 milioni di euro, che ne hanno ulteriormente aumentato gli standard qualitativi e di sicurezza. Il Gruppo Grimaldi pone il massimo impegno nell'assicurare i più elevati standard di sicurezza delle proprie navi, considerato il preoccupante aumento di casi di incendi a bordo registrati su scala mondiale. In aggiunta ai requisiti normativi, il Gruppo è promotore di iniziative supplementari in termini di prevenzione di danni materiali ed ambientali e di formazione con esercitazioni sia a bordo che a terra, oltre a regolari controlli interni circa il rispetto delle procedure in materia di sicurezza. Il vertice del Gruppo Grimaldi coglie l'opportunità per esprimere apprezzamento alle autorità italiane, specialmente alla Guardia Costiera e ai Vigili del Fuoco di **Livorno**, per il loro pronto intervento. Infine, il Gruppo desidera esprimere un profondo ringraziamento al comandante e all'equipaggio della nave Eurocargo Trieste, per la tempestività e professionalità profusa nella gestione dell'incidente.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

si sblocca l' iter

Partite le lettere alle imprese interessate alle aree portuali

piombino. Sono partite ieri le lettere di invito agli operatori economici che, allo scadere dei termini prefissati (il 9 settembre scorso), avevano manifestato l' interesse ad insediarsi nelle nuove aree del porto di Piombino e che sono stati ammessi alla successiva fase della procedura di selezione. I soggetti interessati - secondo indiscrezioni - sarebbero poco meno di 20. A cinque mesi dall' approvazione in Comitato di Gestione dell' Atto di indirizzo, e a quattro dalla pubblicazione dell' avviso di manifestazione di interesse, l' **Autorità di Sistema** fa dunque un altro passo in avanti per lo sviluppo dello scalo piombinese. «L' attenzione degli investitori è alta - ha detto il presidente dell' **Autorità portuale** Stefano Corsini - in sei mesi siamo riusciti a mettere in piedi una procedura innovativa per il settore, chiamando a raccolta tutti gli investitori interessati, ponendoci come obiettivo primario quello dell' insediamento di nuove attività produttive». Quello della trasmissione delle lettere di invito segna un punto di svolta nella storia dello scalo. Le imprese interessate avranno un mese e mezzo di tempo per presentare i dettagli degli insediamenti che intendono realizzare sui lotti oggetto della procedura. Per il porto si tratta sicuramente di una notizia attesa da molto tempo, che sblocca una situazione congelata, e che può dare una prospettiva diversa non solo al futuro dello scalo, ma all' economia di tutta la città. «I soggetti interessati sono più di dieci, e meno di venti», è l' unica indiscrezione che filtrava ieri dopo che la notizia è arrivata alla stampa nel tardo pomeriggio. Un' altra notizia positiva, dopo quella delle ripartenze di Acciaierie e Magona con nuove proprietà, che sembra poter chiudere il cerchio per guardare al futuro con maggiore ottimismo. --

The collage consists of several newspaper clippings from the 'Il Tirreno' (Piombino edition) dated November 30, 2019. The largest clipping features the headline 'Partite le lettere alle imprese interessate alle aree portuali' and includes a photo of a harbor with a crane. Other smaller clippings include 'Popolonia entra a far parte dei Borghi più belli d'Italia' with a photo of a castle, and 'Pianificazione territoriale: il paradosso di Ferrara'. The clippings also show the newspaper's masthead and various sub-headlines.

Piombino: passo in avanti per lo sviluppo del porto

Partite le lettere di invito per individuare le nuove attività di insediamento produttivo

Redazione

PIOMBINO Sono partite stamani, venerdì 29 novembre, le lettere di invito agli operatori economici che, allo scadere dei termini prefissati (il 9 settembre scorso), avevano manifestato l'interesse ad insediarsi nelle nuove aree del porto di Piombino e che sono stati ammessi alla successiva fase della procedura di selezione. A cinque mesi dall'approvazione in Comitato di Gestione dell'Atto di Indirizzo, e a quattro dalla pubblicazione dell'avviso di manifestazione di interesse, l'Autorità di Sistema fa dunque un altro passo in avanti per lo sviluppo dello scalo piombinese. «L'attenzione degli investitori è alta ha detto il presidente Corsini in sei mesi siamo riusciti a mettere in piedi una procedura innovativa per il settore, chiamando a raccolta tutti gli investitori interessati, ponendoci come obiettivo primario quello dell'insediamento di nuove attività produttive». Quello della trasmissione delle lettere di invito segna un punto di svolta nella storia dello scalo. Le imprese interessate avranno un mese e mezzo di tempo per presentare i dettagli degli insediamenti che intendono realizzare sui lotti oggetto della procedura.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with 'Messaggero Marittimo.it' and a search icon. Below the navigation bar, the main headline reads 'Piombino: passo in avanti per lo sviluppo del porto'. Underneath the headline, there is a sub-headline: 'Partite le lettere di invito per individuare le nuove attività di insediamento produttivo'. The article text is partially visible, starting with 'PIOMBINO - Sono partite stamani, venerdì 29 novembre, le lettere di invito agli operatori economici che, allo scadere dei termini prefissati (il 9 settembre scorso), avevano manifestato l'interesse ad insediarsi nelle nuove aree del porto di Piombino e che sono stati ammessi alla successiva fase della procedura di selezione. A cinque mesi dall'approvazione in Comitato di Gestione dell'Atto di Indirizzo, e a quattro dalla pubblicazione dell'avviso di manifestazione di interesse, l'Autorità di Sistema fa dunque un altro passo in avanti per lo sviluppo dello scalo piombinese. «L'attenzione degli investitori è alta ha detto il presidente Corsini in sei mesi siamo riusciti a mettere in piedi una procedura innovativa per il settore, chiamando a raccolta tutti gli investitori interessati, ponendoci come obiettivo primario quello dell'insediamento di nuove attività produttive». Quello della trasmissione delle lettere di invito segna un punto di svolta nella storia dello scalo. Le imprese interessate avranno un mese e mezzo di tempo per presentare i dettagli degli insediamenti che intendono realizzare sui lotti oggetto della procedura.'

On the right side of the article, there is a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' section with a form for name, email, and a 'Registrazione' button. Below that, there is a 'POPOLARI' section with several article thumbnails and titles, including 'Piombino: passo in avanti per lo sviluppo del porto', 'Delegazione del Congo all'Italian maritime academy technologies', 'Vado Gateway: nuove linee marittime Maersk', and 'Comune di Livorno in missione in Cina'.

«Marina Yachting, siamo pronti a chiarire»

All'indomani del blitz della Finanza, i quattro indagati chiedono di essere convocati presto dalla Procura Il vicesindaco Grasso: «Se il progetto dovesse sfumare o subire ritardi sarebbe un grave danno per la città»

L'INCHIESTA «Pronti a chiarire ogni aspetto. La Procura ci convochi il prima possibile». Francesco Maria di Majo, Roberta Macii, Edgardo e Guido Azzopardi si dicono certi di poter dimostrare l'insussistenza delle accuse ipotizzate dal pm Alessandro Gentile nei loro confronti nell'indagine sul Marina Yachting. Lo fanno attraverso i propri legali, Lorenzo Mereu per il presidente di Majo e la segretaria generale Macii, ed Andrea Mioli per i fratelli Azzopardi. Gli stessi legali assicurano di poter già produrre ampia documentazione in grado di far crollare il castello accusatorio costruito dalla magistratura. Un castello le cui fondamenta poggiano soprattutto su un aspetto, ovvero l'aver volontariamente ritardato l'inizio dell'iter per l'aggiudicazione dell'appalto del porto storico, per permettere alla società dei due Azzopardi di poter presentare il proprio progetto e vincere. Il tutto con una collusione tra il presidente di Adsp (di Majo) e i vertici di Port Mobility (Azzopardi), società che controlla la Roma Marina Yachting, ovvero l'aggiudicatrice dell'appalto. L'attenzione degli inquirenti infatti si è subito concentrata sui tempi. Salta agli occhi che la Roma Marina Yachting venga costituita appena qualche giorno prima (26 marzo 2016) dello scadere della presentazione delle domande (5 aprile 2016). Il tutto, secondo gli inquirenti, per permettere alla Port Mobility, che come detto controlla Roma Marina Yachting, di avere tutte le carte in regola per poter partecipare. Quello che stride agli avvocati difensori, però, è quella collusione ipotizzata dal pm. Al contrario sostengono che tra Azzopardi e di Majo non fosse mai corso buon sangue, anzi, come del resto dimostrerebbero fiumi d'inchiostro della stampa locale e non, avrebbero spesso avuto divergenze di vedute. Intanto sulla vicenda giudiziaria interviene anche la politica. «Grande rispetto per chi svolge l'indagine e per il lavoro della magistratura - afferma il sindaco Ernesto Tedesco -. Si parla da anni del progetto che riguarda il porto storico. Un progetto che rientra nel meccanismo di acquisizione del porto storico che la città reclama da parecchio tempo. In quella parte del porto ci sono realtà archeologiche e culturali di notevole spessore ed è chiaro che è interessante anche per l'indotto». E poi il vice sindaco con delega al porto, Massimiliano Grasso: «Non voglio entrare nel merito dalla vicenda giudiziaria sostiene - che si deve ancora conoscere in modo più approfondito, voglio però esprimere preoccupazione per il fatto che un progetto su cui la città punta molto subisca ulteriori ritardi. Dopo l'indagine c'è il forte rischio che tutto il progetto, che ancora non è stato aggiudicato definitivamente, subisca ulteriori ritardi anche per le dovute verifiche sulla regolarità di quanto avvenuto. D'altra parte il sindaco è presidente della Conferenza dei servizi quindi da parte del Comune c'è un interesse diretto a che si faccia chiarezza e c'è l'assoluta speranza che tutto si sia svolto nell'assoluta correttezza. Ma se il progetto dovesse sfumare o subire ritardi a prescindere da tutto sarebbe un grave danno per la città e per il porto stesso». Stefano Pettinari © RIPRODUZIONE RISERVATA.



IL SINDACO DI CIVITAVECCHIA

«Il progetto per il porto è vitale ma la legalità è l'unica strada»

Una città che nel porto ha la sua ragione di esistere non può che guardare con attenzione a ciò che avviene al suo interno. E l'attenzione a Civitavecchia è diventata apprensione nelle ultime ore, dopo l'operazione della Guardia di Finanza presso la sede dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale**, che ha visto indagati i vertici dell'ente e due imprenditori legati al progetto Marina Yachting. Il sindaco, Ernesto Tedesco, professione avvocato, non può che osservare da spettatore interessato l'evolversi della vicenda «Occorre sempre avere grande rispetto per chi svolge l'indagine e per il lavoro della magistratura. Non usciremo da questo solco». **L'inchiesta in città ha fatto molto rumore?** «Nell'inchiesta sono coinvolte anche persone che hanno ruoli istituzionali, pertanto la cautela non può che essere massima nel commentarne i risvolti e dobbiamo tutti attenerci a ciò che sappiamo, nonostante Civitavecchia sia una città molto legata al suo porto e quindi molto attenta a tutto ciò che lo riguarda». **La creazione del Marina Yachting è vitale?** «Il progetto del porto turistico è importante per la nostra città e rientra nel meccanismo di acquisizione alla città in tutta la parte storica dello scalo. Si tratta di un ritorno al tessuto urbano molto atteso e che Civitavecchia reclama da parecchio tempo. In quella parte di scalo vi sono realtà archeologiche e culturali di notevole spessore, che ci possono far dire che la stessa storia millenaria della nostra comunità ci affonda le radici. Ma non solo». Continui... «C'è poi la consapevolezza che la realizzazione di un porticciolo turistico rappresenta anche un volano importante per l'economia cittadina e una fonte di lavoro». **Cosa si sente quindi di dire?** «Che il Comune guarda con la massima serenità all'evolversi della situazione. Indicando nella legalità l'unico solco da seguire, attendiamo l'evolversi della vicenda giudiziaria, consapevoli dell'importanza dei progetti legati al porto storico per la rinascita di Civitavecchia, nella speranza di una.



(Sito) Adnkronos

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Civitavecchia, sindaco: "Rispetto per magistratura"

"Grande rispetto per chi svolge l'indagine e per il lavoro della magistratura". Lo afferma all'Adnkronos il sindaco di Civitavecchia, Ernesto Tedesco, all'indomani delle perquisizioni della Guardia di Finanza all'Autorità di Sistema Portuale del **Mar Tirreno Centro Settentrionale** nell'ambito dell'inchiesta che vede quattro indagati, tra i quali il presidente dell'Autorità **Francesco Maria Di Majo**. Nell'inchiesta sono coinvolte anche persone che hanno ruoli. Civitavecchia è una città grande, ma anche piccola e dunque la sensibilità è molto attenta rispetto a certe notizie", osserva il primo cittadino. Si parla da anni, ricorda il sindaco, del progetto che riguarda il porto storico: "L'iniziativa muove dalla precedente amministrazione, è un progetto che rientra nel meccanismo di acquisizione del porto storico che la città di Civitavecchia reclama da parecchio tempo. In quella parte del porto ci sono realtà archeologiche e culturali di notevole spessore ed è chiaro che è un interessante anche per l'indotto. Vedremo gli sviluppi". RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright Adnkronos.

The screenshot shows the Adnkronos website interface. At the top, there are navigation menus for 'Saldi Lavoro Salute Sport Cultura Intrattenimento Magazine Società Inmediapress Multimediale AXI' and 'Politica Ester Regioni Progetti Video Italia'. The main article is titled 'Civitavecchia, sindaco: "Rispetto per magistratura"' and is categorized as 'CRONACA'. It is published on 29/11/2019 at 12:01. The article text is partially visible, matching the main text provided. On the right side, there is a search bar, a 'Migliaia Più Cliccate' section with a list of trending topics, and a 'Video' section with several video thumbnails.

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto: "prova generale" del consiglio comunale aperto

CIVITAVECCHIA - Si è svolto, nonostante l' assenza ovvia della controparte, e di molti degli invitati - dai Ministeri alla Regione, compresi gli stessi operatori portuali e cittadini - il consiglio comunale aperto su "Problematiche e prospettive del nostro porto: riflessi e sinergie con la città". Una sorta di "prova generale" come l' ha definita il presidente della Cpc Enrico Luciani, in vista della riconvocazione per il mese di dicembre, questa volta con i vertici dell' **Autorità di sistema portuale**, deputati a fornire risposte ai tanti interrogativi emersi nel corso del dibattito. Come sottolineato in apertura dal consigliere del Pd Marco Piendibene, soprattutto in un momento storico come questo, «il porto può rappresentare - ha spiegato - l' unica occasione di sviluppo certa. Il caso container, la darsena grandi masse, l' accordo con il Pincio: una Adsp impegnata in contenziosi importanti non può tralasciare il porto agli obiettivi che tutti auspichiamo». Dall' ex presidente Gianni Moscherini, al presidente della Cpc Luciani, diversi gli interventi che hanno messo in luce come il porto sia bloccato dalla merci. I container rappresentano oggi una criticità, non avendo il terminal dedicato sviluppato i traffici imposti dalla concessione, e rimanendo su numeri irrisori rispetto al mercato internazionale. Il consigliere Scilipoti di Onda popolare si è chiesto dove sta oggi il lavoro, ribadendo la contrarietà alla concessione eventuale della darsena traghetti, con Serpente di Cfft che ha ricordato come la logistica integrata «è la fonte di lavoro che può dare il vero sviluppo al territorio». A chiudere il vicesindaco Grasso che ha ribadito come «il Comune deve assumere la guida dei processi che riguardano la città e il porto lavorando per lo sviluppo e la creazione di posti di lavoro sfruttando i due vantaggi competitivi storici di Civitavecchia: la posizione geografica ed il retroporto». (29 Nov 2019 - Ore 07:46)



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Inchiesta porto storico: le reazioni della politica

Il sindaco Ernesto Tedesco: "Rispetto per il lavoro della magistratura". Il delegato alla portualità Massimiliano Grasso esprime preoccupazione "per il fatto che un progetto su cui la città punta molto subisca ulteriori ritardi". L' ex primo cittadino Antonio Cozzolino: "Un brutto colpo per il futuro di quell' area"

CIVITAVECCHIA - Pur confidando nel lavoro della magistratura, c' è preoccupazione per l' inchiesta sui vertici dell' **Autorità di sistema portuale** e su quelli della società che dovrebbe realizzare il progetto del Marina Yachting al porto storico. È quanto emerge dai commenti arrivati in queste ore. "Grande rispetto per chi svolge l' indagine e per il lavoro della magistratura - ha sottolineato il sindaco Ernesto Tedesco - Civitavecchia è una città grande, ma anche piccola e dunque la sensibilità è molto attenta rispetto a certe notizie". Riferendosi in particolare al progetto legato al porto storico, "l' iniziativa muove dalla precedente amministrazione, è un progetto - ha aggiunto - che rientra nel meccanismo di acquisizione del porto storico che la città di Civitavecchia reclama da parecchio tempo. In quella parte del porto ci sono realtà archeologiche e culturali di notevole spessore ed è chiaro che è un interessante anche per l' indotto. Vedremo gli sviluppi". "Non voglio entrare nel merito dalla vicenda giudiziaria - gli ha fatto eco il vicesindaco Massimiliano Grasso - che si deve ancora conoscere in modo più approfondito, voglio però esprimere, come assessore allo sviluppo del porto, preoccupazione per il fatto che un progetto su cui la città punta molto subisca ulteriori ritardi. Dopo l' indagine c' è il forte rischio che tutto il progetto, che ancora non è stato aggiudicato definitivamente, subisca ulteriori ritardi anche per le dovute verifiche sulla regolarità di quanto avvenuto. Il sindaco è presidente della Conferenza dei servizi quindi da parte del Comune c' è un interesse diretto a che si faccia chiarezza e c' è

l' assoluta speranza che tutto si sia svolto nell' assoluta correttezza. Il progetto Marina Yachting significherebbe creare nuovo indotto per l' economia cittadina: sarebbe riservato a mega yacht che dovrebbero svernare a Civitavecchia e fare qui manutenzione". Se il progetto dovesse sfumare o subire ritardi, "a prescindere da tutto - ha concluso Grasso - sarebbe un grave danno per la città e per il porto stesso". A parlare è anche l' ex sindaco Antonio Cozzolino, sentito recentemente come persona informata sui fatti nell' ambito della stessa inchiesta della procura di Civitavecchia. "La vicenda è un brutto colpo per il futuro del porto storico - ha spiegato - che può essere un volano importante dal punto di vista economico per Civitavecchia. Spero che si faccia chiarezza nel più breve tempo possibile. So che le accuse sono di turbativa d' asta. È giusto che la magistratura faccia il suo lavoro, speriamo solo che non ne risenta il progetto di sviluppo del porto storico, uno dei bacini più grandi e più belli d' Europa". Cozzolino si è quindi soffermato sui rapporti con i vertici dell' Adsp. "Con la segretaria generale dell' **autorità portuale** Roberta Macii ho sempre lavorato bene - ha concluso - con il presidente Francesco Maria Di Majo, invece i rapporti non sono stati felicissimi perché ritenne di non dover dare seguito a un accordo tra il Comune e l' **Autorità portuale** siglato con il suo predecessore Pasqualino Monti". (29 Nov 2019 - Ore 14:25)



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Inchiesta porto storico, Giannini (Lega) chiede le dimissioni di Di Majo e Macii

CIVITAVECCHIA - «In seguito alle perquisizioni effettuate ieri mattina dalla Guardia di Finanza nelle abitazioni del presidente dell' **Autorità portuale** di Civitavecchia, Francesco Maria Di Majo, e della segretaria generale Roberta Macii, per presunte irregolarità legate a ipotesi di reato di turbativa d' asta in concorso relative alla realizzazione e gestione dell' approdo turistico, chiediamo le immediate dimissioni da parte degli stessi da ogni incarico». È quanto dichiara, in una nota, il consigliere regionale della Lega, Daniele Giannini. «Pur riconoscendo il diritto alla presunzione di innocenza di ognuno e in attesa che l' intero iter della giustizia completi il suo regolare corso - prosegue Giannini - crediamo che in questo momento possa venir meno, da parte dei due soggetti coinvolti, la serenità e la lucidità necessaria per portare avanti i loro incarichi. L' intera città e l' amministrazione che governa attualmente Civitavecchia, meritano di vivere il proprio sviluppo e la propria crescita come una sana opportunità per tutti, senza ombre nè tanto meno coinvolgimenti giudiziari». (29 Nov 2019 - Ore 17:31)



Nota dell'avvocato degli imprenditori Azzopardi

A proposito dell'indagine al porto di Civitavecchia

Redazione

CIVITAVECCHIA A proposito dell'indagine della Guardia di Finanza su presunte azioni illecite nel porto di Civitavecchia, che ha visto coinvolti il presidente dell'AdSp, Francesco Maria di Majo e il segretario generale, Roberta Macii, insieme ai due imprenditori Azzopardi, l'avvocato di quest'ultimi, Andrea Miroli, ha fatto pervenire una nota ieri in tarda serata. In ordine all'odierna iniziativa giudiziaria assunta dalla Procura della Repubblica di Civitavecchia- si legge- i sig.ri Guido Azzopardi, quale Presidente della Port Mobility e della Roma Marina Yachting srl ed il sig. Edgardo Azzopardi quale A.D. della Port Mobility, rappresentano, mio tramite, di essere assolutamente estranei alla vicenda oggetto di indagine e dichiarano, sin d'ora, di essere a disposizione dell'Autorità Inquirente al fine di chiarire nel più breve tempo possibile la propria posizione. A dimostrazione di ciò -continua l'avvocato Miroli- entrambi hanno immediatamente fornito agli operanti tutta la documentazione richiesta onde accelerare, anche e soprattutto nell'interesse delle società che rappresentano, la definizione della presente vertenza. Da ultimo i sig.ri 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. Tanto dovevo Avv. Andrea Miroli

The screenshot shows the website interface for Messaggero Marittimo. At the top, there is a navigation bar with the site logo and menu items: SHIPPERI, LOGISTICA, PORTI, AUTOTRASPORTO. The main headline reads 'Nota dell'avvocato degli imprenditori Azzopardi' with a sub-headline 'A proposito dell'indagine al porto di Civitavecchia'. Below the headline is a date '29 novembre 2019' and a 'Redazione' tag. A large image of a port facility is featured. To the right, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'Registrazione' button. Below the main article, there are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' news items, including 'Piemonte: passo in avanti per lo sviluppo del porto', 'Delegazione del Congo all'Italian maritime academy technologies', and 'Vado Gateway: nuove linee marittime Maersk'. At the bottom, there is a 'ABBONATI O EFFETTUA IL LOGIN' button and a list of 'ARGOMENTI CORRELATI'.

Civitavecchia, indagati Di Majo e Macii

Sono stati iscritti sul registro degli indagati il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria Di Majo, e la segretaria generale Roberta Macii. L'accusa è quella di una presunta turbativa d'asta nell'ambito di un appalto incentrato sulla realizzazione e gestione di un approdo turistico all'interno del porto di Civitavecchia. Tra gli indagati ci sarebbero anche gli imprenditori romani Guido Azzopardi (Presidente della Port Mobility e della Roma Marina Yachting srl) ed Edgardo Azzopardi (AD della Port Mobility). Ieri sera sono arrivate le note dei legali che rappresentano gli indagati: «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», ha detto l'avvocato Lorenzo Mereu. «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». In una nota a firma dell'avvocato Andrea Mirotti, Guido ed Edgardo Azzopardi fanno sapere «di essere assolutamente estranei alla vicenda oggetto di indagine e dichiarano, sin d'ora, di essere 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 onde accelerare, anche e soprattutto nell'interesse delle società che rappresentano, la definizione della presente vertenza. Da ultimo i sig.ri 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».

Focus Interventi Interviste News Espo 2019 Osservatorio Europeo Me     

PORT NEWS
 Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale
 DIRETTORE RESPONSABILE MARCO CASALE

29 Novembre 2019 — News
**Inchiesta sul porto turistico dello scalo
 Civitavecchia, indagati Di
 Majo e Macii**
 di Redazione Port News

Sono stati iscritti sul registro degli indagati il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria Di Majo, e la segretaria generale Roberta Macii. L'accusa è quella di una presunta turbativa d'asta nell'ambito di un appalto incentrato sulla realizzazione e gestione di un approdo turistico all'interno del porto di Civitavecchia.

Da gli indagati ci sarebbero anche gli imprenditori romani Guido Azzopardi (Presidente della Port Mobility e della Roma Marina Yachting srl) ed Edgardo Azzopardi (AD della Port Mobility). Ieri sera sono arrivate le note dei legali che rappresentano gli indagati: «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», ha detto l'avvocato Lorenzo Mereu. «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». In una nota a firma dell'avvocato Andrea Mirotti, Guido ed Edgardo Azzopardi fanno sapere «di essere assolutamente estranei alla vicenda oggetto di indagine e dichiarano, sin d'ora, di essere 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 onde accelerare, anche e soprattutto nell'interesse delle società che rappresentano, la definizione della presente vertenza. Da ultimo i sig.ri 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».

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».

In una nota a firma dell'avvocato Andrea Mirotti, Guido ed Edgardo Azzopardi fanno sapere «di essere assolutamente estranei alla vicenda oggetto di indagine e dichiarano, sin d'ora, di essere 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 onde accelerare, anche e soprattutto nell'interesse delle società che rappresentano, la definizione della presente vertenza. Da ultimo i sig.ri 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».

Portuali **Autorità**
 Ambiente Adattivo
 Autorità
 Portuali **Autorità**
 Autorità del Mare
 Navigazione Blue Economy Smart
 Cantieristica Navale Coesione
 territoriale Concessioni
 Iomaniati Containership
 Crociere Carta del ferro
 Duriana Europa Dati
 Commerciali ESPO Europa
 Innovazione Gigantismo navale
 GNL Usare Commerciali Industria e S
 Infrastrutture
 Innovazione Internet of
 Things Impatto climatico e Blue
 Lavoro portuale
 Logistica Portuale
 Porto di Livorno Porto di
 Piombino **Portuali**
 Riforma portuale
 Delrio Servizi tecnici **Portuali**
 Shipping Sicurezza **Portuali**
 Storia di Livorno Terminal
 portuali **Traffici**
 marittimi **Traffici**
 Via
 della Seta **Traffici**

Legna in campo per riattivare la camera iperbarica

SALUTE L'amministrazione comunale scende in campo per riattivare la camera iperbarica a Civitavecchia. Ieri i consiglieri comunali della Lega Alessandro D'Amico, Elisa Pepe e Raffaele Cacciapuoti, insieme al sindaco Ernesto Tedesco e agli assessori Claudia Pescatori e Alessandra Riccetti hanno rilanciato il progetto della reinstallazione della struttura per l'ossigenoterapia. Tra i fautori dell'iniziativa il capogruppo del Carroccio D'Amico: «Da domani (oggi, ndr) ci ritroveremo a largo Monsignor D'Ardea per iniziare una raccolta firme annuncia il consigliere comunale della Lega questo perché vogliamo sensibilizzare la cittadinanza e far capire quanto sarebbe importante portare a casa questo obiettivo. La camera iperbarica infatti serve per la cura di numerose patologie». Anche quelle tumorali spiega il consigliere la Pepe. «Può produrre infatti degli effetti sulla sensibilizzazione dei tessuti e tutelare quelli sani». «E' una battaglia che vogliamo vincere a tutti i costi», dichiara la Riccetti. «Ci dobbiamo mobilitare per un traguardo di questa rilevanza», aggiunge la Pescatori. «Si tratta di una tematica di fondamentale importanza commenta il salviniano Cacciapuoti, che ne approfitta anche per smentire le voci di una Lega spaccata - . Il gruppo è compatto e rema nella stessa direzione. L'unico obiettivo è l'interesse della città». Il primo a presentare un ordine del giorno sul tema fu l'assessore Riccetti, ai tempi dell'ex giunta Cozzolino. Ora la Lega ci riprova ma chiede l'aiuto di tutti: «Puntiamo a mandare un messaggio alla città ma anche al comprensorio conclude D'Amico ho parlato con il sindaco di Tarquinia, Alessandro Giulivi che è sulla nostra stessa linea. La camera iperbarica è stata acquistata con fondi pubblici, ora è di proprietà dell' **Autorità portuale** che la dovrà cedere. I soldi per riattivarla? Se c'è la volontà si trovano. Crediamo infine che la sua collocazione dovrà tornare ad essere dentro l'ospedale». Anche Tedesco assicura impegno: «Questa amministrazione sarà sensibile e attenta». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Informazioni Marittime

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Formazione, Confitarma e Comune di Civitavecchia nel progetto della Escola Europea

L' iniziativa punta a favorire la conoscenza delle professioni del settore logistico, l' attività marittima e il trasporto intermodale

"Formati al **Porto**" è il nuovo progetto destinato ai giovani che il Comune di **Civitavecchia** e Confitarma stanno sviluppando con l' Escola Europea - Intermodal Transport. 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 progetto 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 in contatto con la comunità e le attività portuali e di apprendere direttamente dalle fonti le caratteristiche delle professioni legate alle imprese portuali. I ragazzi 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. 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.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Tassa crocieristi, dal Tar uno stop all' aumento

CIVITAVECCHIA - Vittoria parziale di Costa crociere, Msc, Rccl, Roma cruise terminal e l' associazione di categoria Clia al Tar di Roma sulla revisione dei diritti d' uso imposta dall' **Adsp**. Parziale perché si basa su un vizio procedurale che sembrerebbe reversibile. In sostanza con la revisione delle imposte si prevedeva un aumento nelle tariffe dovute da ogni crocierista per l' uso dell' infrastruttura portuale gestita dall' **Authority**. Il Tar non ha accolto i motivi sostanziali del ricorso e cioè che l' **Adsp** e il suo presidente Francesco Maria di Majo non fossero competenti ad adottare questa misura. I ricorrenti avevano anche eccepito sul fatto che l' **Authority** non avesse sottoposto gli atti di adozione del provvedimento al parere di Collegio dei revisori e a quello dell' Organismo di Partenariato della risorsa mare. Rigettato il rilievo in merito ai revisori è stato, però, accolto quello relativo all' Organismo con i giudici che hanno reputato insufficiente il fatto che all' organo fosse stato sottoposto il bilancio di previsione. Ora la palla sta a Molo Vespucci perché, almeno teoricamente, stando alla sentenza si potrebbe riproporre la misura andando a correggere l' iter, ovvero sottoponendone l' adozione all' Organismo di partenariato, il cui parere negativo comunque non andrebbe a vincolare l' **Adsp**. Resta da capire se ora si renderà necessaria una variazione del bilancio di previsione dell' ente, sia per il 2019 che per il 2020, in cui erano state calcolate le entrate relative all' imposta sui crocieristi. (29 Nov 2019 - Ore 08:55)



La Nazione (ed. Pisa)

Napoli

Logica di filiera tra porti per essere competitivi nell' economia del Mediterraneo

Spirito: ridurre i tempi per la realizzazione delle infrastrutture

«Nessun uomo è un' isola», scriveva John Donne. Nessun porto sul Tirreno può dirsi estraneo alle attività che su quel mare insistono. Rifuggire dal provincialismo e aprirsi a una visione più ampia delle strategie è un imperativo per Pietro Spirito, presidente dell' **Autorità di sistema** portuale del Mar Tirreno centrale. Come forse a livelli politici più alti, visto che la Ministra delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli, ha voluto ribadire nell' ultimo incontro con i presidenti delle **Autorità portuali** la centralità della Conferenza nazionale di coordinamento delle **Autorità di Sistema Portuale** per la discussione di tutte le questioni più importanti a livello italiano. «I porti sono una cerniera tra terra e mare: nell' evoluzione dell' assetto geo-strategico su scala internazionale la connettività diventa una delle variabili di maggiore rilevanza per definire la gerarchia di competitività tra le economie del mondo - spiega Spirito - Lungo l' asse tirrenico esistono diverse funzioni portuali che vanno valorizzate. La reale competizione non risiede nello spostamento dei traffici tra i diversi porti nazionali che si affacciano sul Tirreno, ma si svolge essenzialmente con i porti del Nord Africa e nel **sistema mediterraneo** nel suo insieme. Per questo si dovrebbe ragionare in una logica di filiera e di specializzazione, capace di evitare competizioni distruttive e generare valore per l' insieme dei nostri territori» Per il presidente, è necessario costruire in parallelo una visione integrata del **sistema** logistico. Il caso di Livorno e della realizzazione dello scavalco della ferrovia Tirrenica - firmato l' accordo lo scorso maggio - è emblematico di come l' intervento su una singola opera possa avere riflessi a più ampio raggio. Anche a livello di sostenibilità, tema a cui ci riportano costantemente i cambiamenti climatici. «Solo una corretta pianificazione degli interventi infrastrutturali necessari ci consentirà di affrontare questa sfida» afferma Spirito: «Dobbiamo però essere capaci di affrontare i nodi che hanno condotto all' ingessamento e alla dilatazione dei tempi di realizzazione degli interventi. Per la ripresa economica e per l' efficacia delle azioni a tutela delle infrastrutture costiere e dei nostri territori».



De Micheli a Napoli: "Capitale del Mezzogiorno in una fase di importante sviluppo"

NAPOLI "Io credo che la capitale del Mezzogiorno, **Napoli**, sia in una fase di importante sviluppo". Lo ha spiegato la ministra per le Infrastrutture e i Trasporti Paola De Micheli, oggi in città all'inaugurazione della nuova sede territoriale di Cassa Depositi e Prestiti. "Quest'azione - ha sottolineato - dimostra come questo Paese guardi con grande attenzione agli investimenti. L'apertura oggi di Cdp, unita alla rinnovata piazza Garibaldi e la scelta dell'accelerazione degli investimenti dell'Alta Velocità al Sud sono decisioni che vanno in una direzione chiara: rilanciare le infrastrutture nel Mezzogiorno". De Micheli ha ricordato anche l'importanza per il territorio campano e nazionale "del **porto di Napoli**, strategico per quello che accadrà nei prossimi anni sulle merci nel Mediterraneo". Il problema infrastrutturale nazionale per De Micheli risiede anche nel fatto che "ci sono annunci ma poi nessuno si assume la responsabilità di sciogliere i nodi, di affrontare i problemi che sono di tutti i giorni. Non si va su giornali perchè ci si trova dinanzi a un problema facendo uno scavo, non si finisce sulla stampa quando si sblocca qualcosa. Questo di **Napoli** oggi - rimarca - è un bell'esempio del fatto che tante persone, che rappresentano istituzioni e aziende, si sono messe lì e, giorno dopo giorno, senza telecamere, senza grandi notizie, hanno fatto tutte, con grande attenzione il proprio dovere. Se proviamo a far così dappertutto il Paese cambia. Anche se la pensiamo diversamente proveremo a trovare una soluzione perchè l'obiettivo è dare risposte alle persone". "Scusate - conclude De Micheli - se ho fatto l'elogio della normalità in un giorno caratterizzato dall'eccezionalità. Ma senza questa normalità rischiamo di non farcela e, invece, abbiamo tante sfide da affrontare". Ed ora toccherà ai napoletani "avere cura di questo successo".

<https://www.dire.it/wp-content/uploads/2019/11/PAOLA-.mp4> DE MAGISTRIS: "RESTITUIAMO UNA PIAZZA CHE A **NAPOLI** NON SI ERA MAI VISTA" "Lasciatemi dire che è stato un lavoro di squadra. Comune in testa, ma senza Metropolitana di **Napoli**, Ferrovie e tanti altri interlocutori questo risultato non si sarebbe raggiunto. Restituimo una piazza che a **Napoli** non si era mai vista". Così il sindaco di **Napoli**, Luigi de Magistris, stamane a margine dell'inaugurazione della nuova piazza Garibaldi e dello snodo intermodale che mette in comunicazione la ferrovia, due linee della metropolitana e un parcheggio di interscambio. La piazza spiega il primo cittadino avrà "una agorà da duemila posti, strutture di calcio, un mercato che si sta per realizzare, wifi, 130 alberi, luoghi per attività commerciali. La vera sfida - sottolinea l'ex Pm - è quella che toccherà ai napoletani di realizzare un "condominio condiviso". Ci saranno albergatori, turisti, viaggiatori, napoletani, commercianti, residenti, immigrati, persone povere e persone ricche. E qui bisognerà essere bravi a far convivere tutte queste esigenze". Il mantenimento della piazza è la vera sfida perchè "qui se si vince, vince **Napoli**. Se si perde, perde **Napoli**. Il vero controllo sarà quello dei napoletani". L'agorà incomincerà a vivere già da questo Natale con diverse iniziative mentre "dall'altra parte della piazza daremo vita ad un mercato che - sottolinea il sindaco - porrà fine ad una serie di immagini e di illegalità non più guardabili". Per il mercato ci sarà un investimento di un milione di euro e sarà dedicato ai "colori, ai fiori e multietnico".

Expartibus

Napoli

Napoli, presentazione Piano Traffico cittadino nel periodo natalizio

Il 2 dicembre a Palazzo San Giacomo Riceviamo e pubblichiamo dall'Ufficio Stampa del Comune di Napoli. Il Vicesindaco con delega ai Trasporti e alla Viabilità Enrico Panini e l'Assessore alla Sicurezza e alla Polizia Locale Alessandra Clemente presenteranno in conferenza stampa, lunedì 2 dicembre alle ore 11:30 nella Sala della Giunta, i dettagli del Piano Traffico della città nel periodo natalizio e le ultime modifiche apportate al testo in sede di approvazione della delibera. Parteciperanno il Consigliere delegato alla Mobilità Ciro Langella, l'Amministratore Unico di ANM Nicola Pascale, il Presidente della Commissione consiliare Mobilità Nino Simeone, il Presidente dell'**Autorità Portuale** Pietro Spirito oltre ai dirigenti Giuseppe D' Alessio e Ignazio Leone e al Comandante della Polizia Locale Ciro Esposito.



Il sequestro

Savelletri, stop al pizzo del porto: costretti a pagare 500 euro a barca

Una parte della struttura era in mano a un pregiudicato che gestiva la darsena

di Chiara Spagnolo Un pezzo del **porto** di Savelletri di Fasano era nelle mani di un pluripregiudicato, che, insieme a quattro collaboratori, gestiva la darsena abusiva, facendosi versare 500 euro al mese per ogni imbarcazione ormeggiata. A mettere fine ai suoi lucrosi affari è arrivato ieri il decreto di sequestro del braccio di Levante, firmato dal gip di Brindisi, su richiesta della procura, a conclusione dell'indagine "Levanter" del nucleo di polizia economico-finanziaria della guardia di finanza, diretto dal colonnello Gabriele Gargano. In carcere, con l'accusa di tentata estorsione, è finito il 45enne Paolo Ferrara, conosciuto come "Magnum", personaggio noto alle cronache giudiziarie ai tempi d'oro del contrabbando ma anche recentemente finito al centro di indagini per vendita illegale di sigarette e traffico di stupefacenti. La vicenda dell'occupazione abusiva del **porto** era iniziata diversi anni fa, quando alcuni proprietari di imbarcazioni avevano posizionato le loro barche al molo di levante senza avere alcun permesso. Lentamente erano stati realizzati gli impianti per l'energia elettrica, per il rifornimento di acqua e posizionati i corpi morti. Nel 2018 la gestione illecita ma autonoma (per la quale sono indagati 11 proprietari di barche da diporto) è passata nelle mani della criminalità. Ferrara, facendo leva sul suo passato e sulla sua caratura criminale, avrebbe imposto un servizio di guardiana e una vera e propria tassazione agli ormeggiati. Per ogni mezzo, chiedeva il versamento di 500 euro mensili, che i proprietari versavano senza battere ciglio e, soprattutto, senza preoccuparsi di denunciare le pressioni subite e i soldi pagati a chi non ne aveva titolo. L'indagine, infatti, non è nata da una denuncia ma da attività di intelligence dei finanziari, che hanno capito come quella porzione del demanio marittimo di Savelletri si era trasformata in una miniera d'oro per "Magnum" e i suoi uomini. I quattro sodali di Ferrara erano incaricati sia della riscossione delle somme versate mensilmente dai proprietari delle imbarcazioni ormeggiate, sia della vigilanza del molo. Nei confronti di quei pochi che accennavano a una reazione, cercando di non pagare, il gruppo usava le maniere forti. Come accadde a quell'uomo a cui furono chiesti 5mila euro per l'ormeggio e che, in assenza del versamento, fu minacciato di perdere la barca. © RIPRODUZIONE RISERVATA



Idee per l'industria in crisi «Cofinanziare Bosch? Solo con progetti chiari»

Il presidente della task force Caroli: «Servono ragionamenti in prospettiva»

MASSIMILIANO IAIA

Massimiliano IAIA Si corre ai ripari per risolvere i problemi dell'industria pugliese. Sul fronte siderurgico tarantino il governo convoca il Tavolo istituzionale permanente per la riconversione economica e sociale dell'area di Taranto, su quello della componentistica per auto la Regione Puglia fa sapere alla Bosch di essere disponibile a cofinanziare per il 2023, «ma solo con progetti chiari e di prospettiva». Tra le due aziende, si parla di oltre 3.100 esuberi: 620 esuberi per lo stabilimento barese, 2.500 da ArcelorMittal, sempre ammesso che il governo la spunti nella trattativa con l'azienda, che aveva chiesto ben 5mila esuberi. Ieri, il ministro dello Sviluppo Economico Stefano Patuanelli ha convocato, in qualità di presidente, il Tavolo istituzionale permanente per la riconversione economica e sociale dell'area di Taranto, alle ore 11 del 18 dicembre, presso la Prefettura. Al Tavolo, spiega una nota, verranno illustrati gli interventi programmati nel periodo 2020-2023 per l'area tarantina e sottoposti ad approvazione ulteriori iniziative. Parteciperanno i ministeri dell'Ambiente, delle Infrastrutture, della Difesa, dei Beni culturali, della Salute, dell'Istruzione, dell'Università, delle Politiche Agricole, quello per il Sud e la Coesione Territoriale, il Sottosegretario alla presidenza del Consiglio con delega ai Contratti istituzionali di sviluppo, la Regione Puglia, la Provincia, il Comune e la Prefettura di Taranto, i Comuni interessati dell'area tarantina, la Camera di Commercio, l'**Autorità portuale** del Mar Ionio, il Commissario straordinario per gli interventi di bonifica e i Commissari straordinari dell'Ilva. Contattato sulla vertenza Bosch, il presidente della task force regionale sul lavoro Leo Caroli fa

invece una premessa: «Come ho già detto ai sindacati, ritengo sia inappropriato parlare di esuberi, che vengono dichiarati dalle aziende, e si è in presenza di esuberi quando la proprietà apre una procedura di licenziamento collettivo. Ora non siamo in questa fase». Per Caroli la Bosch «ha visto ridursi i volumi di attività per la crisi del diesel, e quindi c'è oggi una sovracapacità produttiva, ma grazie agli ammortizzatori sociali e al contratto di solidarietà i lavoratori possono stare tranquilli fino al 31 dicembre 2022». Sulla vertenza Caroli aggiunge: «Fanno bene, tuttavia, i sindacati a porre l'attenzione sul caso Bosch perché se non si interviene con qualcosa di nuovo, nel 2023 arriveremo davvero agli esuberi». Se il problema sia strutturale o meno, Caroli afferma: «L'interrogativo è legittimo, sebbene sia scomodo discuterne, perché affrontare la questione partendo dall'assunto di una crisi strutturale rappresenta un problema urticante per i lavoratori in fabbrica, per i sindacati, per la stessa azienda e per tutto il sistema industriale pugliese. Tuttavia, bisogna dire che Bosch deve affrontare la questione in maniera più incisiva e guardando in prospettiva, ma finora non è avvenuto, che deve puntare su Bari e che se non basta l'automotive deve portare a Bari altre produzioni del gruppo Borsch». Da qui la proposta, ma a una condizione: «La Regione Puglia è pronta a cofinanziare un investimento purché il risultato finale sia esuberi zero e che si discuta subito delle caratteristiche di un progetto, di quale tipo di formazione ci sarà bisogno e soprattutto per fare cosa». Intanto si è tenuto ieri, presso la Nuova Fiera del Levante, il convegno Nuovi scenari per l'acciaio del Centro-Sud, organizzato da siderweb, in collaborazione con Sideralba. L'evento rappresenta l'analisi in chiave strategica e prospettica di oltre 5mila bilanci della filiera siderurgica. Per quanto riguarda l'andamento delle imprese del Centro-Sud Italia, sul totale delle aziende analizzate all'interno della ricerca, sono 171 quelle appartenenti al Centro-Sud, ovvero il 10% del totale italiano, per un fatturato



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

pari a 2.254 milioni generato nel 2018 (4% del totale). L' 87% delle imprese, nel 2018, ha registrato utili, contro il 91% del 2016. I dati relativi alle aziende centro-meridionali mostrano, per il periodo 2016-2018 alcuni segnali di peggioramento, soprattutto nell' ambito della redditività. Di questo rallentamento hanno maggiormente sofferto la produzione e la distribuzione. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Estorsioni al porticciolo sui posti barca abusivi Un arresto e 11 indagati

Blitz all'alba della finanza a Savelletri Sigilli a un' ampia porzione del demanio Pizzo preteso in uno specchio d' acqua dove i natanti non potevano ormeggiare

ALFONSO SPAGNULO

FASANO Alfonso SPAGNULO Pizzo sul rimessaggio delle barche in una zona, a quanto pare, dove i natanti neanche avrebbero potuto ormeggiare. I finanziari del Comando Provinciale di Brindisi, coordinati dalla locale Procura della Repubblica e su disposizione del Gip del Tribunale di Brindisi, al termine di una complessa attività investigativa, hanno sottoposto a sequestro una porzione del demanio marittimo del porto di Savelletri, dando esecuzione, tra l' altro ad un' ordinanza di custodia cautelare in carcere per tentata estorsione di un pluripregiudicato fasanese, il 45enne Paolo Ferrara. Le indagini, originate da un' attività di intelligence del Nucleo di Polizia Economico-finanziaria, hanno permesso di appurare l' occupazione abusiva del Braccio di Levante del porto della maggiore frazione marinara fasanese. Gli indagati, tutti proprietari di imbarcazioni, avevano assunto dal 2015 il controllo del braccio portuale di recente realizzazione, gestendolo, in assenza dei necessari titoli abilitativi, con forniture di servizi (energia elettrica, acqua, posizionamenti di corpi morti, ecc.), riscossione delle quote di ormeggio e attività di guardiana. Dal maggio 2018, la gestione dell' area era passata nelle mani del 45enne Ferrara, già noto alle forze dell' ordine per reati legati al contrabbando e allo spaccio di sostanze stupefacenti, il quale, avvalendosi della collaborazione di altri 4 complici incaricati sia della riscossione delle somme versate mensilmente dai proprietari delle imbarcazioni ormeggiate, sia della vigilanza del molo abusivamente occupato, pretendeva un canone mensile pari a circa 500 euro per singolo natante. L' attività investigativa consentiva, inoltre, di accertare

che il pregiudicato, finito in carcere, confermando la sua consolidata ingerenza sul territorio fasanese, aveva minacciato di appropriarsi dell' imbarcazione di uno degli indagati, se non gli avesse corrisposto una somma pari a 5.000 euro quale canone annuale previsto per la locazione non autorizzata del posto barca. Allo stato, risultano complessivamente indagate 11 persone per il reato di occupazione abusiva di uno spazio demaniale avente una capacità ricettiva superiore alle venti unità di diporto. Mentre sul porto i finanziari apponevano i sigilli e i vari segnali di sequestro sul posto sono giunti anche il sindaco di Fasano Francesco Zaccaria, il presidente del consiglio comunale Vittorio Saponaro, il segretario generale del Comune di Fasano Alfredo Mignozzi, l' assessore ai porti e al demanio Giuseppe Galeota e il comandante della Polizia Locale Luigi Vella. Il primo cittadino si è intrattenuto a colloquio con i funzionari delle Fiamme Gialle a cui, naturalmente, ha posto diversi quesiti circa l' operazione. L' operazione, oltre tutto, rischia di creare disagi anche agli operatori della pesca che attraccavano dalla parte del nuovo molo. Sono soprattutto armatori che hanno dei pescherecci molto grandi e che quindi non possono attraccare all' interno del porto di Savelletri a causa dei bassi fondali e di conseguenza bisognerà attendere il dragaggio tanto agognato ma purtroppo ancora lontano. Proprio ieri mattina, mentre era in corso l' operazione, uno di quei pescherecci è rientrato in porto e ha normalmente attraccato in quanto ignaro di quanto stesse accadendo. Sono stati i finanziari ad informare i pescatori che avrebbero dovuto andar via da lì in quanto area sequestrata. «E ora dove vado è stato il laconico commento del proprietario dell' imbarcazione -? A Monopoli non c' è posto, a Torre Canne le mareggiate mi distruggerebbero la barca. Diventa davvero un problema per noi pescatori».



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Fari puntati sulla gestione dell' area Un anno fa il blitz delle fiamme gialle

«Non ho ancora letto le carte relative al sequestro e di conseguenza non entro nel merito della vicenda». Queste le dichiarazioni del sindaco di Fasano Francesco Zaccaria alla luce del sequestro, nell' ambito dell' operazione Levanter, del braccio di Levante del porto di Savelletri da parte della Guardia di Finanza di Brindisi. Il primo cittadino era sul posto, ieri mattina, mentre le Fiamme Gialle erano intente nell' opera di sequestro. «Mi riservo di dire qualcosa in merito quando avrò più contezza di quanto accaduto precisa Zaccaria -. Ora sarebbe superfluo dire qualsiasi cosa». Poco o nulla si sa su come siano state avviate le indagini anche se alcuni indizi portano al blitz effettuato nel dicembre dello scorso anno, proprio dalle Fiamme Gialle, negli uffici del Comune di Fasano dopo erano state intercettate alcune conversazioni di un assessore. L' elenco delle pratiche messe sotto sequestro comprendeva ben 25 fascicoli. Fu il Sostituto Procuratore della Repubblica di Brindisi Luca Miceli ha chiederne l' acquisizione agli uomini della Guardia di Finanza di Fasano guidati dal capitano Domenico Pirrò. L' operazione vide impegnati una cinquantina di uomini alcuni dei quali provenienti dal Comando di Brindisi. Per la maggior parte si trattava di pratiche edilizie, alcune delle quali però di grossa rilevanza. Nell' elenco, però, c' era anche la documentazione relativa alla gestione del porto di Savelletri. Probabilmente da lì sono state avviate indagini che hanno portato a scoperciare in malaffare che aveva a capo il 45enne Paolo Ferrara. Questo lascia intuire che anche altri rami d' inchiesta potrebbero ormai essere al rush finale. Per la cronaca le Fiamme Gialle acquisirono le pratiche per le installazioni di tutti i dehors nel territorio di Fasano e furono richiesti tutti gli atti relativi al Lodo Monteco. Cinque acquisizioni, invece, riguardarono l' intera documentazione edilizia di tre strutture ricettive fra le più importanti del territorio di Fasano, più quella di un ampliamento di una delle tre e di una masseria. Fra i faldoni portati via, anche quello di un mega progetto edilizio di un noto imprenditore che poi però non ha avuto più seguito, due pratiche edilizie di privati cittadini e un' attestazione rilasciata da un dirigente comunale a un privato cittadino. I finanziari non risparmiarono anche la stipula di una convenzione edilizia riferibile a parenti di un dirigente comunale e la verifica dei rapporti di dipendenza fra uno stretto congiunto dello stesso dirigente e una struttura alberghiera locale. Furono anche sequestrate alcune pratiche affidate a un dipendente dell' ufficio tecnico. Vi era anche una pratica relativa all' affidamento di un incarico professionale esterno: documentazione è stata acquisita anche presso lo studio del tecnico e anche la documentazione prodotta da un privato relativa all' insegna delle propria attività. Altre pratiche sequestrate riguardavano la documentazione inerente il bando di gara per i lavori di ampliamento a dragaggio del porto di Torre Canne; pratiche relative al terreno di proprietà comunale in località Vigna Marina; documentazione inerente il piano coste (acquisizione di documentazione venne eseguita anche presso lo studio di un consigliere comunale); il bando di affidamento di un tratto costiero e documentazione inerente un terreno in Savelletri. A.Spa. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Brindisi Report

Brindisi

Occupano abusivamente il molo, ma poi pagano il canone alla malavita

Indagine della Finanza e della Procura a Savelletri di Fasano: arrestato pregiudicato e indagati 11 proprietari di barche

MAR.ORL

SAVELLETRI (Fasano) - Come assumere il controllo e l' utilizzo di un' opera pubblica, ma anche come finire poi sotto la pressione estorsiva della malavita. Ha questi contorni non certo nuovi nella storia della criminalità nel Brindisino l' operazione condotta dal Nucleo di polizia economica e finanziaria della Guardia di Finanza di Brindisi nel **porto** di Savelletri, dove la parte del tentato estorsore gli inquirenti l' hanno assegnata a "Magnum", al secolo Paolo Ferrara, 45 anni, finito in carcere, e quella delle vittime, ma indagati a loro volta per occupazione abusiva di spazio demaniale marittimo, a undici proprietari di barche. È stata battezzata "Levanter" l' indagine sfociata nell' arresto di Ferrara e nel sequestro del "Braccio di Levante" del **Porto** di Savelletri di Fasano. "Gli odierni indagati, tutti proprietari di imbarcazioni, avevano assunto dal 2015 il controllo del braccio portuale di recente realizzazione, gestendolo, in assenza dei necessari titoli abilitativi, con forniture di servizi (energia elettrica, acqua, posizionamenti di corpi morti), riscossione delle quote di ormeggio e attività di guardiania", spiega il comando provinciale della Guardia di Finanza. Un business niente male, su cui nel maggio del 2018 aveva allungato le mani - stando agli elementi raccolti dagli investigatori coordinati dalla Procura della Repubblica e dal tenente colonnello Gabriele Gargano - proprio Paolo Ferrara, personaggio molto noto dell' epoca d' oro del contrabbando di sigarette, ma finito al centro delle cronache anche in anni più recenti in inchieste su traffici di "bionde" e di stupefacenti. "Magnum" avrebbe incaricato altri quattro soggetti della riscossione dei "canoni di ormeggio" stabiliti (500 euro al mese per natante, tanti considerando che Savelletri non è Punta Ala o Portofino), ma anche della guardiania del molo. Sempre nel corso delle attività investigative, i militari del Nucleo di polizia economica e finanziaria avrebbe minacciato il proprietario di una delle barche - forse riottoso - della sottrazione della stessa se l' armatore non avesse versato 5mila euro per la quota annua di ormeggio. Il Braccio di Levante realizzato a protezione del **porto** di Savelletri e come infrastruttura per il diporto e il turismo nautico, è stato finanziato con fondi erogati da un progetto regionale, con lavori appaltati e seguiti da precedenti amministrazioni comunali.

BRINDISIREPORT Cronaca

Occupano abusivamente il molo, ma poi pagano il canone alla malavita

Indagine della Finanza e della Procura a Savelletri di Fasano: arrestato pregiudicato e indagati 11 proprietari di barche

3 MAR 2018
19 novembre 2018

SAVELLETRI (Fasano) - Come assumere il controllo e l'utilizzo di un'opera pubblica, ma anche come finire poi sotto la pressione estorsiva della malavita. Ha questi contorni non certo nuovi nella storia della criminalità nel Brindisino l'operazione condotta dal Nucleo di polizia economica e finanziaria della Guardia di Finanza di Brindisi nel porto di Savelletri, dove la parte del tentato estorsore gli inquirenti l'hanno assegnata a "Magnum", al secolo Paolo Ferrara, 45 anni, finito in carcere, e quella delle vittime, ma indagati a loro volta per occupazione abusiva di spazio demaniale marittimo, a undici proprietari di barche.

È stata battezzata "Levanter" l'indagine sfociata nell'arresto di Ferrara e nel sequestro del "Braccio di Levante" del Porto di Savelletri di Fasano. "Gli odierni indagati, tutti proprietari di imbarcazioni, avevano assunto dal 2015 il controllo del braccio portuale di recente realizzazione, gestendolo, in assenza dei necessari titoli abilitativi, con forniture di servizi (energia elettrica, acqua, posizionamenti di corpi morti), riscossione delle quote di ormeggio e attività di guardiania", spiega il comando provinciale della Guardia di Finanza.

3 più letti di oggi

- Manzo, Brindisi (chiusa in 41 punti): 22000 che aspetta il futuro
- Primo nelle sperimentazioni: il primo Brindisi a essere in grado di navigare
- Nuovo spazio a Brindisi: 40000 con tutti gli servizi
- Primo al centro commerciale La Cala: 40000 con tutti gli servizi

Casa a BRINDISI

- Ortuni - Via Lada... Appartamento 5+1 con 150.000 €
- Ceglie Messapia Appartamento in zona 2 con 110.000 €

Immobiliare

Costituito il comitato Zes «Dateci la no tax area»

L'assessore regionale Borraccino rilancia «Per 10 anni non far pagare l'Ires a chi investe» Lettera al premier Conte: «Elevare il credito di imposta da 15 a 50 milioni»

Parte il lavoro del Comitato d'indirizzo della Zes jonica. Su convocazione del presidente dell' **autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Jonio, Sergio Prete, si è riunito ieri il Comitato di Indirizzo della Zona Economica Speciale Interregionale Jonica. Ne fanno parte, oltre al presidente, il rappresentante della Presidenza del Consiglio dei Ministri, Antonio Mattia, il rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Roberto Scaravaglione, il rappresentante della Regione Puglia, l'assessore allo Sviluppo Economico, e il rappresentante della Regione Basilicata, Francesco Cupparo, nella sua qualità di assessore alle Attività Produttive. All'ordine del giorno c'era la costituzione formale del Comitato, l'approvazione del Regolamento di funzionamento del Comitato stesso, nonché l'esame degli adempimenti relativi al Piano Strategico della Zes. Fra gli adempimenti previsti, il Comitato sta cominciando a decidere le agevolazioni che la Regione e i Comuni metteranno a disposizione delle imprese. Inoltre, è stato deciso di inviare una nota di richiesta di chiarimenti al presidente del Consiglio, per conoscere le modalità di autorizzazione all'elevazione del credito d'imposta per le imprese interessate, elevandolo da 15 milioni di euro (come la legge vigente prevede) a un massimo di 50 milioni di euro. Da segnalare anche che è stato deciso di aprire una fase di promozione della Zes sia attraverso la collaborazione con Infocamere per la costituzione del portale da utilizzare per lo sportello unico Zes, deputato a rilasciare le autorizzazioni alle imprese, sia attraverso la creazione di un apposito sito internet.

«Abbiamo condiviso - commenta l'assessore Borraccino - in piena unanimità le prospettive positive della Zes come strumento per facilitare l'attrazione di investimenti diretti, soprattutto esteri, e promuovere la crescita della competitività delle imprese, l'incremento delle esportazioni, la creazione di nuovi posti di lavoro, e il più generale rafforzamento del tessuto produttivo, attraverso stimoli alla crescita industriale e all'innovazione». In estrema sintesi, gli obiettivi strategici della istituenda Zes sono quelli di attirare investimenti di grandi gruppi nazionali o multinazionali che consentano a loro volta di alimentare un effetto volano per il lancio della Zes. «Ci mettiamo al lavoro, nella consapevolezza che siamo di fronte a una grande opportunità di crescita che la Puglia, la Basilicata e l'intero Mezzogiorno non devono perdere. Ritorno con convinzione sulla proposta da me avanzata nei giorni scorsi con apposita nota Pec al Presidente del Consiglio Giuseppe Conte e al Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, Mario Turco, di istituire una no tax area per il territorio della Zes jonica. Continuo a credere, infatti, che l'esenzione totale dal pagamento dell'Ires per 10 anni metterebbe davvero il **sistema** delle piccole e delle grandi imprese in condizione di venire a investire nella Zes, riservando ovviamente alla parte pubblica il monitoraggio dei risultati, nonché la compatibilità ambientale degli interventi. È opinione diffusa che il processo di sviluppo a cui tendere per Taranto deve avere un carattere alternativo alla monocultura dell'acciaio, che ha ferito questa città e l'intera provincia jonica. Nel contempo, se come credo la proposta è condivisa da larga parte della classe dirigente tarantina, credo sia essenziale che altre



Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)

Taranto

voci, oltre la mia, si facciano sentire con argomentazioni concrete. Occorre anche in questo caso fare squadra, come è avvenuto per esempio per lo svolgimento a Taranto dei Giochi del Mediterraneo del 2026 o per l'istituzione della Laurea Magistrale in Scienze e Tecniche per lo Sport. In ambedue i casi tutte le Istituzioni presenti nel territorio, dal Comune alla Provincia, nonché numerose e prestigiose Associazioni, hanno agito in sinergia per valorizzare e riempire di contenuti le proposte. Credo peraltro che il momento sia quello giusto, sia perché il tema Taranto con le implicazioni che stanno investendo l'ex Ilva è al centro del dibattito nazionale, sia perché possiamo contare come nostri interlocutori su due personalità pugliesi di primo piano, come appunto il presidente del Consiglio Conte e il sottosegretario alla Presidenza Turco, che è proprio tarantino e conosce bene i problemi che investono la nostra città e la nostra gente. Occorrono proposte concrete, e quella concernente la no tax area lo è». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Prima seduta di insediamento del Comitato di Indirizzo della Zona Economica Speciale Interregionale Ionica

Si è tenuta in data odierna presso la sede della AdSP del Mar Ionio la prima seduta del neo costituito Comitato di Indirizzo della ZES Interregionale Ionica. A seguito della nomina dell' ultimo componente in rappresentanza del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, pervenuta, nei giorni scorsi, il Comitato risulta formalmente costituito come segue: - Sergio PRETE - Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio - Cosimo BORRACCINO - Assessore allo Sviluppo economico della Regione Puglia - Francesco CUPPARO - Assessore alle Attività produttive della Regione Basilicata - Antonio MATTIA - Rappresentante della Presidenza del Consiglio dei Ministri - Roberto SCARAVAGLIONE - Rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti Con l' insediamento del Comitato si dà avvio alla piena operatività della ZES Interregionale Ionica che potrà finalmente e formalmente attuare le iniziative finora pianificate e condivise tra le istituzioni coinvolte a favore dei territori interessati. I componenti, dopo l' approvazione del Regolamento di funzionamento del Comitato, hanno discusso di vari argomenti relativi all' avvio della fase di attuazione del Piano Strategico di Sviluppo, tra i quali quello della individuazione di un 'pacchetto localizzativo' consistente nelle agevolazioni amministrative e fiscali a favore degli operatori economici interessati ad insediarsi nelle aree ricomprese nel perimetro ZES.



Il programma di digitalizzazione nei porti di ADM si estende al Mar Ionio. Firmato accordo

(FERPRESS) - **Taranto**, 29 NOV - Firmato in data 27 novembre l'Accordo tra ADM e l'Autorità di sistema portuale del Mar Ionio per studiare la fattibilità tecnica della digitalizzazione delle procedure doganali nel **porto** di **Taranto**, primo passo per la realizzazione di uno specifico progetto nello scalo. Il Direttore generale dell'Agenzia Benedetto Mineo ed il Presidente dell'Autorità di **Taranto** Sergio Prete hanno convenuto sulla necessità di collaborare per ottimizzare l'operatività doganale e logistica nel **porto** con la digitalizzazione e contribuire, così, allo sviluppo dello scalo ionico. "Si tratta di un accordo molto positivo - afferma il Direttore dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli Mineo - che si aggiunge a quelli recentemente stipulati con altri porti italiani. Anche **Taranto** ha imboccato la strada della digitalizzazione e della modernizzazione del suo **porto**, il che consentirà di sostenere il potenziamento dei collegamenti intermodali e in particolare ferroviari". Il Presidente dell'Autorità portuale Sergio Prete esprime grande soddisfazione per l'accordo "nella certezza che il lavoro sinergico delle due Amministrazioni porterà grande vantaggio in termini di efficienza e di maggiore produttività per il **porto** e per il territorio".

The image shows a screenshot of the FerPress website. At the top, there are several banners: one for ANAV (Agenzia Nazionale per i Servizi ai Naviganti e Voyageurs), another for 'dicembre' with 'ACCESSIBILITÀ AD AUTOFORNITORE E PUNTI DI FERMATA', and a Twitter logo. The main content area features a news article with the headline 'Il programma di digitalizzazione nei porti di ADM si estende al Mar Ionio. Firmato accordo'. The article text is partially visible, starting with 'Il programma di digitalizzazione nei porti di ADM si estende al Mar Ionio. Firmato accordo'. Below the article, there are social media sharing icons (Facebook, Twitter, LinkedIn, etc.) and a 'Pubblicato da FER il 29/11/2019 a 10:27' timestamp. On the right side, there is a sidebar with a 'TAGH' section and a 'DA LUNEDÌ SCARICABILE DA FERPRESS.IT' banner.

Digitalizzazione procedure doganali a Taranto

Accordo con l'Agenzia delle Dogane per studiare la fattibilità tecnica

Giulia Sarti

TARANTO È stato firmato due giorni fa l'accordo tra Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e l'Autorità di Sistema portuale del mar Ionio per studiare la fattibilità tecnica della digitalizzazione delle procedure doganali nel porto di Taranto, primo passo per la realizzazione di uno specifico progetto nello scalo. Il direttore generale dell'Agenzia Benedetto Mineo ed il presidente dell'Authority di Taranto Sergio Prete hanno convenuto sulla necessità di collaborare per ottimizzare l'operatività doganale e logistica nel porto con la digitalizzazione e contribuire, così, allo sviluppo dello scalo ionico. Per Mineo si tratta di un accordo molto positivo, che si aggiunge a quelli recentemente stipulati con altri porti italiani. Anche Taranto ha imboccato la strada della digitalizzazione e della modernizzazione del suo porto, il che consentirà di sostenere il potenziamento dei collegamenti intermodali e in particolare ferroviari. Il presidente dell'Autorità portuale Sergio Prete esprime grande soddisfazione per l'accordo nella certezza che il lavoro sinergico delle due Amministrazioni porterà grande vantaggio in termini di efficienza e di maggiore produttività per il porto e per il territorio.

The screenshot shows the website 'Messaggero Marittimo.it' with the article 'Digitalizzazione procedure doganali a Taranto'. The article text is partially visible, matching the main text on the left. The page includes a navigation menu (SHIPPERI, LOGISTICA, PORTI, AUTOTRASPORTO), a search bar, and a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of related articles under the heading 'ULTIME POPOLARI'. The main article text includes the title, a sub-headline, the author's name 'Giulia Sarti', and the start of the article body.

Patuanelli: «Tavolo permanente il 18»

Mentre si attendono i passi avanti nel confronto tra il Governo e ArcelorMittal, ieri il ministro dello Sviluppo Economico Stefano Patuanelli ha convocato, in qualità di presidente, il Tavolo istituzionale permanente per la riconversione economica e sociale dell' area di Taranto, alle ore 11 del 18 dicembre 2019, presso la Prefettura. Al Tavolo, spiega una nota, verranno illustrati gli interventi programmati nel periodo 2020-2023 per l' area tarantina e sottoposti ad approvazione ulteriori iniziative. Parteciperanno i ministri dell' Ambiente, delle Infrastrutture, della Difesa, dei Beni culturali, della Salute, dell' Istruzione, dell' Università, delle Politiche Agricole, quello per il Sud e la Coesione Territoriale, il Sottosegretario alla presidenza del Consiglio con delega ai Contratti istituzionali di sviluppo, il senatore Mario Turco, la Regione Puglia, la Provincia, il Comune e la Prefettura di Taranto, i Comuni interessati dell' area tarantina, la Camera di Commercio, l' **Autorità portuale** del Mar Ionio, il Commissario straordinario per gli interventi di bonifica e i Commissari straordinari dell' Ilva. Soddisfazione del Pd jonico: «Raggiunto un primo importante obiettivo, reso possibile grazie al lavoro di pressione posto in essere dal Pd» ha detto Mancarelli. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il caso siluraggio Taranto estrema

Indotto, da Confindustria un siluro verso i sindacati

► Misure per il settore idraulico: ma pare di venti conosciuti al sistema Taranto- ► Riperto l'assenza delle sigle all'incanto e sospetto di portare dentro anche l'acqua

Il caso siluraggio

Il ministro dello Sviluppo Economico Stefano Patuanelli ha convocato, in qualità di presidente, il Tavolo istituzionale permanente per la riconversione economica e sociale dell' area di Taranto, alle ore 11 del 18 dicembre 2019, presso la Prefettura. Al Tavolo, spiega una nota, verranno illustrati gli interventi programmati nel periodo 2020-2023 per l' area tarantina e sottoposti ad approvazione ulteriori iniziative. Parteciperanno i ministri dell' Ambiente, delle Infrastrutture, della Difesa, dei Beni culturali, della Salute, dell' Istruzione, dell' Università, delle Politiche Agricole, quello per il Sud e la Coesione Territoriale, il Sottosegretario alla presidenza del Consiglio con delega ai Contratti istituzionali di sviluppo, il senatore Mario Turco, la Regione Puglia, la Provincia, il Comune e la Prefettura di Taranto, i Comuni interessati dell' area tarantina, la Camera di Commercio, l' **Autorità portuale** del Mar Ionio, il Commissario straordinario per gli interventi di bonifica e i Commissari straordinari dell' Ilva. Soddisfazione del Pd jonico: «Raggiunto un primo importante obiettivo, reso possibile grazie al lavoro di pressione posto in essere dal Pd» ha detto Mancarelli.

Caso Quadrato, Cgil contro Marinaro
«Operai senza Tfr». «Che ingratitudine»

Patuanelli: Tavolo permanente il 18

Sondaggi: il 62 per cento di chi si oppone al piano di ristrutturazione

Conferimento rifiuti: contro gli incivili arriva la foto-trappola

La decisione in consiglio. Anche l'Ente comunale aderisce al tavolo tecnico permanente sulla crisi di Arcelor Mittal

ROCCAFORZATA Dino MICCOLI L'adesione del Comune di Roccaforzata al tavolo tecnico permanente sulla crisi Arcelor Mittal è finito al centro dell'ultimo consiglio comunale. Un punto ma non l'unico tra regolamenti approvati, comunicazioni e adesioni. Certamente la questione Arcelor Mittal sta richiamando l'impegno delle istituzioni (finalmente) in senso globale. Su invito del Presidente della camera di commercio, si sono riuniti tutti i Comuni Jonici e con Comune di Taranto, Provincia di Taranto e **Autorità Portuale** ed hanno sottoscritto un protocollo di intesa per un «fronte pienamente rappresentativo su scelte sociali, economiche e ambientali che riguardano l'area tarantina nel suo complesso e relazionarsi direttamente con il Governo». Per le questioni esclusivamente interne, anche Roccaforzata ha verificato che nel campo dell'igiene urbana sia arrivato il tempo di «installare un sistema di videosorveglianza mediante foto-trappola. Una idea già sperimentata presso altri enti comunali che ha soprattutto la funzione di smascherare comportamenti di azioni incivili quali l'abbandono per le strade del centro abitato di buste contenenti rifiuti, materiale ingombrante o di inerti come spesso accade nelle zone periferiche. Un deterrente contro chi usa questi comportamenti e una spinta a migliorare il decoro urbano, ma non solo, anche come videosorveglianza del territorio». La necessità di un regolamento evidentemente rappresenta un mezzo da cui partire per risolvere la questione inciviltà. L'ente ha contenziosi in atto e pertanto - altro regolamento oggetto di approvazione - è stato l'affidamento per gli incarichi legali. «Da un monitoraggio dettagliato di tutti i contenziosi che ha in atto il Comune di Roccaforzata contro terzi - ha spiegato il sindaco Roberto Iacca - è emerso un numero elevato di procedimenti che incide non poco sul bilancio comunale. Alla luce di questo, si intende invertire il modus operandi per l'affidamento degli incarichi non già quando il procedimento giudiziario è in fase avanzata ma intervenire sin da subito per cercare mediazione, conciliazione, accordo tra le parti ed evitare lungaggini giudiziarie con perdita di tempo ma soprattutto uno sperpero per le già esigue casse comunali». Altro regolamento finito sotto la lente d'ingrandimento del consiglio comunale è stato quello che riguarda «l'uso delle sale e spazi comunali per manifestazioni, assemblee e riunioni, l'aula consiliare, il circolo cittadino, la palestra ubicata presso la scuola media ed il campo sportivo». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Msc continua a investire Altre gru per i container

Giovedì 5 dicembre riunione operativa con Aponte

Domenico LatinoGIOIA TAURO Mentre proseguono le operazioni di scarico e di messa a filo sui binari di direzione delle tre nuove super gru arrivate dalla Cina, un lavoro di estrema precisione predisposto dalla società gioiese "Topoprogram&Service" e portato avanti da tecnici specializzati, non si arresta l'attività di rinnovo dell'equipment portuale avviata da Medcenter Container Terminal e annunciata in occasione della presentazione del piano di rilancio dello scalo di Gioia Tauro, a seguito dell'acquisizione del terminal container Mct da parte di Terminal Investment Limited (Til), società controllata da Msc. Dopo il recente approdo delle tre mastodontiche gantry cranes, il prossimo fine settimana è previsto l'ingresso in porto a Gioia Tauro di tre gru Liebherr modello LHM 550 a bordo della nave BBC Ganges, al termine del loro viaggio iniziato il 25 novembre. Con lo sguardo ai dati tecnici, si tratta di gru di banchina che avranno uno "sbraccio" in grado di manovrare fino a 18 file di container in senso orizzontale. La portata è di ben 144 tonnellate in configurazione "gancio". Lo sbarco delle gru sarà effettuato dalla stessa nave che le trasporta attraverso le gru di bordo. Anche in questo caso, si tratta di equipaggiamenti molto avanzati, che rispondono ai più elevati standard di mercato del transhipment mondiale. A dare conferma della presenza e dell'attenzione del nuovo management verso lo scalo calabrese, giovedì prossimo, 5 dicembre, a seguito di un personale invito del commissario straordinario Andrea Agostinelli, il patron di Msc Luigi Aponte farà visita al porto di Gioia Tauro e all'Autorità portuale, dove terrà, insieme ai vertici dell'ente, una riunione operativa e, successivamente, incontrerà le istituzioni locali. «Con Gianluigi Aponte - ha detto Agostinelli - abbiamo concordato la scaletta di una breve riunione operativa per definire la futura strategia del terminalista, e la sinergia degli investimenti privati e pubblici, che consentiranno a Mct di recuperare la leadership nazionale nel transhipment dei contenitori ed all'Autorità portuale di essere garante di un'auspicabile diversificazione delle attività portuali e di un incremento dei livelli occupazionali».



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

TRASPORTI Investimenti per lo scalo

Nuove gru al porto gioiese

GIOIA TAURO - Continuano le importanti manovre di rilancio per il porto di Gioia Tauro, confermando la speranza e la fiducia nei confronti delle promesse fatte proprio in occasione della presentazione del piano di investimenti dello scalo, a seguito dell' acquisizione del terminal container Mct da parte di Terminal investment limited (Til), società controllata da Msc. A pochi giorni dall' arrivo, dopo giorni di viaggio dalla Cina, delle tre gantry cranes, in grado di fornire un notevole slancio in termini di efficienza e competitività allo scalo **portuale**, la società amministratrice annuncia l' arrivo, entro la settimana prossima, di altre tre gru Liebherr modello Lhm 505, il cui viaggio è iniziato il 25 Novembre scorso. Con lo sguardo ai dati tecnici, si tratta di gru di banchina che avranno uno "sbraccio" in grado di manovrare fino a 18 file di container in senso orizzontale con una portata di ben 144 tonnellate in fase di "gan cio". Un incremento notevole per quanto riguarda gli standard qualitativi dei nuovi mezzi, che rispondono ai più elevati standard di mercato del transhipment mondiale. Un interesse reale e fattivo, quello di Msc, per quel che riguarda le sorti di uno scalo **portuale** il quale, fino a due anni fa, sembrava sull' orlo del collasso vista l' assenza totale di investimenti organici. Lo stesso patron di Msc, Luigi Aponte, invitato dal commissario straordinario dell' **autorità portuale**, Andrea Agostinelli, farà visita al porto di Gioia Tauro e all' **Autorità portuale**, dove terrà, insieme ai vertici dell' Ente, una riunione operativa e, successivamente, incontrerà le istituzioni locali. "Con Gianluigi Aponte - ha detto Agostinelli - abbiamo concordato la scaletta di una breve riunione operativa, per definire la futura strategia del Terminalista, e la sinergia degli investimenti privati e pubblici, che consentiranno ad MCT di recuperare la leadership nazionale nel transhipment dei contenitori ed all' **Autorità portuale** di essere garante di un' auspicabile diversificazione delle attività portuali e di un incremento dei livelli occupazionali".



Porti: Gioia Tauro, arrivate 3 nuove gru da banchina

Possono portare 144 ton. e manovrare su file da 18 container

(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 29 NOV - Continua l'attività di rinnovo dell'equipment **portuale** avviata da Medcenter Container Terminal e annunciata in occasione della presentazione del piano di rilancio dello scalo di Gioia Tauro, a seguito dell'acquisizione del terminal container MCT da parte di Terminal Investment Limited (TIL), società controllata da MSC. Dopo il recente arrivo dalla Cina delle tre gantry cranes, il prossimo fine settimana è previsto l'ingresso in porto di tre gru Liebherr modello LHM 550 a bordo della nave BBC Ganges, al termine del loro viaggio iniziato il 25 Novembre scorso. Lo rende noto l'**Autorità portuale** di Gioia Tauro. Si tratta di gru di banchina che avranno uno "sbraccio" in grado di manovrare fino a 18 file di container in senso orizzontale. La portata è di 144 tonnellate in configurazione "gancio". Lo sbarco delle gru sarà effettuato dalla stessa nave che le trasporta attraverso le gru di bordo. Anche in questo caso, si tratta di equipaggiamenti avanzati, che rispondono ai più elevati standard di mercato del transhipment mondiale. "A dare conferma della presenza e dell'attenzione del nuovo management verso lo scalo calabrese - è scritto nella nota - giovedì prossimo, a seguito di un personale invito del commissario straordinario Andrea Agostinelli, il patron di Msc, Luigi Aponte, farà visita al porto di Gioia Tauro e all'**Autorità portuale**, dove terrà, insieme ai vertici dell'Ente, una riunione operativa e, successivamente, incontrerà le istituzioni locali". "Con Gianluigi Aponte - ha detto Agostinelli - abbiamo concordato la scaletta di una breve riunione operativa, per definire la futura strategia del Terminalista, e la sinergia degli investimenti privati e pubblici, che consentiranno ad MCT di recuperare la leadership nazionale nel transhipment dei contenitori ed all'**Autorità portuale** di essere garante di un'auspicabile diversificazione delle attività portuali e di un incremento dei livelli occupazionali". (ANSA).

The screenshot shows a news article from ANSA. The main headline is "Porti: Gioia Tauro, arrivate 3 nuove gru da banchina". Below the headline, there is a sub-headline: "Possono portare 144 ton. e manovrare su file da 18 container". The article text is partially visible, starting with "(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 29 NOV - Continua l'attività di rinnovo dell'equipment portuale avviata da Medcenter Container Terminal...". There is also a small image of a port crane. On the right side of the screenshot, there are various navigation and utility links, including "ANSAVoglia.it", "PREVISIONI METEO - MARINE", and a list of social media links.

Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Porto di Gioia Tauro (RC), in arrivo tre gru Liebherr modello LHM 550 a bordo della nave BBC Ganges

Giorno dopo giorno, continua l'attività di rinnovo dell'equipment **portuale** avviata da Medcenter Container Terminal e annunciata in occasione della presentazione del piano di rilancio dello scalo di Gioia Tauro, a seguito dell'acquisizione del terminal container MCT da parte di Terminal Investment Limited (TIL), società controllata da MSC. Dopo il recente arrivo dalla Cina delle tre gantry cranes, il prossimo fine settimana è previsto l'ingresso in porto a Gioia Tauro di tre gru Liebherr modello LHM 550 a bordo della nave BBC Ganges, al termine del loro viaggio iniziato il 25 Novembre scorso. Con lo sguardo ai dati tecnici, si tratta di gru di banchina che avranno uno "sbraccio" in grado di manovrare fino a 18 file di container in senso orizzontale. La portata è di ben 144 tonnellate in configurazione "gancio". Lo sbarco delle gru sarà effettuato dalla stessa nave che le trasporta attraverso le gru di bordo. Anche in questo caso, si tratta di equipaggiamenti molto avanzati, che rispondono ai più elevati standard di mercato del transhipment mondiale. A dare conferma della presenza e dell'attenzione del nuovo management verso lo scalo calabrese, giovedì prossimo (5 dicembre 2019), a seguito di un personale invito del commissario straordinario Andrea Agostinelli, il patron di Msc, Luigi Aponte, farà visita al porto di Gioia Tauro e all' **Autorità portuale**, dove terrà, insieme ai vertici dell'Ente, una riunione operativa e, successivamente, incontrerà le istituzioni locali. "Con Gianluigi Aponte - ha detto Agostinelli - abbiamo concordato la scaletta di una breve riunione operativa, per definire la futura strategia del Terminalista, e la sinergia degli investimenti privati e pubblici, che consentiranno ad MCT di recuperare la leadership nazionale nel transhipment dei contenitori ed all' **Autorità portuale** di essere garante di un'auspicabile diversificazione delle attività portuali e di un incremento dei livelli occupazionali".

Il Lametino

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Al porto di Gioia Tauro in arrivo altre gru e visita patron di MSC il 5 dicembre

Gioia Tauro (Reggio Calabria) - Continua l'attività di rinnovo dell'equipment **portuale** avviata da Medcenter Container Terminal e annunciata in occasione della presentazione del piano di rilancio dello scalo di Gioia Tauro, a seguito dell'acquisizione del terminal container MCT da parte di Terminal Investment Limited (TIL), società controllata da MSC. "Dopo il recente arrivo dalla Cina delle tre gantry cranes, il prossimo fine settimana è previsto l'ingresso in porto a Gioia Tauro di tre gru Liebherr modello LHM 550 a bordo della nave BBC Ganges, al termine del loro viaggio iniziato il 25 Novembre scorso". Tecnicamente, si tratta di gru di banchina che avranno uno "sbraccio" in grado di manovrare fino a 18 file di container in senso orizzontale. La portata è di ben 144 tonnellate in configurazione "gancio". Lo sbarco delle gru sarà effettuato dalla stessa nave che le trasporta attraverso le gru di bordo. Anche in questo caso, si tratta di equipaggiamenti molto avanzati, che rispondono ai più elevati standard di mercato del transhipment mondiale. A dare conferma della presenza e dell'attenzione del nuovo management verso lo scalo calabrese, giovedì prossimo (5 dicembre), a seguito di un personale invito del commissario straordinario Andrea Agostinelli, il patron di Msc, Luigi Aponte, farà visita al porto di Gioia Tauro e all'**Autorità portuale**, dove terrà, insieme ai vertici dell'Ente, una riunione operativa e, successivamente, incontrerà le istituzioni locali. "Con Gianluigi Aponte - ha detto Agostinelli - abbiamo concordato la scaletta di una breve riunione operativa, per definire la futura strategia del Terminalista, e la sinergia degli investimenti privati e pubblici, che consentiranno ad MCT di recuperare la leadership nazionale nel transhipment dei contenitori ed all'**Autorità portuale** di essere garante di un'auspicabile diversificazione delle attività portuali e di un incremento dei livelli occupazionali". © RIPRODUZIONE RISERVATA.

The screenshot shows the website 'ilLametino.it' with a navigation bar and a main article titled 'Al porto di Gioia Tauro in arrivo altre gru e visita patron di MSC il 5 dicembre'. The article text is partially visible, matching the main text on the page. To the right of the article, there are several advertisements, including one for 'MARVIN BLACK FRIDAY' and another for 'Fai la differenzia Evolving Eggs'. Below the main article, there is a section titled 'L'ultimo notizie' with several small news items.

Informare

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Altre tre gru in arrivo al porto di Gioia Tauro

Giovedì Gianluigi Aponte visiterà lo scalo calabrese. Questo fine settimana nel porto di Gioia Tauro arriveranno tre gru Liebherr modello LHM 550 che fanno parte del programma di rinnovo delle attrezzature del container terminal Medcenter Container Terminal (MCT) del gruppo armatoriale elvetico MSC e che seguono l'arrivo avvenuto martedì dalla Cina di tre altre gru di banchina. Le tre gru di banchina Liebherr, trasportate dalla nave BBC Ganges, hanno uno sbraaccio in grado di manovrare fino a 18 righe di container in senso orizzontale ed una portata di 144 tonnellate in configurazione "gancio". Lo sbarco delle gru sarà effettuato dalla stessa nave che le trasporta attraverso le gru di bordo. Intanto, a seguito di un personale invito del commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, giovedì prossimo il fondatore del gruppo Mediterranean Shipping Company (MSC), Gianluigi Aponte, farà visita al porto calabrese e all'ente portuale dove terrà, insieme ai vertici dell'authority, una riunione operativa per poi incontrare successivamente i rappresentanti delle istituzioni locali. «Con Gianluigi Aponte - ha spiegato Agostinelli - abbiamo concordato la scaletta di una breve riunione operativa, per definire la futura strategia del terminalista, e la sinergia degli investimenti privati e pubblici che consentiranno a MCT di recuperare la leadership nazionale nel transhipment dei contenitori ed all'Autorità Portuale di essere garante di un'auspicabile diversificazione delle attività portuali e di un incremento dei livelli occupazionali».

informARE
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli stenti del comparto

29 novembre 2019

Altre tre gru in arrivo al porto di Gioia Tauro
Giovedì Gianluigi Aponte visiterà lo scalo calabrese

Questo fine settimana nel porto di Gioia Tauro arriveranno tre gru Liebherr modello LHM 550 che fanno parte del programma di rinnovo delle attrezzature del container terminal Medcenter Container Terminal (MCT) del gruppo armatoriale elvetico MSC e che seguono l'arrivo avvenuto martedì dalla Cina di tre altre gru di banchina.

Le tre gru di banchina Liebherr, trasportate dalla nave BBC Ganges, hanno uno sbraaccio in grado di manovrare fino a 18 righe di container in senso orizzontale ed una portata di 144 tonnellate in configurazione "gancio". Lo sbarco delle gru sarà effettuato dalla stessa nave che le trasporta attraverso le gru di bordo.

Intanto, a seguito di un personale invito del commissario straordinario dell'Autorità Portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, giovedì prossimo il fondatore del gruppo Mediterranean Shipping Company (MSC), Gianluigi Aponte, farà visita al porto calabrese e all'ente portuale dove terrà, insieme ai vertici dell'authority, una riunione operativa per poi incontrare successivamente i rappresentanti delle istituzioni locali. «Con Gianluigi Aponte - ha spiegato Agostinelli - abbiamo concordato la scaletta di una breve riunione operativa, per definire la futura strategia del terminalista, e la sinergia degli investimenti privati e pubblici che consentiranno a MCT di recuperare la leadership nazionale nel transhipment dei contenitori ed all'Autorità Portuale di essere garante di un'auspicabile diversificazione delle attività portuali e di un incremento dei livelli occupazionali».

Leggi la notizia in formato Acrobat Reader. Inviaci la tua opinione gratuita.

Descrizione	Data di inizio	Data di termine
	29 Nov	30 Nov

Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Gioia Tauro verso il rinnovo del parco gru. Aponte vola in Calabria

La settimana prossima arriveranno altre tre gru di grande portata. Giovedì il patron di Msc incontrerà Autorità portuale e Regione

Continua il rinnovo del parco gru del Medcenter Container Terminal del porto di Gioia Tauro, all'indomani dell'acquisizione del polo di trasbordo da parte di Terminal Investment Limited (TIL), società controllata da MSC, rilevando il 50 per cento delle quote di Contship Italia (l'altra metà è già del gruppo ginevrino). Dopo il recente arrivo dalla Cina di tre gantry cranes, il prossimo fine settimana è previsto l'ingresso in porto di altre tre gru simili (ma più piccole), Liebherr modello LHM 550, a bordo della nave BBC Ganges, al termine di un transoceanico dalla Cina iniziato il 25 ottobre. Si tratta di gru di banchina che avranno uno sbraaccio da 18 file di container e una portata è di 144 tonnellate in configurazione gancio. Lo sbarco delle gru sarà effettuato dalla stessa nave che le trasporta attraverso le gru di bordo. Si tratta di un equipaggiamento nuovo di zecca, capace di occuparsi delle navi portacontainer più grandi in circolazione. A conferma di un piano di rinnovo importante per il primo porto di trasbordo italiano - e uno dei primi del Mediterraneo - il 5 dicembre, su invito del commissario straordinario dell'Autorità portuale, Andrea Agostinelli, arriverà a Gioia Tauro il patron di Msc, Gianluigi Aponte, per incontrare i vertici dell'authority in una riunione operativa e, successivamente, le istituzioni locali. «Con Gianluigi Aponte - spiega Agostinelli - abbiamo concordato la scaletta di una breve riunione operativa, per definire la futura strategia del terminalista, e la sinergia degli investimenti privati e pubblici, che consentiranno al Medcenter Container Terminal di recuperare la leadership nazionale nel transhipment dei contenitori ed all'Autorità portuale di essere garante di un'auspicabile diversificazione delle attività portuali e di un incremento dei livelli occupazionali».



Mega-gru a Gioia Tauro

GIOIA TAURO Partite dalla Cina, dal **porto** di Dalian Quanshui a bordo della nave Zhi Xian Zhi Xing il 31 agosto scorso, hanno circumnavigato l'Africa, perché troppo alte per poter attraversare il Canale di Suez: e adesso sono arrivate nel **porto** di **Gioia Tauro**. Sono tre Gantry cranes, a cui faranno seguito altrettante nel 2020. Si tratta della tipologia di gru a cavalletto tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da 22 mila TEUs con un braccio d'estensione che copre ben 24 file di containers. In **porto**, le complesse fasi di sbarco richiederanno una settimana circa di lavoro e saranno seguite da una fase di test che durerà alcuni mesi. I numeri delle Ship To Shore sono imponenti: ogni gru è, infatti, alta oltre 87 metri (con il braccio a parcheggio di 132 metri) e uno sbraccio in grado di manovrare fino a 24 file di container in senso orizzontale. La portata è di 65 tonnellate in configurazione twin lift e 75 in configurazione sotto gancio. Si tratta di equipaggiamenti di ultima generazione, tecnologicamente avanzati, che rispondono ai più elevati standard di mercato, in grado di operare le ULCS Ultra Large Container Ships. Obiettivo, quindi, della nuova programmazione è la piena operatività del piazzale e dei relativi mezzi operanti in **porto**, attraverso un imponente progetto di rinnovamento dell'equipment in grado di rispondere alle sempre maggiori esigenze di mercato, che richiedono celerità nelle operazioni di trasbordo e di posizionamento dei container in banchina. Un cambiamento di traiettoria che ha già registrato un incremento di traffico di circa il 15,5%, nell'intervallo di tempo compreso tra aprile/ottobre 2019 rispetto allo stesso periodo del 2018. Inserito nello stesso percorso di rilancio dell'intera infrastruttura portuale, e al fine di mantenere il primato nazionale della profondità dei fondali del canale portuale (pari a 18 metri), l'Autorità Portuale di **Gioia Tauro** ha avviato un programma triennale di lavori di manutenzione ordinaria dei fondali portuali. L'obiettivo è quello spianare le dune sottomarine del canale portuale, create dall'azione dinamica delle eliche delle navi durante le manovre di partenza ed attracco alle banchine. Nel contempo, sono stati effettuati i lavori di totale rifacimento dei piazzali e delle vie di corsa che puntano ad assicurare celere mobilità delle gru di banchina e dei mezzi meccanici di movimentazione dei containers e, altresì, a garantire la piena sicurezza del lavoro. Complessivamente è chiara la strategia messa in atto per rilanciare lo scalo calabrese che è stata avviata, nei mesi scorsi, con il graduale rinnovo del parco macchine del piazzale attraverso l'acquisizione di decine di Straddle Carriers Konecranes per un totale complessivo di 32 unità. Del resto, a manifestare l'immediata concretezza della nuova politica dello scalo è stata, anche, la volontà dell'armatore MSC di inserire il **porto** di **Gioia Tauro** nelle toccate di riferimento delle tratte internazionali dell'alleanza armatoriale 2M, costituita dalle due compagnie del trasporto marittimo containerizzato Maersk Line e Mediterranean Shipping Company. Un programma importante che, da aprile ad ottobre scorsi, ha visto attraccare al **porto** di **Gioia Tauro** 65 Ultra Large Container Vessel della portata superiore ai 19 mila TEUs. Passo dopo passo, si manifesta, così, la concretezza del Piano degli investimenti, presentato dal nuovo terminalista Mct, per garantire uno strutturato rilancio dello scalo, così come auspicato dall'Autorità Portuale di **Gioia Tauro**, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli che, nel manifestare grande soddisfazione, ha dichiarato: Qui non si tratta di progettualità astratta, ma di investimenti concreti e visibili, cui non fa riscontro, purtroppo, una risposta dello Stato sotto il profilo, ad esempio, di una piena funzionalità della ZES e degli strumenti, penso al credito d'imposta sugli investimenti della logistica, ad essa collegati. Siamo comunque soddisfatti. Il rilancio del **porto** di **Gioia**



La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Tauro parte oggi e l'Autorità Portuale ha inserito nel suo bilancio previsionale le risorse per coadiuvare lo sforzo del privato. L'obiettivo complessivo è, appunto, quello di dotare lo scalo di una infrastrutturazione d'avanguardia capace di lavorare portacontainer di sempre maggiori dimensioni per tornare a conquistare la sua naturale posizione di leadership nel circuito internazionale del Mediterraneo.

Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Porto di Gioia Tauro, imprese e associazioni: "Futuro terminal diventi questione nazionale"

Si è svolto nella sala "Fallara" del Comune di Gioia Tauro il convegno dal titolo "Gioia Tauro, il futuro passa dal territorio. Proposte e sfide per la portualità calabrese". Un' iniziativa promossa da Confindustria Reggio Calabria, Comune di Gioia Tauro, Camera di Commercio di Reggio Calabria in collaborazione con Unindustria Calabria. Tanti i temi posti al centro del confronto, dalle questioni di stringente attualità riguardanti i traffici all' interno del porto alla luce, in particolare, dell' avvento del nuovo terminalista TIL-MSK, al ruolo dello scalo nel quadro del Piano strategico della Città metropolitana, fino alle novità infrastrutturali con l' arrivo delle nuove gru e al nodo Zes. Gioia Tauro non è una questione tra tante, ha detto in apertura il Domenico Vecchio, presidente di Confindustria Reggio Calabria: "È 'la questione' per antonomasia, la madre di tutte le battaglie. Una questione non calabrese, non meridionale, ma italiana. E per questo rivendichiamo con forza il ruolo di Gioia che, in questo momento storico, è messo in discussione dagli investimenti su altre realtà. L' Europa e la Cina hanno investito su Vado Ligure. Noi crediamo che l' Italia e l' Europa debbano investire qui. Confindustria guarda con speranza e fiducia al nuovo percorso avviato con TIL - MSC. E siamo grati al gruppo Aponte, di cui auspicio di incontrare i vertici fin dalle prossime settimane, per la concretezza e la serietà che finora ha dimostrato". "I finanziamenti nel bilancio dello Stato - ha poi aggiunto Antonino Tramontana, presidente della Camera di Commercio di Reggio Calabria - per i cosiddetti "grandi investimenti Zes", non essendo state utilizzate per la troppa complessità attuativa, andranno a finire ad implementare il fondo "Cresci al Sud". Io sono convinto che questo sia una scelta miope e credo sia davvero necessario fare appello alla politica, a cominciare dalla deputazione del nostro territorio, affinché intervenga per correggere un errore che danneggerebbe non solo Gioia Tauro ma tutte le aree Zes in particolare del Mezzogiorno". "Gioia Tauro è un grande porto nel centro del Mediterraneo, che ha potenzialità inespresse". Così Natale Mazzuca, presidente di Unindustria Calabria, che ha poi rimarcato: "Con 700 ettari di retroporto dobbiamo programmare investimenti e lavoro. La Zes è un contenitore rimasto sulla carta. Chiediamo al Governo di attuarla, di renderla attrattiva per nuovi investimenti, creando le condizioni per connetterla al territorio e al Paese. La Zes può essere un importante laboratorio di semplificazione. La nostra ambizione non deve essere limitata al transhipment, ma soprattutto alla trasformazione, che aggiunge valore all' economia". "E' necessario che l' area industriale sia gestita dal Comune di Gioia Tauro, secondo una logica che riparta dal basso e dalla capacità del territorio di assumersi delle responsabilità", ha affermato Aldo Alessio, sindaco di Gioia Tauro. "E lo Stato - ha proseguito il primo cittadino - si riprenda ciò che è suo, ovvero i capannoni deserti frutto di sprechi di denaro pubblico, e lo dia a giovani imprenditori". Il sindaco della Città metropolitana di Reggio Calabria, Giuseppe Falcomatà ha poi salutato positivamente i progressi registrati dal porto di Gioia Tauro negli ultimi mesi. "L' incremento di traffico registrato nel 2019 - ha aggiunto - e l' arrivo delle prime tre enormi gru acquisite dal nuovo concessionario Til-Msc sono il segno di un trend di crescita incoraggiante. In questo senso chiederemo con forza che i fondi destinati alla Zes non siano distratti dal Governo nella nuova legge finanziaria. Chiederemo un incontro ai Ministeri, insieme a Confindustria e alle altre istituzioni territoriali, per assicurarci che gli sforzi prodotti in questi anni, non vengano verificati". "L' avvento del nuovo terminalista - ha evidenziato Andrea Agostinelli, commissario straordinario **Autorità portuale** Gioia Tauro - è senza dubbio un fatto importante che oggi ci consente di guardare ad un nuovo piano di investimenti e ad evitare una macelleria sociale che rischiava di determinare licenziamenti a catena. Il rilancio in atto dovrà ora

Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

essere accompagnato con pazienza e fermezza". Dagli scenari disegnati negli ultimi rapporti Svimez ha preso le mosse la relazione di Andrea Prete, vicepresidente nazionale Unioncamere che ha posto l'accento "sul rischio desertificazione per questo territorio. E' fondamentale operare una profonda ristrutturazione del sistema burocratico che impone costi sempre più elevati al tessuto produttivo che oggi è in una spirale che sembra senza ritorno. Accanto a ciò, il rilancio di serie politiche infrastrutturali se consideriamo che dall'apertura del Canale di Suez sono cresciuti tutti i porti tranne i nostri". La priorità è mettere il sistema produttivo "in condizione di creare vero e duraturo sviluppo", ha messo in rilievo Gualtiero Tarantino, presidente sezione Trasporti e logistica Unindustria Calabria. "Ad oggi purtroppo dobbiamo ancora registrare ritardi e inefficienze sul versante delle politiche industriali di questo territorio. Abbiamo tutti sotto gli occhi le vicende fallimentari del Corap e di un'area industriale che versa in condizioni di totale degrado e abbandono". Secondo Felice Iracà, dirigente generale vicario Dipartimento Attività produttive Regione Calabria, "Dobbiamo avere la forza di caratterizzare la nostra Zes con delle politiche finalizzate al sostegno del sistema imprenditoriale, con particolare attenzione al tema della fiscalità e della logistica, proprio come avviene in altri contesti europei". Le ZES costituiscono una opportunità ancora tutta da sfruttare, ha ricordato in chiusura Massimo Sabatini, direttore Politiche regionali e della coesione territoriale Confindustria, "per il Mezzogiorno e per l'intero Paese, perché possono affrontare in maniera virtuosa tre questioni chiave per caratterizzano l'attuale fase di debolezza del ciclo economico: il rilancio degli investimenti privati, la ripresa degli investimenti pubblici e l'esigenza di semplificazione amministrativa. Per sfruttare fino in fondo questa opportunità, intorno allo strumento va costruita una politica, capace di mettere insieme i diversi fattori di attrazione, di individuare incentivi aggiuntivi, di attuare le semplificazioni che servono alle imprese, di promuovere il pacchetto localizzativo all'estero in maniera mirata. Serve, insomma, una vera e propria Agenda di lavoro, a cui tutti, Istituzioni e rappresentanti degli interessi, devono dare il proprio contributo".

Messaggero Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Gioia Tauro verso la "riconquista" della leadership nazionale

La prossima settimana riunione tra Aponte e i vertici dell'Authority

Redazione

GIOIA TAURO Va avanti l'attività del porto di Gioia Tauro verso la riconquista della leadership nazionale. Continua infatti il rinnovo dell'equipment portuale avviata da Medcenter Container Terminal (Mct) e annunciata in occasione della presentazione del piano di rilancio dello scalo di Gioia Tauro, a seguito dell'acquisizione del terminal container Mct da parte di Terminal Investment Limited (Til), società controllata da Msc. Dopo il recente arrivo dalla Cina delle tre gantry cranes, il prossimo fine settimana è previsto l'ingresso in porto a Gioia Tauro di tre gru Liebherr modello LHM 550 a bordo della nave BBC Ganges, al termine del loro viaggio iniziato il 25 Novembre scorso. Lo sbarco delle gru sarà effettuato dalla stessa nave che le trasporta attraverso le gru di bordo. Guardando i dati tecnici, si tratta di gru di banchina che avranno uno sbraccio in grado di manovrare fino a 18 file di container in senso orizzontale. La portata è di ben 144 tonnellate in configurazione gancio. Anche in questo caso, si tratta di equipaggiamenti molto avanzati, che rispondono ai più elevati standard di mercato del transhipment mondiale. A dare conferma della presenza e dell'attenzione del nuovo management verso lo scalo calabrese, giovedì prossimo (5 Dicembre), a seguito di un personale invito del commissario straordinario Andrea Agostinelli, il patron di Msc, Luigi Aponte, farà visita al porto di Gioia Tauro e all'Autorità portuale, dove terrà, insieme ai vertici dell'Ente, una riunione operativa e, successivamente, incontrerà le istituzioni locali. Con Gianluigi Aponte -ha detto Agostinelli- abbiamo concordato la scaletta di una breve riunione operativa, per definire la futura strategia del terminalista, e la sinergia degli investimenti privati e pubblici, che consentiranno ad Mct di recuperare la leadership nazionale nel transhipment dei contenitori ed all'Autorità portuale di essere garante di un'auspicabile diversificazione delle attività portuali e di un incremento dei livelli occupazionali.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with 'M SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADOLINI SRL' and 'Messaggero Marittimo.it'. Below the navigation bar, the article title 'Gioia Tauro verso la "riconquista" della leadership nazionale' is prominently displayed. Underneath the title, a sub-headline reads 'La prossima settimana riunione tra Aponte e i vertici dell'Authority'. A small image of a man in a suit is visible on the left side of the article preview. On the right side, there is a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'Registrazione' button. Below the form, there are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' articles, each with a small thumbnail image and a title.

Informare

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Gioia Tauro invita il governo a non distrarre i fondi destinati alla ZES

Vecchio (Confindustria Reggio Calabria): l' Europa e la Cina hanno investito su Vado Ligure. Noi crediamo che l' Italia e l' Europa debbano investire qui. Il porto di Gioia Tauro non è una questione tra tante. «È "la questione" per antonomasia, la madre di tutte le battaglie. Una questione non calabrese, non meridionale, ma italiana». Lo ha sottolineato oggi il presidente di Confindustria Reggio Calabria, Domenico Vecchio, aprendo il convegno "Gioia Tauro, il futuro passa dal territorio. Proposte e sfide per la portualità calabrese" svoltosi presso il Comune di Gioia Tauro e promosso da Confindustria Reggio Calabria, Comune di Gioia Tauro, Camera di Commercio di Reggio Calabria in collaborazione con Unindustria Calabria. «Per questo - ha aggiunto Vecchio - rivendichiamo con forza il ruolo di Gioia che, in questo momento storico, è messo in discussione dagli investimenti su altre realtà. L' Europa e la Cina - ha rilevato - hanno investito su Vado Ligure. Noi crediamo che l' Italia e l' Europa debbano investire qui. Confindustria guarda con speranza e fiducia al nuovo percorso avviato con TIL - MSC (il gruppo armatoriale che ha assunto l' intero controllo della società che gestisce il container terminal dello scalo calabrese, ndr). E siamo grati al gruppo Aponte, di cui auspicio di incontrare i vertici fin dalle prossime settimane, per la concretezza e la serietà che finora ha dimostrato». Il presidente della Camera di Commercio di Reggio Calabria, Antonino Tramontana, ha denunciato che «i finanziamenti nel bilancio dello Stato per i cosiddetti "grandi investimenti ZES", non essendo state utilizzate per la troppa complessità attuativa, andranno a finire ad implementare il fondo "Cresci al Sud". Io sono convinto che questo sia una scelta miope e credo sia davvero necessario fare appello alla politica, a cominciare dalla deputazione del nostro territorio, affinché intervenga per correggere un errore che danneggerebbe non solo Gioia Tauro ma tutte le aree ZES in particolare del Mezzogiorno». Secondo Natale Mazzuca, presidente di Unindustria Calabria, «Gioia Tauro è un grande porto nel centro del Mediterraneo, che ha potenzialità inesprese. Con 700 ettari di retroporto - ha osservato - dobbiamo programmare investimenti e lavoro. La ZES è un contenitore rimasto sulla carta. Chiediamo al governo di attuarla, di renderla attrattiva per nuovi investimenti, creando le condizioni per connetterla al territorio e al Paese. La ZES può essere un importante laboratorio di semplificazione. La nostra ambizione - ha sottolineato Mazzuca - non deve essere limitata al transhipment, ma soprattutto alla trasformazione, che aggiunge valore all' economia». Il sindaco di Gioia Tauro, Aldo Alessio, ha sostenuto la necessità «che l' area industriale sia gestita dal Comune di Gioia Tauro, secondo una logica che riparta dal basso e dalla capacità del territorio di assumersi delle responsabilità. E lo Stato - ha affermato - si riprenda ciò che è suo, ovvero i capannoni deserti frutto di sprechi di denaro pubblico, e lo dia a giovani imprenditori». Evidenziando che «l' incremento di traffico registrato nel 2019 e l' arrivo delle prime tre enormi gru acquisite dal nuovo concessionario TIL-MSC sono il segno di un trend di crescita incoraggiante», il sindaco della Città metropolitana di Reggio Calabria, Giuseppe Falcomatà, ha annunciato che l' istituzione chiederà «con forza che i fondi destinati alla ZES non siano distratti dal governo nella nuova legge finanziaria. Chiederemo - ha precisato - un incontro ai ministeri, insieme a Confindustria e alle altre istituzioni territoriali, per assicurarci che gli sforzi prodotti in questi anni, non vengano vanificati». Anche il commissario straordinario dell' Autorità Portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, ha sottolineato che «l' avvento del nuovo terminalista è senza dubbio un fatto importante che oggi ci consente di guardare ad un nuovo piano di investimenti e ad evitare una macelleria sociale che rischiava di determinare licenziamenti a catena. Il rilancio



Informare

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

in atto - ha specificato - dovrà ora essere accompagnato con pazienza e fermezza».

Droga dal Sudamerica a Rosarno, 45 arresti «Un clan di profilo internazionale»

Ribadita l'unitarietà della 'ndrangheta: un emissario dei boss della Piana si adoperò in Uruguay, al prezzo di 50mila euro, per fare scarcerare il narcotrafficante di Africo, Rocco Morabito "Tamunga"

Francesco Tiziano Reggio Calabria Potenti ovunque i Bellocco, signori del narcotraffico internazionale con base operativa a Rosarno, dove la 'ndrina detta legge da sempre seppure in armonia con le altre anime criminali egemoni nell' area del porto di Gioia Tauro. Le giovani leve della cosca Bellocco avevano messo nel dimenticatoio le tante mazzate subite dallo Stato negli ultimi anni, riuscendo a compiere un gigantesco salto di qualità criminale, radicandosi anche nel Lazio, nel Bresciano, a Firenze, in Emilia Romagna e facendo affari d' oro con la cocaina grazie ai canali privilegiati che disponevano tra Costa Rica e Sud America, soprattutto Argentina e Uruguay. Da ieri la dinastia dei Bellocco è nuovamente in ginocchio, colpita duramente dalla maxi-retata "Magma" messa a segno dalla Procura distrettuale antimafia e dai militari del Comando provinciale della Guardia di Finanza di Reggio Calabria e del Servizio centrale investigazione Criminalità organizzata. Nel mirino 45 persone (39 misure cautelari in carcere e 6 agli arresti domiciliari) accusate, a vario titolo, di associazione mafiosa, traffico internazionale di sostanze stupefacenti, detenzione di armi e rapina aggravate dall' utilizzo del metodo mafioso e della transnazionalità del reato. Tra gli indagati anche cinque persone che beneficiavano del reddito di cittadinanza. Il business della droga Gestivano fiumi di droga i Bellocco. Cocaina, soprattutto, grazie ai contatti privilegiati con i narcos sudamericani. L' indagine "Magma" è lo sviluppo della precedente operazione (firmata dal Goa della Guardia di Finanza di Reggio), nome in codice "Rio De Janeiro", culminata nel sequestro di 385 Kg. di cocaina. Un carico di "neve" da capogiro che l' organizzazione criminale aveva scaricato in mare al largo di Gioia Tauro grazie ad un manipolo di marinai sul libro paga della 'ndrangheta imbarcati sulla nave portacontainer "Hamburg Sud-Rio De Janeiro". Era il 19 ottobre 2016: la cocaina, sistemata in borsoni impermeabilizzati e legati tra di loro attraverso funi e boe di galleggiamento, veniva gettata in mare. Per poi essere recuperata dai pescherecci. Non solo il porto di Gioia Tauro per fare arrivare la droga in Europa: tra gli approdi sicuri Rotterdam (in Olanda) e Le Havre (in Francia). 'Ndrangheta unitaria I Bellocco erano talmente ben inseriti in Uruguay che si "misero a disposizione" per risolvere un problema infinito ai compari di Africo, alla potente cosca Morabito. I padrini jonici scucirono 50 mila euro, da girare ai referenti della Piana a Montevideo, per fare scarcerare Rocco Morabito, il boss della droga meglio noto con il nomignolo "Tamunga" arrestato l' anno scorso al termine di una lunga latitanza ed evaso lo scorso giugno dal carcere di Montevideo beffando l' Italia che stava lavorando per farlo estradare. Ad occuparsene sarebbe stato uno degli emissari in Sud America dei reggini, il più dinamico di tutti perchè capace di coniugare i tempi, e i termini, delle trattative della droga ma anche di risolvere questioni delicate come la desiderata dei boss di Africo. Ed ancora, sempre per volere dei Bellocco, l' organizzazione faceva riferimento ad un manipolo di "colletti bianchi" italo-argentini, «intranei all' organizzazione, disposti ad agevolare la pianificazione degli illeciti traffici e l' importazione di ingenti quantitativi di cocaina» hanno spiegato gli inquirenti confermando che uno di loro, sfruttando le proprie conoscenze, era riuscito ad ottenere informazioni riservate riguardanti l' attività d' indagine avviata presso il Tribunale penale-economico di Buenos Aires, «informando tempestivamente i sodali calabresi e fornendo loro anche copia di alcuni atti di indagine».



Accertamenti Imu sull' area portuale Alessio: «Per ora sono 370 mila euro»

GIOIA TAURO L' avviso di accertamento sull' imposta Imu che il Comune di Gioia Tauro potrà riscuotere dalla Mct, terminalista in regime di monopolio del porto di Gioia Tauro, non è di 2 milioni di euro ma di 371.585 euro, poiché al momento riguarda solo l' annualità 2012, quella oggetto del contenzioso davanti alla Commissione tributaria. A precisarlo è il sindaco della città Aldo Alessio attraverso una nota. «Purtroppo - evidenzia Alessio - l' avviso di accertamento sull' imposta Imu per il 2012, così come gli avvisi relativi ai precedenti anni, è stato adottato unilateralmente dall' ente e cioè senza la previa e corrispondente modifica operata da parte dell' Agenzia del Territorio dell' identificazione catastale delle aree oggetto di concessione e tassabili. Tale comportamento del Comune, a prescindere dall' alternarsi di alcune pronunce tributarie favorevoli nei gradi di merito, è stato più volte censurato dalla Commissione tributaria regionale prima e dalla Cassazione dopo. Quest' ultima in particolare ha più volte richiamato l' ente all' obbligo di rivolgersi preventivamente all' Agenzia del Territorio per il riconoscimento del differente e appropriato classamento di aree. Il Comune non si è adoperato in tal senso». Per Alessio, inoltre, quest' ultimo risultato «è stato ottenuto soltanto adesso e a seguito di un duro atto extragiudiziale inviato all' Agenzia delle Entrate, sottoscritto dal sindaco Aldo Alessio e predisposto dal responsabile dell' Avvocatura comunale interna. L' Agenzia delle Entrate, direzione provinciale di Reggio Calabria, in forza di quest' ultimo atto ha rettificato le categorie e le rendite di tutte le aree concesse alla Mct, in modo da consentire agli uffici di poter procedere alla loro tassazione, al recupero, per quanto possibile degli anni pregressi, e all' avvio delle opportune azioni risarcitorie per quelli prescritti». Il Comune - spiega ancora il sindaco Alessio - è ora impegnato nelle conseguenti verifiche e nell' accertamento di eventuali responsabilità legate alla vicenda, compreso il ritardo legato all' inerzia dell' Ente in ordine ai mancati incassi e al riconoscimento tempestivo del diritto alla giusta classificazione delle aree occupate da Mct nella zona portuale. d.l. «Gli avvisi furono adottati senza la modifica catastale dell' Agenzia del Territorio»



La Nuova Sardegna (ed. Gallura)

Olbia Golfo Aranci

NUMEROSE proposte

Per la ruota panoramica si farà una gara

OLBIA Nuova battaglia all'ombra della Maestosa. A quanto pare sono diverse le società che desiderano far girare una ruota panoramica sul lungomare per i prossimi quattro anni. La ditta Lupetti, che lo scorso luglio aveva montato davanti al museo l'ormai famosa Maestosa, più di un mese fa aveva chiesto alla Port authority, che ha competenza sull'area, di poter rimanere a Olbia per altri quattro anni. Così la società aveva presentato la richiesta di una nuova concessione, visto che la precedente era scaduta a metà ottobre. L'Authority aveva dato tempo fino al 27 novembre a chiunque volesse presentare osservazioni, opposizioni oppure domande in concorrenza, sempre relative alla stessa area e allo stesso tipo di attività. Domande che alla fine sono arrivate. L' **Autorità di sistema portuale** si ritrova costretta a indire un bando. Il 5 dicembre tutti gli interessati dovranno presentarsi nella sede dell' Authority con proposta, progetto e offerta economica. Più o meno la stessa cosa che era successa la scorsa estate, quando il lungo iter burocratico generato dalla presenza di più domande avevano fatto slittare di quasi due mesi l'inaugurazione della Maestosa. (d.b.)



The image is an advertisement for 'Autonoleggi Demontis', a car rental company. It features a white van with the company logo. The text includes 'Il noleggio furgoni in Sardegna' (Van rental in Sardinia) and 'noleggio FURGONE a partire da 32€'. There is also a 'COUPON SCONTO 10%' (10% discount coupon) and contact information for the company. The advertisement is set against a red background with various icons and text boxes.

L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Inchiesta/3. Da Ammendola dure accuse ai vertici del Consorzio

«La politica deve credere nella nautica»

C'è chi fabbrica intere imbarcazioni, chi scafi, chi componentistica di alta qualità per le aziende leader del settore. È il caso di Giovanni Carracoi, 52 anni, dodici anni di esperienza nel settore, un'azienda con 25 dipendenti: «Tutti orgogliosamente ogliastrini», rimarca. «Passata la tempesta abbiamo cominciato a lavorare molto bene, circa dieci fa. - spiega - Non soffriamo a differenza dei nostri colleghi le difficoltà logistiche legate all' assenza delle infrastrutture, quindi possiamo andare avanti con le nostre gambe». Trovare manodopera specializzata è sempre un rebus, risolto con spirito di iniziativa: «Formiamo gli operai in azienda, quando troviamo un giovane volenteroso cerchiamo di valorizzarlo. Io lavoro e imparo con loro, come ho sempre fatto». Ammendola Il primo a credere nella nautica ad Arbatax è stato Antonio Mulas, con un solo dipendente, ben prima che il **porto** turistico, correva l'anno 1997, creasse le condizioni per l' avvio della cantieristica navale intorno al **porto**. Da 22 anni Franco Ammendola, 67 anni, è il responsabile della struttura. «Se la classe politica credesse di più nella nautica l' Ogliastro avrebbe validissime prospettive di sviluppo. Arbatax ha le professionalità giuste per un settore in grande crescita». Il progetto del polo nautico nacque proprio con Ammendola presidente del Consorzio industriale. E proprio sui vertici del Consorzio punta il dito l' ex dirigente: «Il primo passo per cambiare le cose dovrebbe essere azzerare i vertici del Consorzio, avevano i soldi per comprare il travel lift, la gru e il carrello ma non lo hanno fatto. Chi ha fatto questi errori si dovrebbe vergognare». Buena Chica Con 450 posti barca il porticciolo turistico di Arbatax vive una stagione positiva. Tanti stranieri scelgono l' Ogliastro per far "svernare" le proprie barche. Lavoro assicurato per i tanti operai specializzati che gravitano intorno al **porto**. C'è perfino una barca storica, acquistata e mai consegnata ad Adolf Hitler. Il Buena Chica riposa prua all' aria, a due passi dal mare. Simone Loi.



L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Porto di Olbia

Lunedì inizia il confronto sui servizi

Inizia lunedì il difficile percorso (dagli esiti per nulla scontati) che porterà ai nuovi futuri assetti gestionali del porto di Olbia. Come ha anticipato il presidente Massimo Deiana, l' **Autorità portuale** regionale predisporrà dei bandi o comunque delle procedure a evidenza pubblica, per garantire dal 1 gennaio, la continuità dei servizi, attualmente affidati alla Sinergest, le cui concessioni andranno in scadenza. È questa la priorità assoluta nell'immediato. È anche una corsa contro il tempo e a ostacoli, che riguarda direttamente il destino di 35 lavoratori con contratti a tempo indeterminato e altrettanti stagionali. Come ha detto Deiana, tutto dovrà avvenire nel perimetro delle disposizioni di legge e delle norme amministrative. Detto in altre parole, l' **Autorità portuale** si è impegnata a garantire i livelli occupazionali, ma non può in alcun modo ingessare i bandi e le procedure, per garantire la prosecuzione della gestione Sinergest. Ed è anche molto difficile utilizzare clausole sociali che rendano possibile la riassunzione automatica dei dipendenti della società mista di gestione. Deiana, il presidente della Sinergest, Settimo Nizzi e i sindacati hanno iniziato un confronto serrato sulla questione. Sono stati ipotizzati dei bandi con premialità. Dalla loro parte, i dipendenti Sinergest hanno la professionalità maturata nel corso degli anni. La stessa Sinergest risponde a un requisito fondamentale imposto dall' **Autorità portuale**, una esperienza in un porto con un movimento triennale di sette milioni di passeggeri. Lunedì inizierà il confronto e il lavoro dei tecnici sui bandi dei servizi che non possono essere interrotti mentre per la valutazione del progetto di finanzia Sinergest, la procedura durerà mesi. Il consigliere regionale di Forza Italia, Angelo Cocchi, ha chiesto l' audizione dei sindacati e delle parti in Consiglio regionale, per la vertenza Sinergest, e per le problematiche di Air Italy e Auchan. (a. b.)



Il porto si trasforma in uno scalo "green"

Milazzo Nuovo decisivo passo avanti per la trasformazione del porto di Milazzo in "scalo green". E-distribuzione ha infatti presentato all' **Autorità di sistema** la pianificazione delle opere che verranno realizzate nei vari accosti. A questo punto ci sarà la firma del contratto per l' inizio dei lavori. I tecnici dell' **Autorità portuale** hanno spiegato che si procederà per fasi, iniziando dal molo foraneo e dal molo Marullo dove resta sempre aperta l' ipotesi dell' accordo con le società per l' arrivo dei mega-yacht per poi completare tutte le altre banchine. Il servizio interesserà tutte le banchine, da quelle che ospitano le imbarcazioni dei servizi tecnico-nautici, ai mezzi navali e i traghetti che svolgono il servizio di collegamento con le Isole Eolie fino le navi mercantili. In atto il porto di Milazzo assicura l' alimentazione elettrica solo alle motonavi che svolgono escursioni alle Eolie. Le nuove tecnologie permetteranno di contemperare le necessarie esigenze di operatività delle banchine e delle attività economiche presenti, con il loro impatto occupazionale importante, e il rispetto dell' ambiente. Per realizzare il progetto l' **Autorità portuale** ha attivato una proficua collaborazione con le compagnie di navigazione, che hanno comunicato il fabbisogno energetico in base al quale E-distribuzione ha dimensionato lo studio dell' impianto di fornitura elettrica. «Siamo pronti ad iniziare gli interventi - hanno affermato i rappresentanti di E-distribuzione -; l' impegno di Enel a favore dell' ambiente e del territorio è costante l' accordo che sarà presto siglato va in questa direzione. Consentendo alle navi di spegnere i motori per tutta la durata della loro permanenza in porto, si abbattano le emissioni in atmosfera, migliorando la qualità dell' aria in città, e si riduce l' inquinamento acustico. Auspichiamo che l' esempio virtuoso di Milazzo possa essere seguito a breve da altri operatori e da altre **Autorità portuali**». Una tale iniziativa è stata portata avanti a Napoli ma solo per alcune banchine e attraverso una convenzione tra Caremar ed **Autorità di sistema**. Qui invece l' intervento è direttamente dell' **Autorità portuale** e costituisce parte di una complessiva strategia di miglioramento dell' impatto ambientale nei porti. E-distribuzione comincerà dai moli foraneo e Marullo.



Informazioni Marittime

Messina, Milazzo, Tremestieri

Zes siciliane, inizia la perimetrazione

La cabina di regia si è riunita a Palermo. Fra le nuove aree in progetto, l'innovation hub proposto dal Comune di Messina

La cabina di regia delle Zes siciliane sta procedendo alla esatta perimetrazione delle aree inserite nei vari comparti di intervento. Nel corso della riunione tenuta mercoledì a Palermo 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 commento del presidente Mega "Sono molto soddisfatto - ha dichiarato il presidente Mega - 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 - ha concluso Mega - auspico che tutte le forze politiche e sociali siciliane e della Provincia di **Messina** in particolare sostengano l'iniziativa della senatrice 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 delle ZES siciliane

GAM EDITORI

29 novembre 2019 - 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 una 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".

The screenshot shows a news article on the website 'Primo Magazine'. The main headline is 'Cabina di regia delle ZES siciliane'. Below the headline is a map of Sicily with several red dots indicating the locations of the ZES (Special Economic Zones). The article text discusses the meeting of the ZES Sicilian Steering Committee on November 27, 2019, in Palermo. It mentions the inclusion of new areas, particularly in Messina, and the need to re-evaluate other areas like Giammoro. The article also notes the support from the regional government and the Messina Port Authority. On the right side of the page, there are several smaller news snippets with their own headlines and images.

La Sicilia

Catania

sulla "saint john paul II" software per controllate le emissioni, prua speciale per ridurre i consumi, risparmio energetico

Virtu Ferries, sulla rotta Malta-Sicilia una nave certificata per il rispetto totale dell' ambiente

ragusa. Le emissioni provenienti dai fumi di scarico delle navi potrebbero potenzialmente essere dannose per la salute umana, causare pioggia acida e contribuire al riscaldamento globale. L' Organizzazione Marittima Internazionale ha adottato norme per indirizzare l' emissione di inquinanti atmosferici dalle navi ed applica misure di efficienza energetica obbligatorie per ridurre le emissioni di gas ad effetto serra relativi ai trasporti internazionali. L' IMO punta a ridurre il totale annuale dei gas ad effetto serra di almeno il 50% entro il 2050, rispetto al 2008. La Virtu Ferries ha adottato una politica ambientale commisurata ai tempi attuali e in largo anticipo la Motonave "Saint John Paul II" - che effettua i collegamenti tra Malta e la Sicilia - consegnata dai cantieri Incat, in Tasmania, e certificata dalla società Det Norske Veritas-Germanischer Lloyd per conto della Malta Flag Administration (Registro Navale Maltese) è certificata conforme sia con il Fuel Oil Data Collection System (Sistema di Raccolta dei Dati relativi ai consumi di olio combustibile dell' Omi) sia con il Regolamento Ue per monitorare, comunicare e verificare le emissioni di CO2 e l' efficienza energetica del trasporto marittimo. La Virtu ha predisposto un piano specifico per le navi riguardante la riduzione, gestione e controllo delle emissioni, controllato ed approvato dalla suddetta Società di Classificazione sulla base del quale viene emessa la relativa certificazione. In particolare, la società utilizza un software per calcolare e documentare molto accuratamente i livelli di anidride carbonica prodotti sotto tutti gli aspetti dalle operazioni della nave, sia all' ormeggio che per mare. Alla fine di ciascun periodo di relazione annuale, viene prodotta una relazione riguardante le emissioni specifiche per navi tramite questo software. Tale relazione viene caricata su una banca dati e strumento di visione predisposti dall' Ue. Questa informazione viene in seguito utilizzata dall' Ue per puntare ad obiettivi realistici atti a migliorare l' alta efficienza energetica per l' industria. La società, inoltre, implementa misure di risparmio energetico a bordo. A tale proposito la società ha preparato un piano di gestione dell' efficienza energetica delle navi per elencare in dettaglio le misure e le procedure per rendere l' uso energetico più efficiente e per ridurre le scorie. La Virtu ha messo in pratica altre misure, compresa quella di passare all' alimentazione elettrica a terra durante l' ormeggio, ovunque siano disponibili questi servizi. Ciò permette la riduzione del consumo di combustibile e delle emissioni di CO2 e di ossidi di zolfo (SOx). Questi servizi sono stati installati presso il terminal della Virtu Ferries per ridurre le emissioni al minimo, mentre le navi si trovano nel **Porto** Grande di Valletta. E ancora, la sezione immersa dello scafo della nave "Saint John Paul II" è rivestita di un sistema di pittura libera di organotina, oltre ad essere autolucidante, idrolizzante e anti-incrostazioni. Ciò serve a massimizzare il rapporto tra la velocità della nave ed il consumo di combustibile. La "Saint John Paul II" è progettata con uno scafo trafiggi onda. Originariamente sviluppato da Incat, questo design è stato modificato dalla Virtu a seguito di vaste prove del modello idrodinamico utilizzando la più avanzata metodologia presso la struttura all' avanguardia del UK Ministry of Defence Ocean Basin Research a Gosport, nello Hampshire, sotto la supervisione della Seaspeed Marina Consulting Limited.

The image shows a page from the Italian newspaper 'L'Espresso', dated Saturday, November 30, 2019. The main headline is 'Sicilia, doccia fredda per l'export' (Sicily, cold shower for exports), with a sub-headline 'Monitor di Inesza Sapienza. Braccio teso per i filaretti del Pomodoro di Pachino e del Vini'. The article discusses the challenges faced by Sicilian agricultural products in the export market. To the right of the article is a small advertisement for UniCredit, titled 'Programma UniCredit per aiutare le Pmi agroalimentari', which offers financial support for agricultural SMEs. Below the main article, there is a smaller section titled 'Virtu Ferries, sulla rotta Malta-Sicilia una nave certificata per il rispetto totale dell'ambiente', which is a preview of the main article on this page. The page also features a 'Piccola Pubblicità' (Small Advertisements) section at the bottom right.

La Sicilia

Catania

Questa è la prima volta che tali prove del modello si siano tenute su navi di questo tonnellaggio. Il design prevede una prua molto sottile: lo scafo attraversa l' acqua anzichè passarvi sopra. La nave è completamente dotata di illuminazione a risparmio energetico. I motori principali sono stati selezionati tra i più leggeri e a basso consumo dell' intera gamma in fatto di prestazioni. Come la "Jean de la Valette" prima di essa, la "Saint John Paul II" utilizza combustibile con contenuto di zolfo inferiore allo 0,1%. La nave è stata prescelta quale "Nave Significativa 2018" dal Royal Institute of Naval Architects.

La Sicilia

Catania

Il vice governatore assicura: «Recuperato il gap con le altre regioni meridionali»

Armao: «Un' accelerata sulle Zes»

Ottime notizie sulle Zes siciliane dopo la cabina di regia di mercoledì a Palazzo d' Orleans. L' elaborazione del decreto che approva il 90% delle aree determinate dalla Regione è in corso al Mise e una ulteriore accelerata è stata data con l' attribuzione (non ufficiale) del restante 10% delle aree, ossia 462 ettari. In altre parole, si sta recuperando il gap con le altre zone economiche speciali del resto del Meridione su cui il Mise ha dato il via libera. «Lo Sviluppo economico - precisa Gaetano Armao, vice governatore nonché assessore regionale al Bilancio - ha molto apprezzato il lavoro svolto e ha già richiesto l' individuazione delle particelle catastali delle zone. La cabina di regia si aggiornerà tra una decina di giorni proprio per la definizione delle particelle e molto probabilmente si libererà qualche altro ettaro. In tal modo riusciremo a soddisfare le richieste e le esigenze avanzate dai partecipanti al bando». «Nel 10% - continua Armao - sono stati inseriti tutti i Comuni che hanno un nesso economico funzionale alle Zes. In particolare vorrei segnalare il "recupero" di Gela, che era stata esclusa nella prima fase di individuazione in quanto zona prevalentemente industriale. Inoltre non aveva presentato un piano di riconversione "green". L' Eni ha invece chiesto di riconvertire 20 ettari di superficie e allo scopo ha attivato un finanziamento di 300 milioni di euro». «Ricordo - aggiunge Armao - che le altre Regioni hanno cominciato prima di noi il complesso iter per le Zes, e per di più in continuità amministrativa. Noi abbiamo iniziato a lavorare sul tema solo quando ci siamo insediati, a inizio 2018. Non abbiamo trovato neanche un documento cosicché abbiamo cominciato da zero, optando per un percorso condiviso con associazioni di categoria, sindacati, associazioni datoriali, Comuni e Camere di commercio». «Le Zes - conclude l' assessore al Bilancio - saranno governate dai commissari straordinari dei Comitati di indirizzo presieduti dalle **Autorità di sistema** portuali che su mia proposta dovrebbero essere individuati di concerto fra Stato e Regioni. Aspettiamo il sì alla legge di bilancio». m. e. q.



Comitato critica l'amministrazione

San Vito, polemiche per il nuovo porto

Il sindaco respinge le accuse e annuncia una riunione «aperta»

La realizzazione di un nuovo **porto** turistico a San Vito desta allarme per l'impatto ambientale e il comitato «No Marine Resort», lamenta il silenzio del comune. In una lettera spiega tutto il suo disappunto. «La trasparenza è il momento fondamentale del nostro itinerario, volto alla tutela ambientale e dell'identità socio-economica di San Vito Lo Capo - scrivono purtroppo, però, ci stiamo scontrando con un interlocutore ermetico. Per questo, oggi, dopo aver atteso invano un qualsiasi segnale di inclusione vogliamo manifestarvi tutto il nostro sgomento. Da quasi due anni la cittadinanza è appesa a un filo. Un filo che per alcuni corrisponde ad uno stato di profonda incertezza sul futuro del proprio paese, del territorio, dei propri beni, della qualità propria vita. La nostra necessità, infatti, è quella entrare in possesso di materiale riguardante l'area portuale per creare una utilissima base di studio per i professionisti che ci assistono. Tale nostra istanza è stata negata dal Comune, il quale ha acconsentito esclusivamente alla visione presso gli uffici comunali delle note interlocutorie intercorse tra società e amministrazione. La richiesta di accesso agli studi attinenti il **porto**, infine, è stata del tutto ignorata non avendo ottenuto, nello specifico, risposta». E concludono chiarendo che loro rappresentano un cospicuo numero di cittadini, operatori, professionisti, titolari di interessi diffusi nella collettività cittadina che è profondamente preoccupata delle ricadute ambientali, sociali ed economiche che l'iniziativa della Marina Bay s.r.l. potrebbe avere nel contesto locale. Il sindaco Giuseppe Peraino replica: «Al Comitato No Marine Resort non è stato negato alcun accesso agli atti- Relativamente alla scadenza dei termini entro i quali il Segretario dovrà rispondere al Comitato, questi non risultano ad oggi ancora scaduti e sicuramente la risposta arriverà entro la scadenza prevista per legge. Dopo il 14 agosto, giorno in cui è stata rinviata la conferenza di servizi, l'amministrazione comunale ha incontrato una sola volta la Società "Marina Bay S.r.l." che ha ribadito, dopo averlo fatto formalmente con una nota inviata il 31 luglio scorso, la sua disponibilità a riproporre un nuovo master plan. Come ho già dichiarato il 2 agosto con una nota ufficiale e con un video su facebook- e ribadito a settembre allo stesso Comitato No Marine Resort, che nel frattempo si è costituito-, nel momento in cui avremo da parte della Società Marina Bay degli atti formali, li esamineremo come giunta, assieme agli uffici, ai legali e consulenti, che la mia amministrazione ha incaricato, li discuteremo con l'intero consiglio comunale e, unavolta affrontata la proposta con gli organi istituzionali, prima di esprimere un parere definitivo, faremo una riunione pubblica per discuterla con tutta la cittadinanza, le associazioni di categoria, compreso il Comitato No Marine Resort». (*FCA*)



Milano Finanza

Focus

Unico comparto con segno più nel primo semestre 2019 i terminal container di destinazione finale

Porti italiani tra alti e bassi

Più merci movimentate a Napoli e in Toscana, meno in Liguria

NICOLA CAPUZZO

L'esercizio che volge al termine farà segnare per gli scali marittimi italiani risultati positivi per alcuni segmenti di mercato e negativi per altri, coerentemente con quanto avviene a livello congiunturale sia sul mercato locale che internazionale. I porti del nostro Paese gestiscono su base annua quasi 500 milioni di tonnellate di merci, di cui 184 milioni sono rinfuse liquide, 69 milioni rinfuse solide e 106 milioni carichi rotabili. La nota congiunturale elaborata dal Centro studi di Confetra e relativa alla prima metà dell'anno appare piuttosto impietosa per quanto riguarda i traffici marittimi. L'unico comparto che mantiene il segno positivo è quello dei terminal container di destinazione finale (+4,3%, in calo rispetto al +4,8% dell'anno precedente) mentre passa in terreno negativo il traffico di carichi rotabili (-4,6%) anche se la rilevazione non disponeva di dati importanti provenienti dai porti di Livorno, Messina e Piombino. Solo recentemente lo scalo labronico ha fatto sapere che nei primi sei mesi dell'anno i rotabili hanno fatto segnare un -1,9% rispetto alla prima metà del 2018 con 7,8 milioni di tonnellate di merci movimentate. Sempre dalla Nota congiunturale di Confetra riferita al periodo gennaio-giugno si apprende che non si arresta la contrazione delle rinfuse liquide (-7,6%) e delle rinfuse solide (-2,3%), così come continua ad arretrare drammaticamente il transhipment (-6,5%). Gioia Tauro in realtà, sebbene nel primo semestre abbia fatto segnare un -2,2%, da quando il locale terminal container è passato interamente nelle mani di Msc ha visto crescere i container movimentati del 15,5% nel periodo compreso fra i mesi di aprile e fine ottobre. A Cagliari, invece, il trasbordo di container è attualmente azzerato e bisognerà attendere la gara internazionale bandita dalla locale port authority per conoscere il nuovo concessionario del porto. Nei primi nove mesi del 2019 i porti italiani hanno fatto registrare le seguenti statistiche di traffico: gli scali campani di Napoli e Salerno hanno movimentato 25,2 milioni di tonnellate di merci (+3,7%), a Savona la flessione è stata del -5% (10,95 milioni di tonnellate movimentate) mentre a Genova si è fermata a un -2,4% (40,83 milioni di t.). Venezia e Chioggia nei primi nove mesi del 2019 hanno imbarcato e sbarcato 19,63 milioni di tonnellate (-4%), così come Ravenna (-1,5%) con 19,51 milioni di tonnellate e gli scali del sistema portuale dell'Adriatico Meridionale (Bari, Brindisi e altri porti minori) dove la flessione è stata pari a un -1,3% (11,34 milioni di t.). Positivo infine il dato semestrale degli scali toscani dove le tonnellate di merce imbarcate e sbarcate al 30 giugno erano 22,3 milioni, in crescita del 3,5% rispetto allo stesso periodo del 2018. (riproduzione riservata)



Gli investimenti richiesti pesano su un settore in costante indebolimento da un decennio

Le incognite degli armatori

Imprenditori perplessi sulle normative per le emissioni di zolfo

NICOLA CAPUZZO

La marina mercantile italiana, dopo anni di difficoltà segnate da fallimenti, cessioni e ristrutturazioni finanziarie, da quest'anno sta cercando di riprendere la rotta dello sviluppo e dei nuovi investimenti. Le statistiche dell'ultimo decennio descrivono un quadro dell'armamento nazionale privato in costante indebolimento, fatta eccezione per alcune nicchie di mercato, in particolare crociere e navi ro-ro, dove gruppi come Costa Crociere e Grimaldi Group navigano col vento in poppa. I numeri di Confitarma dicono che a fine 2018 le navi mercantili battenti bandiera italiana erano scese numericamente del 2,9% (42 in meno) rispetto a dodici mesi prima attestandosi a 1.405 unità, mentre in termini di tonnellate di stazza lorda il decremento è stato del 5,1%. Erano calate numericamente del 5,7% le navi da carico liquido che al 31 dicembre scorso erano 233 (da 247 un anno prima) e, più nel dettaglio, sono diminuite del 10% le petroliere, del 13% la gasiere e del 3% le chimichiere. Idem dicasi per le navi da carico secco (-5,6% in termini numerici fra 2017 e 2018) con le portarinfuse che fanno segnare il calo più accentuato (-19%), seguite dalle portacontenitori (-7%) e dalle general cargo (-7%). È rimasto invece stabile il numero di navi da crociera battenti il tricolore (27 unità in particolare di Costa Crociere e di Aida Cruises) anche se è aumentato del 6% la stazza lorda complessiva di queste unità, mentre sono calati gli aliscafi e le altre navi passeggeri di corto raggio (-3%) così come i traghetti (-2%). Nel corso del 2018 erano entrate a far parte della flotta italiana 15 unità, pari a 374.116 tonnellate di stazza lorda. «Nonostante la consistente riduzione degli investimenti registrati negli ultimi anni, in totale nel triennio dal 2015 al 2018 gli armatori italiani hanno ordinato ai cantieri nazionali ed esteri 145 unità per un valore di circa 20 miliardi di dollari», ha rilevato Confitarma. Per effetto dell'entrata in vigore dal prossimo 1° gennaio della normativa Imo sulphur cap che imporrà un limite dello 0,5% di zolfo alle emissioni delle navi in tutto il mondo, molti armatori guardano con apprensione al futuro perché molto sono ancora le incertezze su quanto in concreto aumenteranno i costi e se i vettori marittimi riusciranno a ribaltare integralmente sui clienti questi extra-costi. «Per l'industria del trasporto marittimo si tratterà di un aggravio di costi da circa 47 miliardi di dollari che non tutte le società armatoriali, soprattutto quelle più piccole, riusciranno a ribaltare sui clienti. Ci aspettiamo anche che possano emergere problemi sulle linee di credito che i trader di carburante concedono ai propri clienti, perché dovendo spendere di più per il bunker la pressione finanziaria sulle casse delle società inevitabilmente aumenterà», ha spiegato Timothy Cosulich, vertice del gruppo Fratelli Cosulich. Secondo l'imprenditore questo contribuirà nel prossimo futuro a «un ulteriore consolidamento del mercato dello shipping». Della stessa idea anche Marco Fiori, amministratore delegato di Premuda, che ha affermato: «Il consolidamento è la medicina che serve a questo settore». Inoltre ha aggiunto: «Il consolidamento del mercato piace a tutti ma a nessuno piace essere consolidato». Sul delicato tema del nuovo limite alle emissioni, per il cui rispetto le navi devono scegliere fra installare depuratori di fumo (scrubber), consumare carburante a basso tenore di zolfo oppure gas naturale liquefatto, Cesare d'Amico, amministratore delegato della d'Amico Società di Navigazione, ha le idee chiare: «Sarebbe stato meglio se dal 1° gennaio 2020 tutti avessero deciso di utilizzare il marine gasoil



gli investimenti richiesti pesano su un settore in costante indebolimento da un decennio

LE INCOGNITE DEGLI ARMATORI

Imprenditori perplessi sulle normative per le emissioni di zolfo

In Sicilia, Costantino

L'armatore nazionale italiano, dopo anni di difficoltà segnate da fallimenti, cessioni e ristrutturazioni finanziarie, da quest'anno sta cercando di riprendere la rotta dello sviluppo e dei nuovi investimenti. Le statistiche dell'ultimo decennio descrivono un quadro dell'armamento nazionale privato in costante indebolimento, fatta eccezione per alcune nicchie di mercato, in particolare crociere e navi ro-ro, dove gruppi come Costa Crociere e Grimaldi Group navigano col vento in poppa. I numeri di Confitarma dicono che a fine 2018 le navi mercantili battenti bandiera italiana erano scese numericamente del 2,9% (42 in meno) rispetto a dodici mesi prima attestandosi a 1.405 unità, mentre in termini di tonnellate di stazza lorda il decremento è stato del 5,1%. Erano calate numericamente del 5,7% le navi da carico liquido che al 31 dicembre scorso erano 233 (da 247 un anno prima) e, più nel dettaglio, sono diminuite del 10% le petroliere, del 13% la gasiere e del 3% le chimichiere. Idem dicasi per le navi da carico secco (-5,6% in termini numerici fra 2017 e 2018) con le portarinfuse che fanno segnare il calo più accentuato (-19%), seguite dalle portacontenitori (-7%) e dalle general cargo (-7%). È rimasto invece stabile il numero di navi da crociera battenti il tricolore (27 unità in particolare di Costa Crociere e di Aida Cruises) anche se è aumentato del 6% la stazza lorda complessiva di queste unità, mentre sono calati gli aliscafi e le altre navi passeggeri di corto raggio (-3%) così come i traghetti (-2%). Nel corso del 2018 erano entrate a far parte della flotta italiana 15 unità, pari a 374.116 tonnellate di stazza lorda.

Associazioni al lavoro per riformare il Registro Internazionale delle navi

Una proposta che include la bandiera di comodo per le navi da crociera, la riforma del Registro Internazionale delle navi e la creazione di un nuovo Registro Internazionale delle navi da crociera. La proposta è stata presentata dal presidente del Registro Internazionale delle navi, il capitano di lungo corso, e dal presidente del Registro Internazionale delle navi da crociera, il capitano di lungo corso. La proposta è stata presentata al Consiglio di Amministrazione del Registro Internazionale delle navi, il 1° dicembre 2018. La proposta è stata accolta dal Consiglio di Amministrazione del Registro Internazionale delle navi, il 1° dicembre 2018. La proposta è stata accolta dal Consiglio di Amministrazione del Registro Internazionale delle navi, il 1° dicembre 2018.

Milano Finanza

Focus

per le proprie navi. Invece gli armatori saranno la parte debole sul mercato e ne usciranno male» (rispetto agli altri player di mercato). La stragrande maggioranza delle navi non ha installato i depuratori di fumi ne ha optato per il Gnl (scelta seguita invece da alcune navi da crociera) e molti ricorreranno dunque al bunker a basso tenore di zolfo. Chi trarrà enormi profitti da questa situazione saranno le raffinerie secondo Emanuele Grimaldi, amministratore delegato di Grimaldi Group, che recentemente ha detto: «Nel porto di Rotterdam il bunker Hfo costa attualmente 250 dollari a tonnellata e le previsioni sono che da gennaio salirà a 500 dollari. Un incremento del prezzo del 100% non giustificato dai prezzi di produzione, si tratta di pura speculazione. Le raffinerie nei prossimi anni faranno un sacco di soldi». Il suo gruppo ha scelto infatti di installare i depuratori di fumi su oltre 100 delle 130 navi in flotta così da poter continuare ad acquistare e consumare il bunker ad alto tenore di zolfo il cui prezzo dovrebbe rimanere su livelli più bassi. Stessa scelta è stata fatta anche dai cugini genovesi di Grimaldi Holding che sui propri traghetti stanno installando in queste settimane i depuratori di fumi e lo stesso avviene per altre navi passeggeri di Adria Ferries e Fratelli Onorato Armatori. (riproduzione riservata)

Milano Finanza

Focus

Associazioni al lavoro per riformare il Registro Internazionale delle navi

In quest'ultimo scorcio di anno una delle priorità per entrambe le associazioni di categoria dell'armamento italiano, vale a dire Assarmatori (aderente a Confcommercio) e Confitarma (Confindustria), è la ridefinizione del Registro Internazionale delle navi. Lo strumento che consente agli armatori basati in Italia di competere sulle rotte internazionali ad armi pari con le cosiddette bandiere di comodo grazie a benefici fiscali e contributivi. L'associazione presieduta da Stefano Messina (Assarmatori) a proposito del ridisegno del Registro Internazionale ritiene che «occorrerà dare maggiore protezione alla salvaguardia della gente di mare. Abbiamo chiesto al Governo una nuova lettura dell'articolo 6 della legge n. 30/98 (che riguarda gli sgravi contributivi del personale, ndr) che consenta al marittimo italiano (o per quelli europei ma solo se saranno realmente residenti nel nostro Paese), di poter avvantaggiarsi dell'esistente regime di decontribuzione anche quando lavorano su navi che battono bandiera europea e non solo italiana». Una previsione che estenderebbe i benefici anche agli armatori stranieri che imbarcano personale italiano. Mattioli (Confitarma) si augura invece che «il Governo riesca a coniugare le esigenze di bilancio con la necessità di non comprimere la competitività delle imprese». Gli armatori confindustriali chiedono anche la «defiscalizzazione e decontribuzione per le figure professionali che gestiscono la nave dagli uffici di terra». (riproduzione riservata)

30 novembre 2019 | RAPPORTO SHIPPING | 59

GLI INVESTIMENTI RICHIESTI PESANO SU UN SETTORE IN COSTANTE INDEBOLIMENTO DA UN DECENNIO

LE INCOGNITE DEGLI ARMATORI

Imprenditori perplessi sulle normative per le emissioni di zolfo

di Nicola Caporaso



La gestione delle emissioni di zolfo, che a fine 2019 ha fatto scendere il prezzo delle azioni di oltre il 10 per cento, è una delle maggiori preoccupazioni degli armatori. Le norme internazionali, che entrano in vigore il 1° gennaio 2020, impongono di ridurre del 50 per cento le emissioni di zolfo delle navi. Gli armatori italiani, che hanno investito in navi a motore diesel, si sono trovati a dover affrontare costi di conversione molto elevati. Per questo, molti armatori stanno valutando l'opzione di bandiera di comodo, che consente di beneficiare di regimi fiscali e contributivi più favorevoli. Tuttavia, la conversione delle navi a motore diesel a motore a gas, che è la soluzione più sostenibile a lungo termine, richiede investimenti significativi. Gli armatori stanno quindi cercando di negoziare con le autorità di regolamentazione per ottenere deroghe o sgravi fiscali. In parallelo, le associazioni di categoria stanno lavorando per riformare il Registro Internazionale delle navi, allo scopo di creare un ambiente più equo e competitivo per gli armatori italiani.



Associazioni al lavoro per riformare il Registro Internazionale delle navi

Le associazioni di categoria stanno lavorando per riformare il Registro Internazionale delle navi. L'obiettivo è creare un ambiente più equo e competitivo per gli armatori italiani, che attualmente si trovano svantaggiati rispetto ai concorrenti di bandiera di comodo. Le riforme proposte riguardano principalmente gli aspetti fiscali e contributivi, con l'obiettivo di allineare i costi di gestione delle navi italiane a quelli delle navi di bandiera di comodo. Inoltre, si sta lavorando per migliorare la protezione sociale del personale imbarcato, che è una delle principali preoccupazioni degli armatori. Le associazioni stanno quindi cercando di negoziare con le autorità di regolamentazione per ottenere deroghe o sgravi fiscali. In parallelo, le associazioni di categoria stanno lavorando per riformare il Registro Internazionale delle navi, allo scopo di creare un ambiente più equo e competitivo per gli armatori italiani.

Milano Finanza

Focus

Civitavecchia il porto leader, seguono Venezia e Napoli. Nuovi terminal a Taranto, Messina e Palermo

Crociere a gonfie vele

Nel 2020 l'Italia accoglierà 5 mila navi e 13 milioni di passeggeri

Il business delle crociere in Italia naviga a gonfie vele. Sia per le compagnie di navigazione che per i terminal portuali e per l'indotto. Secondo i dati contenuti nell'ultimo Italian Cruise Watch presentato da Risposte Turismo in occasione dell'ultimo Italian Cruise Day di Cagliari, nel 2020 si assisterà a un nuovo record storico per il traffico crocieristico nei porti italiani con 13,07 milioni i passeggeri movimentati (+6,2% sulle stime 2019). È previsto per l'anno prossimo anche il record storico di passeggeri movimentati in numerosi scali crocieristici del Paese tra cui il leader Civitavecchia (2,69 milioni, +0,5%), Napoli (1,4 milioni, +3,7%) e Genova (1,38 milioni, +2,2%). L'Italia accoglierà il prossimo anno quasi 5 mila navi da crociera nei suoi porti (4.952, +2,8% sul 2019). Il dato è frutto della proiezione effettuata sulle previsioni di 39 porti crocieristici italiani (rappresentativi del 99% del traffico nazionale in movimento passeggeri e del 97% delle toccate nave sul totale Italia) e tiene conto di altri fattori capaci di incidere sulle stime di traffico nel medio periodo tra cui i possibili cambi nel posizionamento delle navi durante la stagione, le condizioni meteomarine e l'occupazione media attesa delle navi. Nel dettaglio dei singoli porti, Civitavecchia nel 2020 consoliderà la propria leadership in classifica con 2,69 milioni di passeggeri movimentati (+0,5% sulle stime di chiusura 2019), e per la prima volta nella sua storia supererà il milione di turisti in imbarco o sbarco. Alle sue spalle si conferma Venezia con 1,52 milioni di passeggeri movimentati (-1,6% sulle stime di chiusura 2019), un dato che resta stabile negli ultimi anni in attesa di soluzione dell'annosa questione del transito delle navi in laguna. Al terzo posto si posizionerà Napoli che, qualora le previsioni fossero confermate (+3,7%), potrebbe registrare un nuovo record assoluto di crocieristi movimentati, grazie ad ulteriori 20 toccate e una crescita nei transiti così come negli imbarchi/sbarchi. Ai piedi del podio, staccata di poche lunghezze, Genova, in virtù di 1,38 milioni di passeggeri movimentati previsti (+2,2%), in ulteriore leggera crescita dopo il +33,5% che si sta registrando in questa stagione e grazie a frequenti operazioni di imbarco e sbarco anche nei mesi invernali. Al quinto posto Livorno (923 mila passeggeri movimentati, +10,1%), in crescita a doppia cifra grazie a un calendario accosti distribuito su tutto l'anno, con maggio e ottobre che conterranno il maggior numero di toccate (57 e 60). Per quanto riguarda la classifica delle toccate nave, secondo le previsioni di Risposte Turismo il 2020 vedrà Civitavecchia guidare questa classifica (827 toccate, +1,7%), al secondo posto Napoli (475, +4,2%) che supera Venezia (470, -6,4%) rispetto alla classifica stimata a fine 2019. Il presidente di Risposte Turismo, Francesco di Cesare, ha dichiarato che «fino a qualche anno fa la dimensione del traffico crocieristico in Italia galleggiava attorno alla soglia degli 11 milioni di movimenti passeggeri: il trend di crescita sostenuta nel triennio 2018-2020 ha consentito e consentirà di raggiungere prima l'obiettivo dei 12 e poi dei 13 milioni. Traguardi importanti, resi possibili dalle scelte di itinerario delle compagnie così come dagli sforzi compiuti dalle Autorità di Sistema Portuale, dalle società di gestione dei terminal e dai molti altri operatori». Lo stesso di Cesare ha però aggiunto: «Si tratta ora di gestire al meglio questi volumi e quelli che verranno e tale gestione andrà declinata nella pianificazione di interventi e soluzioni a beneficio di una condivisa e responsabile sostenibilità ambientale e sociale, di un ancor più qualificato impatto economico a livello locale, e infine di una lettura complessiva

NICOLA CAPUZZO

30 novembre 2019 | RAPPORTO SHIPPING | 63

CROCIERE A GONFIE VELE

Nel 2020 l'Italia accoglierà 5 mila navi e 13 milioni di passeggeri

Porto	2015	2016	2017	2018	2019	2020 (stima)
Civitavecchia	2.400.000	2.500.000	2.600.000	2.650.000	2.690.000	2.700.000
Venezia	1.400.000	1.450.000	1.500.000	1.500.000	1.520.000	1.500.000
Napoli	1.100.000	1.150.000	1.200.000	1.250.000	1.400.000	1.450.000
Genova	900.000	950.000	1.000.000	1.050.000	1.380.000	1.400.000
Livorno	700.000	750.000	800.000	850.000	923.000	950.000
Altri	1.000.000	1.050.000	1.100.000	1.150.000	1.200.000	1.250.000
Totale Italia	7.500.000	7.800.000	8.200.000	8.600.000	13.070.000	13.500.000

Anno	Navi	Combustanti
2015	4.500	11.000.000
2016	4.600	11.500.000
2017	4.700	12.000.000
2018	4.800	12.500.000
2019	4.900	13.000.000
2020 (stima)	4.952	13.070.000



Milano Finanza

Focus

di cosa possa rappresentare per il Paese l'industria crocieristica». Nell'ultimo report Italian Cruise Watch è stata poi condotta un'approfondita analisi della portualità crocieristica dalla quale sono emerse 39 strutture terminalistiche dedicate alla gestione della movimentazione dei passeggeri. I porti che hanno a disposizione il maggior numero di banchine dedicate al traffico crocieristico sono Civitavecchia e Livorno (9), seguite da Venezia (7). Livorno e Genova sono invece i porti con il maggior numero di banchine potenzialmente dedicabili alle navi da crociera (rispettivamente 13 e 12). Con riferimento all'evoluzione del numero di terminal passeggeri dedicati alle navi da crociera, il report evidenzia per il 2020 l'entrata in funzione di tre nuove strutture (Taranto, Messina e Palermo) che porteranno il numero complessivo a 42. Per quanto riguarda invece i principali interventi in programma a supporto della crocieristica, emergono lavori in numerosi porti italiani, tra essi quelli in corso a Savona su più fronti (che porteranno lo scalo a riacquisire piena funzionalità proprio nel 2020) dal dragaggio dei fondali alla ristrutturazione del terminal ovest a quelli di lungo termine di Ancona e La Spezia, entrambi collegati a nuovi terminal crocieristici e il riassetto del waterfront cittadino. Poche invece le vere novità relative a iniziative pensate per e dedicate ai crocieristi. Con riferimento all'analisi degli itinerari e degli scali scelti dalle compagnie, a fine 2019 il porto leader per varietà di portafoglio clienti sarà Civitavecchia (in cui scalano quasi il 55% delle compagnie crocieristiche operative in Italia), davanti a Venezia (scelta dal 48,5% delle compagnie che toccano i porti italiani) e Livorno (45,5%). La compagnia che, nell'anno in corso, ha fatto scalo nel maggior numero di porti italiani (24) è stata Ponant Cruises, seguita da Marella/Thompson Cruises (23) e da Silversea (22). (riproduzione riservata)

Milano Finanza

Focus

La compagnia investirà 2 mld di euro in un nuovo marchio di crociere di lusso con superyacht

Se il business fa scalo in Italia

Traffico record per Msc che ora parte anche da Trieste e Siracusa

NICOLA CAPUZZO

Msc Crociere, la più grande compagnia di crociere a capitale privato al mondo, si appresta a chiudere il 2019 superando la soglia dei 4 milioni di crocieristi movimentati grazie a 877 scali in 13 porti italiani, contribuendo a trainare la crescita dell'intero settore. Per il 2020 è attesa un'ulteriore crescita del 7,5% raggiungendo i 4,3 milioni di crocieristi secondo i dati presentati in occasione dell'ultimo Italian Cruise Day. «Si tratta di un record di traffico registrato in Italia, nessun'altra compagnia ha mai fatto tanto», ha affermato Leonardo Massa, country manager per l'Italia della compagnia fondata da Gianluigi Aponte, patron del gruppo Mediterranean Shipping Company. «Un risultato che è frutto del piano di investimenti da 13,5 miliardi di euro che ci consente di aggiungere ogni anno nuove navi a una flotta oggi composta da 17 unità». L'ultima new entry è stata Msc Grandiosa ed entro il 2027 la compagnia arriverà a dotarsi di ben 29 navi «che rafforzeranno ulteriormente la nostra presenza in tutti i mari del mondo e anche in Italia». Il piano d'investimenti è da 11,6 miliardi di euro. La divisione crociere del Gruppo Msc sta investendo anche 2 miliardi di euro in un nuovo marchio di crociere di lusso che comprende quattro navi super yacht, che saranno inaugurate una per anno tra il 2023 e il 2026. Il piano di crescita della compagnia pone al centro la sostenibilità e l'attenzione all'ambiente. Per questo Msc Crociere, sulla base di questo impegno in continuo progresso, ha previsto la costruzione di cinque nuove navi alimentate a Gnl (gas naturale liquefatto), che si aggiungeranno alla flotta a partire dal 2022. La World Class è il sesto nuovo prototipo sviluppato da Msc Crociere. Le navi si caratterizzano per la loro architettura rivoluzionaria, con prestazioni ambientali e design ad alta efficienza energetica, inclusa una prua capace di migliorare ulteriormente la stabilità della nave e offrire un comfort ancora maggiore per gli ospiti. Il Gnl, rispetto al diesel marino standard, riduce le emissioni di ossido di zolfo di oltre il 99% e le emissioni di ossido di azoto fino all'85%. Inoltre elimina gran parte del particolato nello scarico della nave, riducendo ulteriormente le emissioni di gas serra fino al 20%. La nave MSC Europa, appartenente alla serie World Class alimentata appunto a gas e di stazza lorda di 205.700 tonnellate, entrerà in servizio a maggio 2022 e sarà la prima di quattro navi della stessa classe che saranno costruite nel cantiere francese Chantier de l'Atlantique, le altre consegne sono attese per il 2024, il 2025 e il 2027. Volgendo invece lo sguardo a terra, la classifica dei porti italiani di Msc Crociere premia in particolare Genova che è lo scalo a livello globale con la movimentazione passeggeri più elevata per la compagnia svizzera: più di 1 milione crocieristi e 203 toccate (+15% rispetto al 2018). Ottimi risultati sono arrivati anche dal porto di Napoli, che grazie al posizionamento di una seconda nave per tutta la stagione estiva movimenterà quest'anno 370 mila crocieristi, il 120% in più rispetto al 2018. Nel 2020 Msc Crociere prevede di crescere ancora in Italia, anche grazie all'arrivo di due nuove ammiraglie, Msc Grandiosa e Msc Virtuosa, unità gemelle che saranno le più grandi e le più tecnologicamente avanzate della flotta. Ai 13 porti già raggiunti dalle navi Msc si aggiungeranno nel 2020 anche Trieste e Siracusa come porti di imbarco per le crociere nel Mediterraneo. (riproduzione riservata)



Milano Finanza

Focus

La nuova ammiraglia del gruppo, la Costa Smeralda, sarà la prima alimentata a gas naturale

Un viaggio che fa bene a tutti

L'impatto delle navi Costa su occupazione, turismo e territorio

NICOLA CAPUZZO

Il gruppo Costa Crociere, leader nel settore in Europa e in Cina con 3,2 milioni di ospiti accolti a bordo ogni anno, ha comunicato i numeri sul suo contributo all' economia europea e italiana. In base a uno studio realizzato da Deloitte & Touche, Università di Genova e Università di Amburgo, l' impatto economico totale generato dal gruppo nel 2018 in Europa è pari a 12,6 miliardi di euro e oltre 63 mila sono posti di lavoro generati (full time equivalent). Italia e Germania sono i due Paesi continentali nei quali Costa Crociere (di cui fanno parte i marchi Costa Crociere e Aida Cruises) genera il maggior valore. In particolare l' Italia, il Paese che ospita la sede della compagnia da oltre 70 anni, può contare su un impatto economico di 3,5 miliardi di euro, mentre dal punto di vista occupazionale sono circa 17 mila i posti di lavoro creati, di cui 3.200 diretti, totale che comprende anche il personale di bordo imbarcato sulle navi battenti bandiera italiana della flotta. Significativo è anche il numero dei fornitori e partner italiani con cui la compagnia collabora, oltre 4.700, tra cui Fincantieri e grandi marchi dell' eccellenza italiana nei settori del design e del food&beverage. L' Italia è anche tra le prime destinazioni delle navi, con 3,2 milioni di passeggeri movimentati e 852 scali in 20 differenti porti nel 2018. Una delle voci più rilevanti per quanto riguarda l' impatto economico a livello europeo e italiano del gruppo controllato da Carnival Corp. è la spesa generata direttamente dagli ospiti nelle varie tappe della crociera, pari ad un valore medio di 74,6 euro a passeggero in ogni porto europeo toccato dalle navi della compagnia. Parallelamente, a conferma dell' importanza del settore nella promozione turistica del territorio, il 60% degli ospiti dichiara di voler tornare nelle destinazioni visitate. «L' Italia rappresenta un paese strategico per il futuro di Costa Crociere, nel quale stiamo effettuando importanti investimenti e dove porteremo la nostra nuova ammiraglia Costa Smeralda», ha dichiarato Carlo Schiavon, country manager in Italia di Costa Crociere. «Una nave che rappresenta un vero punto di svolta per l' intero settore, sia dal punto di vista della sostenibilità, in quanto sarà alimentata a Gnl (gas naturale liquefatto, ndr), sia dal punto di vista del prodotto, dal momento che sarà in grado di attrarre nuove fasce di pubblico contribuendo alla crescita del mercato delle crociere in Italia». La spesa diretta proveniente dagli ospiti Costa è destinata ad aumentare, in particolare in Italia, grazie all' arrivo entro fine anno dell' ammiraglia Costa Smeralda, attualmente nelle fasi finali di allestimento presso il cantiere Meyer di Turku, in Finlandia. Nel corso del suo itinerario di una settimana nel Mediterraneo occidentale, Costa Smeralda visiterà ben cinque diversi porti italiani: Savona, con 72 scali, e Civitavecchia, con 71 scali, da novembre 2019 ad aprile 2021; La Spezia, con 25 scali, nell' inverno 2019/20; Cagliari, con 18 scali, nell' estate 2020; Palermo, con 28 scali, nell' inverno 2020/21. La crescita in termini di passeggeri e impatto garantita dalla nuova ammiraglia avverrà in maniera sostenibile, dal momento che Costa Smeralda, così come la gemella Costa Toscana in consegna nel 2021, sarà la prima nave Costa alimentata a gas naturale liquefatto, il combustibile fossile più «pulito» al mondo, in grado di garantire un basso impatto ambientale. L' utilizzo del Gnl permette infatti di eliminare quasi totalmente le emissioni di ossidi di zolfo e particolato. (riproduzione riservata)



Milano Finanza

Focus

Intesa Sanpaolo ha guidato una missione in Cina per presentare 30 pmi del food aperte all' export

Il Sud Italia scommette sulle Zes

Nei porti incentivi fiscali e regimi doganali speciali. Ma basterà?

L'istituzione delle Zone Economiche Speciali (Zes) a ridosso di alcuni porti nel Centrosud Italia è la condizione necessaria ma non sufficiente per sperare che il modello di attrazione delle imprese produttrici funzioni. Il perché lo spiega Alessandro Panaro, ricercatore di Studi e Ricerche per il Mezzogiorno (centro di ricerca collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) secondo il quale dal 2014 al 2018 le Zes sono aumentate nel mondo da 4.300 a 5.400 e sono presenti in un numero crescente di Paesi (oggi 147 mentre cinque anni fa erano 140). I lavoratori direttamente impiegati sono compresi fra 90 e 100 milioni. In molti casi, però, secondo un'indagine condotta dall'Unctad, le Zes sono scarsamente utilizzate o comunque non pienamente occupate e sfruttate. I fattori più importanti per attrarre le imprese sono di gran lunga gli incentivi fiscali e i regimi doganali speciali, seguiti a lunga distanza da semplificazioni burocratiche, servizi, infrastrutture e altri fattori attrattivi. Sempre secondo l'analisi di Srm su dati Unctad appare indubbio che nella maggior parte dei casi le Zone Economiche Speciali contribuiscano a promuovere investimenti nel Paese che le ospita, soprattutto nei settori della produzione industriale. In Italia le Zes e le Zes interregionali possono nascere solo nel Mezzogiorno e devono essere collegate a uno scalo marittimo, garantiscono incentivi per gli investimenti, agevolazioni fiscali e burocratiche, richiedono un piano strategico di sviluppo, un accordo con istituti di credito e un management committee. Attualmente esistono otto progetti nel nostro Paese: Abruzzo, Adriatica, Napoli-Salerno, Ionica, Gioia Tauro, Palermo e Catania-Augusta-Siracusa. Queste dovranno vedersela con le Zone Logistiche Semplificate che possono essere avviate nelle altre parti d'Italia e di cui un primo esempio prenderà probabilmente forma alle spalle del porto di Genova, in Valpolcevera. Poche settimane fa si è tenuta la missione di Intesa Sanpaolo in Cina per la promozione del Sistema Economico del Mezzogiorno, con la collaborazione dell'Ambasciata d'Italia a Pechino, di China International Contractors Association (Chinca) e il supporto di Ice. L'obiettivo era proprio quello di presentare ai potenziali investitori cinesi e internazionali le Zes italiane del Mezzogiorno. Ospiti di Intesa Sanpaolo nella intensa due giorni di incontri pubblici e bilaterali, 30 pmi del Mezzogiorno orientate all'export, selezionate come eccellenze delle aree delle Zes e del Food& Beverage del Sud Italia, presentate a possibili interlocutori per espandere il proprio business in Cina, favorire investimenti in Italia e facilitare gli scambi fra i Paesi. L'istituto di credito sottolinea che l'attività di promozione e supporto è un atto concreto e coerente con quanto dichiarato a proposito dell'impegno del gruppo Intesa Sanpaolo che ha annunciato un piano di erogazioni per il Mezzogiorno da 30 miliardi di euro in due anni. In particolare la filiera Food&Beverage meridionale contribuisce in maniera significativa al successo del Made in Italy: il 14,8% delle esportazioni alimentari italiane è generato dal Sud Italia. Lo studio presentato da Srm sul settore agroalimentare in occasione della missione, registra che l'Italia è il primo Paese al mondo per numero di riconoscimenti Dop, Igp e Stg conferiti dall'Ue, con 825 prodotti Food&Beverage censiti su 3.020 nel mondo (di cui 299 Food e 526 Beverage). (riproduzione riservata)

NICOLA CAPUZZO



Calabria: Russo alla riunione della cabina di regia sulla ZES a Roma. No ad abrogazione fondi

(FERPRESS) - Catanzaro, 29 NOV - 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



FerPress

Focus

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