



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 14 dicembre 2019



Prime Pagine

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

Trieste

14/12/2019	Il Piccolo Pagina 2	26
<hr/>		
"Miraggio" treni veloci Industriali e artigiani esasperati dai ritardi		
<hr/>		
14/12/2019	Il Piccolo Pagina 8	28
<hr/>		
La manovra 2020 arriva al traguardo Pacchetto famiglia da 44 milioni		
<hr/>		
14/12/2019	Il Piccolo Pagina 28	30
<hr/>		
Navi da crociera e sfida con Venezia in primo piano		
<hr/>		

14/12/2019	Il Piccolo	Pagina 28	31
Un francobollo speciale per celebrare i 300 anni del Porto Franco			
13/12/2019	Ansa		32
Porti: Trieste, emesso francobollo per 300 anni Punto Franco			
13/12/2019	FerPress		33
Un francobollo emesso dal MiSE per omaggiare i 300 anni del porto franco di Trieste			
13/12/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	34
Trieste: francobollo per i 300 anni Porto Franco			
13/12/2019	Radiocor Plus		35
Porto Trieste: Mise emette francobollo per celebrarne i 300 anni			
13/12/2019	Trieste Prima	<i>NICOLÒ GIRALDI</i>	36
Gru, navi e treni: le Poste dedicano un francobollo ai 300 anni del porto			
13/12/2019	Informazioni Marittime		37
Trieste, Zeno D' Agostino premiato con il San Giusto d' oro			
13/12/2019	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	38
Premio San Giusto 2019 a Zeno d' Agostino			
13/12/2019	FerPress		39
Friuli Venezia Giulia: Pizzimenti, attenzione a scuole e riduzione costi Tpl			

Venezia

14/12/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 22	40
Grandi navi, dossier nelle mani del premier			
14/12/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 32	41
«Logistica verde e portualità il futuro di Porto Marghera»			
14/12/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 32	42
Porto, lotta al traffico di droga Musolino: pronti a collaborare			
14/12/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 39	43
Confini aree portuali accordo in arrivo «Benefici per la città»			
14/12/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 39	44
Gpl, Lega all' attacco: «Ora Ferro si dimetta»			

Savona, Vado

13/12/2019	Citta della Spezia		45
Ecco il nuovissimo porto container di Savona costruito con i cinesi			
13/12/2019	Corriere Marittimo		48
Vado Gateway dalla "visione" alla partenza - Parola d' ordine: "Safety for Life"			
13/12/2019	Il Vostro Giornale		50
Vado Ligure, i festeggiamenti per l' apertura del GateWay continuano sulla Corsica Ferries foto			
13/12/2019	La Gazzetta Marittima		51
Con Vado Gateway cambia la logistica del Nord			
13/12/2019	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	52
Toti all'inaugurazione del terminal Vado Gateway			
13/12/2019	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	53
Apre Vado Gateway, cambia la logistica del Nord Italia			
13/12/2019	The Medi Telegraph		54
Vado Ligure, il governo promette 26 milioni			
13/12/2019	Toscana24 Sole24Ore		55
Porti, Vado avvia il maxi terminal (a 200 km da Livorno)			

13/12/2019	AIM News	Circle contribuisce all' avvio del Terminal Container Vado Gateway con CEF Vamp Up	56
13/12/2019	FerPress	CIRCLE S.p.A. contribuisce all' avvio del Terminal Container Vado Gateway con il progetto CEF Vamp Up	57
13/12/2019	Messaggero Marittimo	Circle 'technical specialist' di Vado Gateway	58
13/12/2019	TrendOnline	Circle, società a capo dell' omonimo Gruppo specializzata nell' analisi dei processi e nello ...	59
13/12/2019	Il Vostro Giornale	Costa Crociere-Enpa: "I fuochi d' artificio si fanno e rispettano la sicurezza di persone, animali e ambiente"	60

Genova, Voltri

13/12/2019	BizJournal Liguria	Sviluppo Genova: tra febbraio e marzo 2020 al via lavori sponda sinistra Polcevera	61
13/12/2019	BizJournal Liguria	La reazione di Genova dopo il Morandi vista dal quotidiano svizzero Neue Zürcher Zeitung	62
13/12/2019	Genova Today	Gronda, la ministra De Micheli a Genova per il tavolo tecnico	63
13/12/2019	Genova24	Gronda, lunedì la ministro De Micheli a Genova: al via il tavolo tecnico sulla grande opera	64

La Spezia

13/12/2019	Citta della Spezia	Lsct replica ai sindacati: "Rsa informate della procedura di licenziamento, che resta caso unico"	65
13/12/2019	La Gazzetta Marittima	'Seafuture 2020' a La Spezia: il punto sull' industria del mare	66

Livorno

13/12/2019	Corriere Marittimo	Interporto Vespucci, accordo per il progetto bypass di Pisa e raccordo Corridoio ScanMed	67
13/12/2019	FerPress	Toscana: Rossi e Gentile firmano protocollo per bypass Pisa e collegamento interporto Vespucci	69
13/12/2019	FerPress	Toscana: Rossi, con scavalco un salto infrastrutturale dell' area pisano-livornese	70
13/12/2019	FerPress	Accordo per finanziare la progettazione bypass di Pisa e raccordo Interporto-Corridoio ScanMed	71
13/12/2019	La Gazzetta Marittima	Regione Toscana con RFI per il grande progetto di rete	72
13/12/2019	La Gazzetta Marittima	Zona Logistica Semplificata: al via la fase di consultazione	74
13/12/2019	La Gazzetta Marittima	Piani d' impresa: conclusa verifica annuale	75

Piombino, Isola d' Elba

14/12/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo	Pagina 48 Un guida turistica per catturare i crocieristi	76
------------	--	---	----

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

14/12/2019	Corriere Adriatico Pagina 5	78
Traghetti spostati nell' area ex silos Scattano gli studi sulle tre banchine		
14/12/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 44	79
Traghetti e nuova darsena «Banchine da sfruttare»		
14/12/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 47	80
«Nuove rotte e due milioni di passeggeri»		
13/12/2019	FerPress	81
Porto Ancona: avviati studi propedeutici su uso banchine 19, 20 e 21 della darsena Marche		
13/12/2019	Informare	82
L' AdSP dell' Adriatico Centrale valuta le opportunità di utilizzo delle banchine 19, 20 e 21 del porto di Ancona		
13/12/2019	FerPress	83
Abruzzo: Marsilio, intesa con Autorità di Sistema Portuale per trasversalità collegamenti		
14/12/2019	Corriere Adriatico Pagina 18	84
«Il bando per l' aeroporto tardivo e poco appetibile»		
14/12/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 47	85
L' appello della Cna «Moriamo senza infrastrutture»		
14/12/2019	Corriere Adriatico Pagina 5	86
San Francesco torna in porto		
14/12/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 44	87
Otto secoli dal viaggio di San Francesco		
13/12/2019	Ansa	88
Lastra per 800 anni S.Francesco a Ancona		
13/12/2019	Ansa	89
Porto Ancona, opera dedicata a 800 anni dalla partenza S.Francesco		
13/12/2019	Centro Pagina	90
Porto di Ancona: inaugurata l' opera dedicata a San Francesco (FOTO) <i>MICOL SARA MISITI</i>		
13/12/2019	Messaggero Marittimo	92
Partenza di San Francesco per la Terra Santa <i>Massimo Belli</i>		
13/12/2019	ilcentro.it	93
Porti, firmata l' intesa con Ancona		
13/12/2019	Informare	94
La Regione Abruzzo sigla un accordo con l' AdSP dell' Adriatico Centrale per rafforzare la portualità abruzzese		
13/12/2019	Informazioni Marittime	95
Accordo Regione-porti adriatici per una zona economica speciale		
13/12/2019	Messaggero Marittimo	96
Sviluppo collegamenti merci sponda tirrenica ed adriatica <i>Giulia Sarti</i>		
13/12/2019	Messaggero Marittimo	97
Ancona studia utilizzo darsena Marche <i>Massimo Belli</i>		
13/12/2019	Ancona Today	98
Il cuore del porto è per i malati oncologici, donazione di tre aziende allo IOM		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

14/12/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 41	99
Ex Privilege Authority e Royalton verso la firma		

14/12/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 42	100
<hr/>		
14/12/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 43	101
<hr/>		
13/12/2019	La Gazzetta Marittima	102
<hr/>		
Civitavecchia: la banchina 23 in concessione alla Traiana		

Napoli

14/12/2019	Il Mattino Pagina 14	103
<hr/>		
13/12/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i> 104
<hr/>		
Porti campani aumentano i traffici		
13/12/2019	Cronache Della Campania	106
<hr/>		
Trasporti, parla Piero De Luca, la Tirrenia non lasci Napoli		
14/12/2019	Cronache di Salerno Pagina 2	107
<hr/>		
Collegamento Napoli -grandi isole, convenzione in scadenza De Luca jr: «Rilevante impatto occupazionale negativo»		
13/12/2019	Identita Insorgenti	108
<hr/>		
Thalassa: al MANN il mare nostrum tra Napoli e Sicilia		
13/12/2019	Napoli Flash 24	<i>ROBERTA SALVATI</i> 110
<hr/>		
La mostra "Thalassa", le meraviglie sommerse del Mediterraneo al MANN		

Salerno

14/12/2019	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 29	111
<hr/>		
Il Porto respira: segnali di ripresa con il 2020 nel mirino		
14/12/2019	Cronache di Salerno Pagina 2	112
<hr/>		
Messineo incontra i consiglieri comunali, Santoro: «Opera strategica»		
14/12/2019	Cronache di Salerno Pagina 3	113
<hr/>		
Il caso Crescent approda a Roma per i 10 anni dall' inizio della battaglia		

Bari

14/12/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 26	115
<hr/>		
«Ocean night» la tappa barese		

Brindisi

13/12/2019	Brindisi Report	<i>STEF.DE.CRI</i> 116
<hr/>		
Porto, sequestrati 6.100 chili di mortadella: "Nessuna tracciabilità"		
13/12/2019	Brindisi Report	<i>MARCELLO ORLANDINI</i> 117
<hr/>		
Freni allo sviluppo: nuovi stop alle nuove opere portuali e retroportuali		
13/12/2019	Brindisi Report	119
<hr/>		
Stop opere portuali: conferenza stampa del centrodestra		

Taranto

14/12/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 13	120
<hr/>		
«Intermodalità è la parola d' ordine». Per la Fit Cisl serve la visione di sistema		

Manfredonia

14/12/2019 **Quotidiano di Foggia** Pagina 1 121
Indagati 23 militari della Capitaneria di Porto di Manfredonia

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

13/12/2019 **La Gazzetta Marittima** 122
Il viceministro Cancellieri in visita a Gioia Tauro

Olbia Golfo Aranci

14/12/2019 **La Nuova Sardegna** Pagina 19 *GIANDOMENICO MELE* 123
L' autorità portuale: «Ecco cosa facciamo per l' Isola Bianca»

14/12/2019 **La Nuova Sardegna** Pagina 42 125
La gestione del porto turistico affidata alla Nautica Service srl

13/12/2019 **Ansa** 126
Porti: banchina Pala Porto Torres al nuovo concessionario

13/12/2019 **Messaggero Marittimo** *Massimo Belli* 127
A Nautica Service la banchina Nino Pala

Cagliari

13/12/2019 **Portnews** 128
Nuvole nere sul gruppo Tirrenia-Cin

Catania

14/12/2019 **La Sicilia** Pagina 19 129
Porto di Ognina: «Una discarica sottomarina sta inquinando i fondali del molo grande»

Palermo, Termini Imerese

13/12/2019 **La Gazzetta Marittima** 130
A Palermo noi e il Mediterraneo

Focus

13/12/2019 **(Sito) Adnkronos** 131
Ucina: "Porti turistici abbandonati, no interventi per soluzione contenziosi"

13/12/2019 **Affari Italiani** 132
Ucina: "Porti turistici abbandonati, no interventi per soluzione contenziosi"

13/12/2019 **Ansa** 133
Porticcioli: manifestazione contro aumento retroattivo canoni

13/12/2019 **FerPress** 134
Cnel: presentato il VI Rapporto sull' economia del mare realizzato con il Censis

13/12/2019 **Primo Magazine** *GAM EDITORI* 136
Presentato al Cnel il VI rapporto sull' economia del mare

CORRIERE DELLA SERA

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



FONDATA NEL 1876
La classifica
Il colibrì di Veronesi è il libro del 2019
di **Ida Bozzi** alle pagine 52 e 53
e su «la Letteratura in edicola»



Domani gratis
Il New York Times con il Corriere: su 7XXL gli snodi del 2020
Nel supplemento le firme più prestigiose

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

Le elezioni Tre donne in corsa per la successione a Corbyn. Trump: ora un grande accordo commerciale con il Regno Unito

Johnson: Brexit entro il 31 gennaio

Il premier e il trionfo. Il successo dei nazionalisti scozzesi riapre il caso della secessione

IL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Popolare di Bari, si al salvataggio
Dai renziani
accuse agli alleati

di **Fabrizio Massaro**

Via libera al salvataggio della Banca Popolare di Bari. Ma la decisione apre uno scontro nel governo.

a pagina 45

Ritorno in Solferino

Il Dopoguerra delle divisioni

di **Giampaolo Pansa**

Giorgio Pisanò, dalla militanza fascista al globalismo.

a pagina 27

LA STRADA IN SALITA

di **Beppe Severgnini**

E Brexit sia. Il lungo equivoco iniziato il 23 giugno 2016 è finito il 12 dicembre 2019: la Gran Bretagna uscirà dall'Unione Europea. Accadrà alla fine di gennaio; così ha promesso Boris Johnson, uscito trionfante dalle elezioni politiche, e così avverrà. Dispiace, come sempre quando gli amici se ne vanno. Ma, a questo punto, è opportuno. L'autostima britannica, e la pazienza europea, non potevano sopportare ulteriori incertezze.

continua a pagina 32

IL MALE MINORE

di **Franco Venturini**

Per coloro che da questa parte della Manica hanno assistito a quattro anni di psicodramma politico britannico, il trionfo elettorale di Boris Johnson rappresenta il male minore. Male perché chi si illudeva di poter evitare la Brexit dovrà ora arrendersi al fatto compiuto di fine gennaio. Minore, perché il tira e molla sul divorzio tra Europa e Regno Unito aveva ormai estenuato non soltanto gli elettori britannici (e lo si è visto) ma anche i governi e le opinioni pubbliche dell'Unione.

continua a pagina 32

GIANNELLI



IL PATRIMONIO CULTURALE

Dai Beatles a 007 i miti di Londra sono ancora nostri

di **Aldo Cazzullo**

Aldo Londra sorgente dalle «acque limacciose del Tamigi», l'Unione Europea sarà l'unico posto sul pianeta dove si parla la lingua degli altri, dove un polacco e un italiano, un francese e un tedesco per capirsi si esprimeranno nell'idioma di un Paese ormai a loro estraneo.

continua a pagina 5



Boris Johnson (55 anni) con la compagna Carrie Symonds (31)

di **Luigi Ippolito**

Boris Johnson dopo il trionfo alle elezioni nel Regno Unito promette: Brexit entro il 31 gennaio. Ma si riapre il caso Scozia.

da pagina 2 a pagina 6
P. De Carolis, Sarcina

La battaglia

Francesca Schiavone si racconta: torno come allenatrice



La tennista Francesca Schiavone (39 anni) sul ponte Bir Hakeim nei pressi della Torre Eiffel dopo aver vinto il Roland Garros nel 2010

L'ex tennista contro il cancro

«Ho vinto, sto respirando»

di **Gaia Piccardi**

ma il disperato e ironico desiderio di avere le ali anche lei. Il resto — grinta, resistenza, agilità — lo possedeva già. Scende in pista e vince: 1 400, gli 800, i 1500 metri. Il suo allenatore posta sul social la foto dei suoi piedi griffati e Rhea diventa una storia di Natale. Una di quelle storie che, appena le leggi, per quanto malmesso tu sia, ti viene voglia di inghiottire la fatica di vivere e rimettersi a correre.

«**H**o avuto un tumore, fatto la chemio e l'ho sconfitto»: l'ex tennista Francesca Schiavone rivela sui social la sua battaglia contro il male. Ora vuole ritornare in campo come coach.

a pagina 61

IL SONDAGGIO BONACCINI AL 44,2 PER CENTO

Il centrosinistra avanti (di poco) in Emilia-Romagna

di **Nando Pagnoncelli**

Apochi più di quaranta giorni dalle regionali in Emilia-Romagna, un sondaggio dell'Ispos attribuisce al candidato del centrosinistra Stefano Bonaccini, un lieve vantaggio, 44,2% contro il 42,1% su Lucia Borgonzoni del centrodestra. Emerge la quota di chi non intende votare o si dichiara indeciso: rappresentano quasi un elettore su due (47,2%).

a pagina 9

SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

No al voto: il Parlamento dei «responsabili»

Più che un gruppo, c'è un intero Parlamento di «responsabili». Che per ragioni diverse, piuttosto di precipitare verso il voto, preferisce tenersi Conte.

continua a pagina 11

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

La dea bendata

Rhea Bullos ha undici anni e una voglia matta di correre. Non sa neanche lei da dove le arrivi, questa voglia. Ma sa che solo quando corre si sente in pace con sé stessa. Solo quando corre si dimentica di essere fragile e povera. Frequenta le elementari a Balasan, nelle Filippine, e riesce a qualificarsi per le finali di atletica della sua regione, a cui partecipano ragazze che rispetto a lei sono vuote di talento, ma piene di scarpe. Scarpe vere, da corsa, quelle con i tacchetti che aderiscono alla pista e rimbalzano come molle. Quelle marchiate dai loghi della Nike e della Adidas, che Rhea ha ammirato in televisione ai piedi dei campioni. Rhea ai piedi non ha che i piedi. Così decide di costruirsi da sola le sue scar-



pe da corsa. Si fascia le dita e le piante con una benda, le compatta con il gesso, poi prende un pennarello blu e ci disegna sopra lo svolazzo della Nike. Non è un cedimento al consumismo, che Rhea forse non sa nemmeno cosa sia, ma il disperato e ironico desiderio di avere le ali anche lei. Il resto — grinta, resistenza, agilità — lo possedeva già. Scende in pista e vince: 1 400, gli 800, i 1500 metri. Il suo allenatore posta sul social la foto dei suoi piedi griffati e Rhea diventa una storia di Natale. Una di quelle storie che, appena le leggi, per quanto malmesso tu sia, ti viene voglia di inghiottire la fatica di vivere e rimettersi a correre.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



DAMIANI
HANDMADE IN ITALY SINCE 1924

BELLE EPOQUE COLLECTION DAMIANI.COM

9 771120 498008
9 771120 498008
9 771120 498008



**il Fatto
Quotidiano**
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO



€ 3,90 con il mensile FQ Millennium

Sarà una festa, oggi.
Sarà un segnale.
Sarà Piazza San Giovanni.
Perché sei scesa in piazza? Perché ho trovato finalmente delle persone come me. Corpi reali, cervelli pensanti, anime accoglienti.

A contarle quasi non ci riesci per quante sono. Ma CONTARE è anche il loro desiderio: contare nella collettività, nella fiducia l'una sull'altra. Vogliamo darci da fare anche in un altro modo, dare voce e sostegno ai tanti progetti sociali che da tempo nuotano nella nostra stessa direzione. Ce ne occuperemo con cura, partendo da ora con questo primo progetto. La ricetta è sempre la stessa: crea la tua sardina e scendi in piazza per difendere i valori di democrazia e uguaglianza!

Unisciti a banco!
Unisciti alla più grande rivoluzione ittica d'Italia!

C'è chi critica le sardine per la loro mancanza di "contenuti". Le sardine ascoltano sorprese. Ricordano piazze vuote. Ora le vedono piene. Piene di persone in carne e ossa.

Sono stati giorni bellissimi. Mai avremmo pensato di scatenare questa ondata di follia creativa, di ricevere 50 foto di sardine al giorno, di essere intervistati da tutti i giornali. (...) Vorremmo che fosse chiaro che non l'abbiamo fatto per noi, ma per tutti, e soprattutto per quella parte di Paese che ogni giorno oltre a lavorare presta il proprio tempo all'associazionismo, al volontariato e alla cura del territorio.

Ogni giorno i vostri spunti ci sono stati d'aiuto per aggiungere dei pezzetti a quello che succederà. Sarà un evento di tutti, creato da una comunità che si è appena conosciuta, ma che potrà fare grandi cose insieme.

Ecco i 10 comandamenti delle 6 mila sardine, la "Mappa dei valori":

1. I numeri valgono più della propaganda e delle fake news.

2. È possibile cambiare l'inerzia di una retorica populista, utilizzando arte, bellezza, non violenza, creatività e ascolto.



3. La testa viene prima della pancia, o meglio, le emozioni vanno allineate al pensiero critico.

4. Le persone vengono prima degli account social. Perché? Perché sappiamo di essere persone reali, con facoltà di pensiero e azione. La piazza è parte del mondo reale ed è lì che vogliamo tornare.

5. Protagonista è la piazza, non gli organizzatori. Crediamo nella partecipazione.

6. Nessuna bandiera, nessun insulto, nessuna violenza. Siamo inclusivi.

7. Non siamo soli, ma parte di relazioni umane.

8. Siamo vulnerabili e accettiamo la commozione nello spettro delle emozioni possibili, nonché necessarie. Siamo empatici.

9. Le azioni mosse da interessi sono rispettabili, quelle fondate su gratuità e generosità degne di ammirazione. Riconoscere negli occhi degli altri, in una piazza, i propri valori, è un fatto intimo ma rivoluzionario.

10. Se cambio io, non per questo cambia il mondo, ma qualcosa comincia a cambiare. Occorrono speranza e coraggio.

Non è più il tempo di stare a guardare. Di lamentarsi e di criticare. Non è più il tempo di dividersi. Oggi possiamo iniziare a scrivere una nuova storia. Oggi il nostro compito è incrinare poco a poco una triste epoca populista durata troppo a lungo. Serviranno gli anziani, gli insegnanti, i liceali. Le famiglie e lavoratori. Gli educatori, il mondo del volontariato, chi fa politica. Gli studenti fuori sede e chi vive in provincia.

Nella nostra regione abbiamo fatto miracoli. Facciamone un altro.

A un mese dalla piazza di Bologna, le sardine di tutt'Italia si incontrano a Roma.

La piazza ci aspetta.
E ci spetta!

(Fonte: pagina Facebook "6000 sardine")

IL SALTO DELLE SARDINE





ANNO XXV NUMERO 295 EDIZIONE WEEKEND DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

In piazza a Baghdad i nuovi iracheni vogliono un governo che non salvi le loro anime ma dia posti di lavoro. E' questo l'antidoto ai sermoni jihadisti

Bagdad, dal nostro inviato. Immaginate Matteo Salvini che abbraccia Carlo Rakete e le chiede di dimenticare tutto quello che è stato detto finora. Immaginate la Rakete ricambiare l'abbraccio e dire che in fondo entrambi, lei e Salvini, hanno a cuore il problema dell'immigrazione e che assieme potranno fare molto meglio.

islamico e fino a tre anni fa uno scita di Nassiriya che fosse passato per le strade di Anbar sarebbe finito sennò a peggio. C'è un video minore dello Stato islamico che mostra i fanatici mentre bruciano vivi quattro sciti appena a cuneo e non è che un esempio tra tanti. C'era una guerra religiosa che andava avanti per anni. La stessa cosa vale per Baghdad, dove lo Stato islamico (sunnita) mandava camion-bomba nei mercati dei quartieri sciiti e gli squadroni della morte sciiti ammazzavano sunniti a caso ai posti di blocco.

dopo l'Arabia Saudita. La disoccupazione giovanile è altissima mentre alcuni, pochi clan di affaristi legati alla politica conducono una vita lussuosa in alcune enclave ristrette - nel centro della capitale il prezzo degli alberghi è pari a quello del centro di Roma. Il sistema di assistenza alla popolazione, fatto di sussidi alimentari, è miliante (visto in questi giorni: chi apre i pacchi di riso prima li annusa, perché spesso sono marci). Per avere buoni ospedali e una buona istruzione bisogna andare all'estero, come fanno i figli dei privilegiati.

cambiare tutto. Dicono ai Foglio "non importa se sono sciita o se sono sunnita, sono iracheno e sono qui perché voglio un governo nuovo, elezioni e leggi diverse". E così siamo arrivati a: "Ma no no". Perché importa a noi? Perché se temiamo che il futuro ci rivelerà un'onda di fanatismo e di guerra religiosa sempre più vivace all'Europa e magari dentro all'Europa, allora un movimento iracheno antifanatico che tra i suoi slogan dice che "lo Stato deve dare buoni servizi, non deve occuparsi di fare arare in paradiso" è una cosa importante. Come le donne che in Iran rifiutano l'imposizione del velo, così i giovani iracheni in piazza da due mesi che dicono di voler respingere il solito schema delle divisioni fraticide ci piacciono. Questo è un argomento valido, umano e decente e sul lungo termine salta. Questo è l'antidoto contro i sermoni di Abu Bakr a Baghdad.

UN CLOWN IN FORMATO BRITANNICO

C'è un populismo squinzio, banale, noioso e un populismo chic, pieno di sorprese e imprevisti. Perché con Johnson ci sono alte probabilità che ricorderemo la Brexit come il primo di una serie di atti fanaticamente favorevoli alla globalizzazione

Dopo la vittoria di Johnson è venuto il momento di guardare alla Brexit, e a Johnson stesso, dall'altra parte. Ci ragioniamo qui da un po', ma in somma non

un vertice di stato, e a un altro vertice sbavavano con Trudeau e Macron cazzeggiando su quanto è micron The Donald. Da Johnson ci si può aspettare il peggio, come l'Economist che lo ha bollato come il peggiore dei premier, e il meglio, come l'ex direttore dell'Economist che ora predice un Bojo moderato, rassembler, One Nation Tory. Vedremo.

E' Giggio Di Maio il nostro uomo dell'anno

Ha annientato il M5s portando dal 32 al 17 per cento. Ha messo a nudo l'ideologia tossica del grillino. Ha dimostrato che il populismo per essere competitivo con la realtà deve tradire se stesso. Riguardo ai pozzi e a un po' birichine per un DdP mai persona dell'anno

Per i fanatici della società aperta, come ovviamente siamo noi, l'anno che si sta per chiudere è stato piuttosto colorato e spesso avro di soddisfazioni. In Europa, in realtà, le cose non vanno così male e in questi ultimi dodici mesi non siamo state rare le occasioni in cui i sostenitori delle democrazie liberali non si siano ritrovati e sorriduti tra le spalle. Ma le europee sono andate come sappiamo e non sono andate affatto bene per gli sfascisti anti-sistema. In Austria si è votato il partito conservatore che domina in Austria. In Grecia sono tornati al governo i conservatori. In Spagna i populistici di Podemos sono stati costretti al compromesso con gli odiosi avversari del Partito socialista. Nel Regno Unito il modello Johnson, che predice una forma di chiusura infinitamente meno pericolosa rispetto a quella predicata da Corbyn, si è imposto sulla chiusura modello socialista. In Italia, come sappiamo, le cose non vanno nelle migliori delle condizioni e i pericolosi nemici della società aperta, pur essendo stati mirabilmente allontanati dalla piazza di comando dell'Italia, sono ancora a domine i sondaggi e a sedurre ogni giorno milioni e milioni di elettori. Essere ottimisti, rispetto al presente, non è facile e risulta per certi versi quasi impossibile. Ma se si guardano le elezioni europee, come è da prevedersi, il DdP annienta il M5s e il partito di centro, come è da prevedersi, annienta il M5s e il partito di centro.

zione e oggi il M5s è il governo che si allea con tutti, che lo spolia senza le mastiche come se fossero delle chewing-gum e che di fronte agli svisti di garanzia non ha più la capacità di un tempo (specie quando riguardano i suoi politici). In questi mesi passati al governo, poi, grazie a Giggio signore della necessità, il M5s ha fatto un sacco di cose. Ha governato per quattro mesi insieme a un partito con cui aveva promesso che mai avrebbe governato, la Lega. Ha trasformato la figura del presidente-nello-dal-popolo, Giuseppe Conte, non in una figura da demonzare di presidente eletti dal popolo (ma non possono esistere), ma in una figura da tutelare anche nelle forme, addirittura in punto di Costituzione. Ha accettato di rinunciare tutte le proprie idee relative alla natura del Partito democratico finendo per fare un governo con il Pd, già partito di Bibiano, e con il partito di Renzi, già marciante della Lega. Ha rischiato di ottenere i bipolaristi italiani e persino il M5s si è reso conto che per contare qualcosa deve decidere da che parte stare. Ha dimostrato di considerare dei partiti grillini che tra Macron e i grilli ha preferito ancora i diversi al primo. Ha accettato di votare in diverse occasioni, in Italia e in Europa, insieme con un partito mai visto e mai sentito, il partito di centro, come è da prevedersi, annienta il M5s e il partito di centro.

DE GRILLIANO FERRARA
si può essere fissati, come la povera Jo Swinson che voleva rassicurare il verdetto antieuropeo del 2016 d'impero, ed è finiti fuori dal Parlamento, o neutrali e furibetti come Corbyn, che a casa con i suoi money che si può aspettare il peggio, come l'Economist che lo ha bollato come il peggiore dei premier, e il meglio, come l'ex direttore dell'Economist che ora predice un Bojo moderato, rassembler, One Nation Tory. Vedremo.

La Brexit inaugura la serie populista di un paio di mesi prima dell'elezione di Trump. d'accordo. Ma è sempre non sono derate che i britannici sono entrati nel 1970, cioè vent'anni dopo l'inizio del processo di convergenza europerisa, e non hanno mai creduto né in cenocli alla Jean Monnet né in Maastricht o euro né in Schengen. In Europa, in realtà, le cose non vanno nelle migliori delle condizioni e i pericolosi nemici della società aperta, pur essendo stati mirabilmente allontanati dalla piazza di comando dell'Italia, sono ancora a domine i sondaggi e a sedurre ogni giorno milioni e milioni di elettori. Essere ottimisti, rispetto al presente, non è facile e risulta per certi versi quasi impossibile. Ma se si guardano le elezioni europee, come è da prevedersi, il DdP annienta il M5s e il partito di centro, come è da prevedersi, annienta il M5s e il partito di centro.



IL FOGGIO PERSON OF THE YEAR
Un ritratto di Giggio Di Maio con la didascalia "PERSON OF THE YEAR".

La Brexit inaugura la serie populista di un paio di mesi prima dell'elezione di Trump. d'accordo. Ma è sempre non sono derate che i britannici sono entrati nel 1970, cioè vent'anni dopo l'inizio del processo di convergenza europerisa, e non hanno mai creduto né in cenocli alla Jean Monnet né in Maastricht o euro né in Schengen. In Europa, in realtà, le cose non vanno nelle migliori delle condizioni e i pericolosi nemici della società aperta, pur essendo stati mirabilmente allontanati dalla piazza di comando dell'Italia, sono ancora a domine i sondaggi e a sedurre ogni giorno milioni e milioni di elettori. Essere ottimisti, rispetto al presente, non è facile e risulta per certi versi quasi impossibile. Ma se si guardano le elezioni europee, come è da prevedersi, il DdP annienta il M5s e il partito di centro, come è da prevedersi, annienta il M5s e il partito di centro.

La Brexit inaugura la serie populista di un paio di mesi prima dell'elezione di Trump. d'accordo. Ma è sempre non sono derate che i britannici sono entrati nel 1970, cioè vent'anni dopo l'inizio del processo di convergenza europerisa, e non hanno mai creduto né in cenocli alla Jean Monnet né in Maastricht o euro né in Schengen. In Europa, in realtà, le cose non vanno nelle migliori delle condizioni e i pericolosi nemici della società aperta, pur essendo stati mirabilmente allontanati dalla piazza di comando dell'Italia, sono ancora a domine i sondaggi e a sedurre ogni giorno milioni e milioni di elettori. Essere ottimisti, rispetto al presente, non è facile e risulta per certi versi quasi impossibile. Ma se si guardano le elezioni europee, come è da prevedersi, il DdP annienta il M5s e il partito di centro, come è da prevedersi, annienta il M5s e il partito di centro.

BoJonomics E' caduto il muro rosso

Oltre la Brexit, che cosa ne farà Johnson di tanta maggioranza? Le ispirazioni thatcheriane e il nuovo elettorato Tory
Il Labour fa scudo a difesa di Corbyn e cerca altrove i colpevoli della sconfitta. La working class perduta

Milano. I Tory inglesi hanno ottenuto un risultato storico al di sopra delle aspettative, e ora che una nuova classe politica andrà a Westminster - prendo il treno per Londra, ringrazio Boris, faccio la Brexit e lavoro per rafforzare l'economia, ha detto Jan Levy, l'infermiere che è uno dei volti più visibili "bombastici" dei Tory, ha conquistato Blyth Valley, che era del Labour dal 1905 - tutti si chiedono: che cosa ci farà, il premier Boris Johnson, con questa maggioranza cannabale? Da sinistra si alzano cori adoratori: rimodellerà la democrazia britannica "in modo spietato", ha scritto il magazine di sinistra New Statesman. Ma la democrazia britannica è stata rimodellata dagli elettori, che hanno dato un segnale chiaro e che hanno creduto non soltanto alla promessa di fare la Brexit ma anche a quella di aumentare le spese per sostenere la crescita. Di Brexit se n'è parlato molto e si sarà ancora nel 2020 quando si aprirà. Il primo febbraio, la seconda fase dei negoziati europei, ma uno dei tratti nuovi del progetto introdotto da Johnson nella campagna elettorale è che economicamente è sbilanciato verso il centro (c'è chi direbbe addirittura a sinistra, ma dipende sempre da dove si parte a eseguire il postamento). (Pubblicato sabato 7 gennaio 2020)

Milano. Jeremy Corbyn, leader del Labour, ha perso due elezioni di fila, dopo che il suo partito arrivava da oltre due sconfitte. Nell'ultima notte elettorale della tragedia corbyniasta, il "muro rosso" delle roccaforti laburiste è venuto giù ed è stato sostituito da un "muro blu" conservatore, uno scudo di essere "organico" del suo manifesto politico e contento di averlo sventato "in ogni angolo" del Regno Unito, e quanto a chi ha detto che non si candiderà alle prossime elezioni, ma non ha come indicazioni chiare sui tempi della successione. Probabilmente sarà infine costretto a fornire le pressioni sono tante. Molti si aspettavano che Corbyn si dimettesse subito (è la tradizione del risveglio dopo la notte elettorale inglese: chi perde se ne va) e ogni giorno in più di resistenza è vissuto come un tentativo di far passare la tempesta e poi non andarsene più. Intanto i corbyniati cercano i colpevoli della sconfitta: la Brexit che poi tutti volevano, i media contrari, i blairiani, il voto tattico - le cavillate, basta che la responsabilità sia degli altri, lontano dal leader. (Pubblicato sabato 7 gennaio 2020)

Avanti un altro Paletti sul commercio

Morto un Corbyn, la sinistra italiana troverà un altro modello. Ma quella ricetta per il Pd è sbagliata, dice Gori

Roma. Da venerato modello a solito struzzo, parafanando Arbasino, il passo è breve. E infatti per la sinistra italiana Jeremy Corbyn ha già fatto la fine di Trump, coperto e presto accanito, ultimo dei tanti Zampore e Pablo Iglesias, escluso tutto l'adempimento e la fragilità delle idee. Mentre sono proprio le idee che servirebbero. dice Giorgio Gori, il più vivace rappresente dell'ala riformista del Pd. "È chiaro che da questa sconfitta non vengano qualcosa di buono". (Pubblicato sabato 7 gennaio 2020)

Il sottosegretario Scalafrotto dice al suo ministro che a queste condizioni alla Farmesina no, non si può restare

Roma. "Mettilamela giù chiara", esordisce Ivan Scalafrotto. "Diciamo che alla Farmesina non ci resto a tutti i costi", scandisce, lui che al ministero degli Esteri rientrato da Luigi Di Maio si sta da martedì settimane, come sottosegretario, e ha avuto il tempo per riempire il suo cassetto di dolciume: "Da Oca al risparmio dei diritti umani, dal sostegno alle imprese alla nostra collocatione euroatlantica; ci sono le condizioni imprescindibili, per me, per restare al governo". (Pubblicato sabato 7 gennaio 2020)

Riaprire il caso Pinelli

Dopo 50 anni sappiamo che quella notte in questura con Calabresi c'erano altri "10-15 signori". Tu guarda le distrazioni

Calabresi, Pinelli, ancora? Ancora, e ricominciando daccapo. Intanto comincerò da una cronaca. Roma, un'aula della Sapienza, mercoledì 4 dicembre. Non c'è...

Tra elezioni e Consiglio

La competizione con il Regno Unito è una grande occasione per rafforzare l'UE

Brexit costringerà l'Ue ad accelerare tutti i meccanismi per l'avea "risorse proprie" adeguate. Occhio alla sfida fiscale da Londra

I futuri guai green di Bojo

È forte la tentazione di assegnare la qualità di "figlio di puttana" alla sequenza di crisi della politica europea (12 dicembre elezioni in Regno Unito, 12-13 dicembre Consiglio europeo e Eurosummit). Le prime hanno dato il via alla fase conclusiva della vicenda Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che nel loro complesso dovranno delineare la strategia di legislatura di Parlamento e Commissione. Strategia tanto più impegnativa quanto è più alta l'ambizione globale richiedono un'Europa proattiva, propositiva, concreta e soprattutto unitaria. Quello che rende "storico" questo evento è il fatto che, per la prima volta, si chiede ai leader europei di dare un'occhiata alla politica di Brexit. Che ora si dovrebbe concludere e passare alla fase dei negoziati tra Londra e Bruxelles. I secondi hanno posto sul tavolo questioni assai rilevanti per il futuro della costruzione europea: il Green Deal, la riforma del bilancio dell'Unione, gli sviluppi dell'Unione bancaria e, naturalmente, il Mes. Per non parlare della presidenza di Boris Johnson e della riforma del Wto. Temi che



il Giornale



SABATO 14 DICEMBRE 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 295 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
02 7324971 | Sede: tel. redazione

L'EDITORIALE

PEONES E CAPI:
GARA AL TRADIMENTO
di **Alessandro Sallusti**

Gente che va, gente che viene, cambi di casacca e minacce di secessione. In Parlamento ormai è un «liberi tutti» con scene da fine impero. Alle porte non ci sono i barbari, ma le elezioni anticipate, e tanto basta a creare il panico. Rispetto alla passata legislatura che segnò la cifra record di 566 cambi di casacca c'è però una novità. Oggi è infatti difficile stabilire se sono più i peones a tradire i capi per convenienza personale (salire su barche in prospettiva più sicure) o viceversa. Della prima categoria, a occhio e salvo eccezione, fanno parte i malpancisti di Forza Italia, partito al quale si possono muovere diverse critiche, ma non certo quella di avere cambiato idee e posizionamento strada facendo.

Qui non avrei dubbi: chi scende dal berlusconismo lo fa per salvare non un'idea ma il posto.

Meno chiara è invece la posizione dei deputati e senatori che hanno lasciato o che stanno per lasciare Cinque Stelle e Pd (i primi verso la Lega, i secondi verso Italia Viva di Renzi). Mi spiego. Se uno si iscrive allo Juventus fan club e a metà campionato il presidente ordina di tifare Inter, be', è possibile che gli girino gli zbededi. Cambiare campo è un po' quello che hanno ordinato ai loro soci Di Maio - allegramente passato dall'alleanza con Salvini a quella con Zingaretti - e Zingaretti che ha spinto il Pd riformista a sinistra che più a sinistra non si può.

Poi c'è Conte, che a sua volta ondeggia a destra e sinistra, su e giù con tasse che vanno e vengono manco fossero noccioline, e che pretende di essere seguito verso un'«indefinita terra promessa, manco fosse un messia. Dacci una e dacci due, è ovvio che alla fine i legami si affievoliscono aprendo la porta al caos.

E qui si torna al punto di partenza, a quel 5 marzo dello scorso anno quando all'indomani di un'elezione senza chiaro vincitore ci si inventò un governo contro natura invece che tornare alle urne per tentare di fare chiarezza. Un anno lo abbiamo buttato via con il governo gialloverde, un altro lo stiamo sprestando con questa farsa dei giallorossi. Finiti i colori speriamo finiscano anche gli esperimenti dell'apprendistato stregone Conte. Se ne facciamo una ragione: non tornare a votare per la paura che vinca il centrodestra rafforza il centrodestra. Resistere può allungare un po' la vita, non certo salvarla (il Regno Unito insegna).

servizi da pagina 8 a pagina 10

LA LEZIONE INGLESE

CROLLA IL MURO ROSSO IL PD SE LA FA SOTTO

*L'onda Boris terrorizza la sinistra: non esistono più fortini
Caos governo sul salvataggio della banca di Bari*

ARRIVA IL DECALOGO, MOVIMENTO OGGI IN PIAZZA

Le sardine sotto vuoto e i loro 10 (inutili) comandamenti

di **Massimiliano Parente**

PESCI IN FACCIA Una simpatizzante del movimento delle Sardine

Era tanto che lo aspettavo, e finalmente le sardine hanno enunciato il loro programma, con punti molto concreti, dall'economia alla salvezza del pianeta. Certo, bisogna saperli leggere, per questo ci sono io, e credermi, è un decalogo della Madonna. Non la Madonna di Salvini, la Madonna delle sardine, comunque sia una Madonna.

Anzitutto «i numeri valgono più della propaganda», per carità, un po' un'arma a doppio taglio, perché se Salvini prende il trenta per cento e le sardine (...)

segue a pagina 10

di **Marco Gervasoni**

La sinistra odia talmente i muri da avere aiutato la destra ad abatterne uno. Stiamo parlando del «muro rosso», come lo chiamano tradizionalmente gli inglesi, cioè quelle circoscrizioni laburiste fin dal dopoguerra e alcune persino dagli anni Venti, ora conquistate dai conservatori. Come ha detto una deputata laburista in lacrime, non erano semplici colleghi laburisti, erano «parte di noi». E anche nel Regno Unito si conferma la tendenza, costante nel mondo occidentale: la classe operaia, che non è affatto sparita, e le classi popolari, votano a destra, per i partiti sovranisti in Italia, in Francia, in Germania, o per quelli (...)

segue a pagina 2

Angeli, Braccalini, Cesare, Orsini, Pellicciotti e Zamberlanda pagina 2 a pagina 7

ASSE USA-LONDRA

E l'Europa
ora è più debole

di **Roberto Fabbri**

a pagina 4

L'ISOLA HA SCELTO

Pragmatismo
batte propaganda

di **Tony Damascelli**

a pagina 4

BUFERA SUL MINISTERO DELLO SVILUPPO

Premio ai manager in base ai selfie

«Fatevi una foto». Poi la retromarcia

Camilla Conti

■ «Fatevi un selfie che rispecchia il lavoro di *innovation manager*, pubblicatelo su Twitter, LinkedIn o Instagram, taggate 5 amici e utilizzate gli hashtag #innovationmanager». E bufera sul Mise per il concorso da 50 milioni di euro.

a pagina 11

LA CRISI DELL'ILVA

Spento oggi l'Altoforno 2 Conte: duemila esuberi

Fraschini a pagina 11

TUTTI CONTRO LA RAGGI: «SOLO DUE GOCCE DI PIOGGIA». L'IRONIA DI SALA

A Milano nevicata, a Roma chiudono le scuole

di **Giannino della Frattina**

A Milano nevicata e a Roma chiudono le scuole. Non c'è niente da fare, difficile venire fuori in questo nostro disgraziato Paese in cui a diverse (diciamo così) latitudini, si continua a viaggiare a velocità troppo diverse. E nel quale la schizofrenia è ormai un marchio di fabbrica sempre più difficile da far digerire oltreconfine. Ma non solo. Perché è vero, le previsioni davano precipitazioni e magari anche a carattere nevoso, ma le tempeste artiche sono decisamente

un'altra cosa.

E allora fa sorridere la foto postata dal sempre più social sindaco di Milano Giuseppe Sala che immortala un tram milanese che avanza nella sua classica livrea gialla tra i fiocchi di neve. Non per metterla giù spessa, ma indubbiamente due cose che a Roma assomigliano sempre più a un miraggio: un tram che cammina e magari arriva addirittura alla ferma-

ta successiva e la neve che scende placida senza impedire a gente di buona volontà di andare a lavorare. E ai bambini di raggiungere la scuola.

«I milanesi non si spaventano per due fiocchi di neve dal... #amomilano» l'impetosa chiosa del primo cittadino di fronte alla serrata imposta dalla collega Virginia Raggi alla città eterna che i fiocchi di neve ieri alla fine li ha visti (...)

segue a pagina 13

LA POLEMICA

Guardate i film
ad alta velocità?
Netflix sdogana
i giorni di 36 ore

di **Francesco M. Del Vigo**

Preparatevi a pensionare i vostri vecchi orologi.

La giornata non ha più 24 ore. Roba vecchia, roba di altri tempi. Nel mondo di Netflix - la popolarissima piattaforma di streaming video - un giorno può avere anche trentasei ore. Non stiamo impazzendo del tutto, o forse sì, ma è tutto vero: giudicate voi. Il colosso americano, che ha in casaforte 160 milioni di abbonati in tutto il mondo, sta testando da qualche mese (e solo su alcuni dispositivi) la possibilità di vedere i suoi contenuti accelerati con una velocità massima di 1,5 volte rispetto al normale. Perché? Per poter divorare più velocemente film e serie tv. Così, ipoteticamente, uno spettatore può fruire di 36 ore di visione nel corso di una giornata. Per poi, con buone (...)

segue a pagina 16

IN ITALIA, FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA)
SPEDIRE IN TUTTI I PUNTI DI VENDITA E NEI CENTRI DI SPEDIZIONE IN TUTTI I TERRITORI

giessegi
QUALITÀ E RISPARMIO
MINI TRONTO CAGA

www.giessegi.it
Numero Verde 800-00-0000

IL GIORNO

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

SABATO 14 dicembre 2019
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Eterna emergenza in Lombardia

**Scuole a pezzi, ecco i soldi
Per l'asilo inagibile
il Comune paga la tata**

Calderola e Francioni alle pagine 2 e 3



Banche e giustizia, grane per Conte

Maggioranza spaccata sul salvataggio della Popolare di Bari. No dei renziani. Duello sulla prescrizione

Servizi alle pagine 7, 8 e 9

Governo traballante

**Sull'orlo
di una crisi
di nervi**

Bruno Vespa

Un sondaggio di 'Porta a porta' dice che oltre la metà degli italiani ritiene che la legge di bilancio aumenti le tasse, mentre soltanto un quinto è convinto del contrario. Questo accade per l'eccessiva mobilità dei provvedimenti (se annunci una tassa e poi la riduci, alla gente resta in mente la tassa e non la riduzione) e per la crisi di rigetto del pubblico dinanzi alla eccessiva litigiosità nella maggioranza. A parte Leu (ancora incredulo della sua posizione di governo), gli altri partiti sono in preda a una crisi di nervi. Nel Movimento 5 Stelle è evidente il timore che una emorragia di senatori in favore della Lega possa portare alla caduta di Di Maio e a una drammatica resa dei conti.

Continua a pagina 7

JOHNSON HA VINTO LE ELEZIONI: BREXIT PIÙ VICINA. ECCO COSA CAMBIERÀ PER GLI ITALIANI

GUIDA 10 DI LONDRA

Bonetti alle pagine 4 e 5



Il premier
britannico
Boris Johnson,
55 anni

DALLE CITTÀ

Milano

**Sos stalking
chi si cura
non ci ricasca
Recidive al 5%**

Palma nelle Cronache

Milano

**Insulti ai ghisa
Condannato
il rapper Emi lo Zio**

Servizio nelle Cronache

Milano

**L'Istituto Colonna
chiuderà
dopo 120 anni**

Lazzari nelle Cronache



Varese

**Bulli, botte e minacce
Nei guai l'influencer**

Rigano a pagina 17



La tennista vincitrice del Roland Garros

**Schiavone, grande Slam
«Ho sconfitto il tumore»**

Talotta e commento di Turrini nel QS

IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

SUSTENIUM PLUS

LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!

Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta sana, equilibrata e di uno stile di vita sano.



Oggi su Alias

Vietnam Tra immagini, archivi segreti e memoria, Nicola Bertasi espone a Parigi il reportage da un paese segnato dalla guerra



Alias Domenica

SPECIALE Sedici pagine per i libri delle streghe. Mark Danielewsky, Charles Dickens, Oscar Wilde, Susan Sontag e Amy Hempel



Le Monde diplomatique

DA MARTEDI 17 IN EDICOLA colpo di Stato in Bolivia; Sepulveda sulla rivolta in Cile; risveglio in Algeria; business del terrorismo in Nigeria

CON LE "ESTRATTEFFESTIVE" EURO 2,50 CON LE MONDE DIPLOMATIQUE EURO 2,50

quotidiano comunista il manifesto oggi con ALIAS

SABATO 14 DICEMBRE 2019 - ANNO XLIX - N° 299

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

REGNO UNITO: I CONSERVATORI CONQUISTANO 365 SEGGI, SCONFITTA STORICA PER CORBYN (A 203)

La guerra nel Labour è appena iniziata

Ho fatto tutto quello che ho potuto per guidare il partito... da quando sono diventato leader gli iscritti sono più che raddoppiati e il Labour ha proposto un manifesto serio, radicale, sì, ma molto serio e completo di costi. Il giorno dopo la sonora sconfitta elettorale

(partito fermo al 33%, otto punti sotto il risultato del 2017) Jeremy Corbyn non rassegna le dimissioni ma lascia intendere che se ne andrà all'inizio dell'anno. La guerra nel partito invece non aspetta e già parte il totonomi per la successione. Ora il ring diventa il Nec, il

National Executive Committee, il comitato esecutivo del partito.

Mentre il Regno Unito, sempre più diviso, è proiettato verso la Brexit di Boris Johnson, il partito nazionalista scozzese della premier Sturgeon ha già detto che non ci starà.

CLAUSIA A PAGINA 2

E ORA BREXIT

Nel divorzio si infila Trump

Il 31 gennaio 2020, dopo tre rinvii, la Gran Bretagna esce dalla Ue e diventa "paese terzo". Ma un'uscita senza accordo è ancora una possibilità

che preoccupa Bruxelles. Mentre Trump promette a Londra un "spatto commerciale, più favorevole di quello con la Ue".

MERLO A PAGINA 3

Un giorno da cani L'esito elettorale che disunisce il Regno

MASSIMO VILLONE

La vittoria di Johnson nel voto britannico era annunciata, seppure non nella misura di una maggioranza ampiamente superiore a quella assoluta. L'esito in termini parlamentari è netto. Ma ci consegna un paese più forte? Da questa considerazione possiamo partire per qualche riflessione che si rivolge anche all'Italia. Il tema decisivo della campagna elettorale è stato il dilemma tra Brexit e Remain. Johnson ha concentrato su questo il suo messaggio, affiancando solo come contorno alcuni temi sociali.

segue a pagina 4

Alla recente manifestazione delle sardine a Firenze foto Alejandro Biagianni

Sardina day
Oggi a Roma la grande nuotata delle sardine, l'Italia che «non si Lega» e «non abbocca» al populismo e all'odio. «A piazza San Giovanni non sarà una sfilata di vip, parliamo noi. Saremo un corpo intermedio fra politica e mondo civico». Flash mob anche in altre città italiane e in dodici capitali internazionali. E da domenica si lavora al dopo pagina 5

Sardine La grande caccia all'identità delle nuove piazze

GUIDO VIALE

Chi ha paura delle sardine? Chiunque abbia partecipato a una delle loro mobilitazioni ha percepito una grande voglia di partecipazione (che fa seguito ad altre mobilitazioni: molte di lavoratori, ma soprattutto quelle di Fridays for future e Nonanadimento), il rifiuto dei discorsi d'odio (ma anche delle prese in giro) che hanno dominato la scena politica e mediatica negli ultimi anni, la presenza di giovani e anziani, lavoratori e studenti, donne e uomini. E anche di destra e sinistra?

segue a pagina 15

Quale sarà il destino del movimento 5 stelle?
La risposta nell'ultimo libro di Marco Morosini già ispiratore e ghostwriter di Beppe Grillo
MARCO MOROSINI SNATURATI
Dalla social-ecologia al populismo (auto)biografia non autorizzata del Movimento 5 Stelle

all'interno
Mes L'Eurosummit rassicura Conte
ANDREA COLOMBO PAGINA 8
Battaglia di Tripoli Scatta l'ora zero di Haftar
ROBERTO PRINZI PAGINA 9
Dazi loro Cina e Usa, accordo sulla «fase uno»
SIMONE PIERANNI PAGINA 9

FRIDAYS FOR FUTURE
Greta incita Torino: «Proseguire la lotta»
Al Friday for future di Torino Greta infiamma i 5 mila giovani di piazza Castello: «Non c'è alternativa, dobbiamo continuare a lottare». Intanto, mentre alla Cop25 si tenta un compromesso, al Consiglio d'Europa spunta l'accordo sul «Green Deal» proposto da Ursula von der Leyen. SERVIZI ALLE PAGINE 6/7

Clima
Perché il mercato delle emissioni non frena il disastro
RICCARDO PETRELLA
Dire la verità fa paura, ma devastare la Terra ancora di più. La questione del secolo non è il «cambio climatico» e come mitigarlo e adattarsi con una gestione efficiente della «transizione energetica», ma la predazione e distruzione della vita del Pianeta.

Il clima è cambiato. I giovani cambiano aria. Lo dice l'ExtraTerrestre.
in edicola PER TUTTO IL MESE
Generazione L. Extraterrestre
2,50€
il manifesto

Pesci Italiane Sped. in a.p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. (Imp/CRM/232103) 81214 9 770925 215017





€ 1,20 ANNO COMI-N° 344 ITALIA
PREZZI IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/01/02/98

Fondato nel 1892



Sabato 14 Dicembre 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE E PRODUZIONE: "IL MATTINO" - "IL CORAIO" - EURO 130

La tennista
L'ultimo ace della Schiavone «Ho sconfitto il tumore»
Ferri a pag. 20



La critica
Se Ficarra e Picone riescono a riempire solo il botteghino
Valerio Caprara a pag. 51



La mostra a Prato
La lezione di Caravaggio nel Seicento napoletano
Lattuada a pag. 15



Brexit lampo l'accordo tra Johnson e l'Europa

Il premier: noi fuori entro il 31 gennaio La Ue: in 6 mesi intesa sui commerci Flop socialisti, Corbyn pronto all'addio

Ajello, Marconi, Pirone, Pollio Salimbeni e Santonastaso a pag. 2 a 5

Il commento
SE IL DIVORZIO NON SPAVENTA PIÙ BRUXELLES

Romano Prodi

La vittoria di Boris Johnson è risultata ancora maggiore del previsto. Solo Londra e la Scozia hanno resistito di fronte al trionfo del Partito conservatore, mentre hanno ceduto perfino le roccaforti laburiste delle tradizionali aree operaie. Senza addentrarmi nell'analisi del voto credo che sia opportuno approfondire le conseguenze. In primo luogo è diventata certa l'uscita della Gran Bretagna dall'Unione europea ed è quindi esclusa ogni ipotesi di ripetizione del referendum. Diventa inoltre quasi impossibile ogni ipotesi di distacco della Scozia dal Regno Unito. Anche se in Scozia si è registrato un vero e proprio trionfo del Partito nazionalista, del tutto contrario alla Brexit, un referendum per il distacco può essere infatti autorizzato solo dal Parlamento di Westminster. *Continua a pag. 51*

Lo scenario
LE 4 INCOGNITE SUL FUTURO DELL'UNION JACK

Gianni Molinari

Boris Johnson ha vinto «senza se e senza ma». Ha la maggioranza che per mesi ha chiesto e non ottenuto da un Parlamento che comunque trovava maggioranze solo per dire no e potrà quindi portare il Regno Unito fuori dall'Unione europea, sostiene, entro il 31 gennaio prossimo. Tuttavia, la vittoria di Boris Johnson è piena di incognite ed è destinata, con ogni probabilità, a sancire la fine del Regno Unito, articolato in quattro nazioni, com'è ora. Johnson ha vinto riassorbendo tutto il mondo del "leave" che si era affidato al Brexit d'assalto come Nigel Farage, ha vinto ancora nelle campagne e in alcune città industriali in declino dove né il Blairismo, prima, né gli stessi conservatori, poi, hanno costruito un'alternativa forte alla produzione industriale pesante. *Continua a pag. 51*

Salvataggio delle banche nuovo fronte nel governo

► Consiglio dei ministri di emergenza per il commissario alla Popolare di Bari Italia Viva diserta: no agli aiuti. Manovra, i dubbi del Colle su tempi e cambi

Torre Annunziata La cittadinanza onoraria



Paolo Siani, fratello di Giancarlo, e il sindaco di Torre Annunziata Vincenzo Ascione

Mattarella: «Giancarlo Siani un sacrificio per la libertà»

L'invitato a Torre Annunziata Gigi Di Fiore a pag. 11

Consiglio dei ministri di emergenza per la Banca popolare di Bari, commissariata da Banca d'Italia. E nel governo si apre un nuovo fronte. Italia viva non partecipa alla riunione di governo, mentre il leader cinquestelle Di Maio avverte: «Non dobbiamo fare un decreto per aiutare i banchieri, ma per mettere in sicurezza i conti correnti degli italiani». Sulla legge di Bilancio, intanto, si accende il faro del Colle: dubbi su tempi e cambi. *Conti e Dimito alle pagg. 7 e 13*

Punto di Vespa
LA CRISI DI NERVI DEI GIALLOOROSI
Bruno Vespa

Un sondaggio di "Porta a porta" dice che oltre la metà degli italiani ritiene che la legge di bilancio aumenti le tasse, mentre soltanto un quinto è convinto del contrario. *Continua a pag. 50*

Napoli, pool di pm contro le aggressioni dei medici in corsia

L'allarme scattato dopo 100 raid in un anno Linea preferenziale per arginare il fenomeno

Leandro Del Gaudio

Un pool di magistrati specializzato nel contrasto alle aggressioni negli ospedali napoletani, finora più di cento. Il gruppo che il procuratore Mellillo dovrà stabilire una linea preferenziale per arginare il fenomeno rendendo più rapidi i collegamenti di informazioni tra i principali presidi ospedalieri e gli uffici della questura. *In Cronaca*

La gaffe
Il Comune di Napoli sfratta le suore senza avvisarle

Il Comune di Napoli sfratta le suore ma dimentica di avvisarle. Imbarazzo a Palazzo San Giacomo. *Barbuto in Cronaca*

Oggi il debutto Si al 4-3-3, Mertens in panchina Il Napoli targato Ringhio torna allo schema di Sarri

Roberto Ventre

Comincia l'avventura del nuovo tecnico che negli allenamenti ha mostrato già tutta la sua grinta, un sanguigno da calciatore e poi da allenatore. Gattuso ha battuto molto sull'aspetto caratteriale e nello stesso tempo su quello tattico, curato con particolare attenzione ieri durante la rifinitura a Castel Volturno: prove di 4-3-3, più congeniale a diversi azzurri, a cominciare dal capitano Insigne. Il modulo

è nelle corde della squadra che ha giocato con lo stesso sistema nei tre anni di Sarri: ma ovviamente l'interpretazione presenta delle differenze. Oggi, contro il Parma, rientra in campionato Milik che si è ripresentato alla grande in Champions League contro il Genk realizzando una tripletta: il polacco, quindi, è favorito per una maglia da titolare al centro dell'attacco dove è in ballottaggio con Mertens. *A pag. 17 Agata, Giordano e Majorano alle pagg. 18 e 19*



CAPSULE O PONTI STACCATI?
PONTEFIX®
FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI
PRODOTTO TASCABILE CHE CONSENTE DI RIFISSARE DA SOLI PONTI, CORONE, CAPSULE E DENTI A PERNO
da FIMO IN FARMACIA www.fimosrl.it





Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 141-N° 344 ITALIA

NAZIONALE



Sabato 14 Dicembre 2019 • S. Venanzio

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Il caso Cannabis light legalizzata
Gli esperti: «Rischi per i giovani»
Melina a pag. 18



L'intervista Eike Schmidt:
«Torneranno altre opere rubate all'Italia»
Larcan a pag. 24



Il campionato La Roma distratta
Fonsecchia la processa Lazio, ora tutto sulla Champions
Nello Sport



LA MAGIA DEL DIGITALE
2 mesi a soli 6€
vai su: shop.ilmessaggero.it/natale

Effetti dello strappo
Un divorzio più facile con occasioni per l'Italia

Romano Prodi

La vittoria di Boris Johnson è risultata ancora maggiore del previsto. Solo Londra e la Scozia hanno resistito di fronte al trionfo del Partito Conservatore, mentre hanno ceduto perfino le roccaforti laburiste delle tradizionali aree operaie. Senza addentrarmi nell'analisi del voto credo che sia opportuno approfondirne le conseguenze.

In primo luogo è diventata certa l'uscita della Gran Bretagna dall'Unione Europea ed è quindi esclusa ogni ipotesi di ripetizione del referendum. Diventa inoltre quasi impossibile ogni ipotesi di distacco della Scozia dal Regno Unito. Anche se in Scozia si è registrato un vero e proprio trionfo del Partito Nazionaleista, del tutto contrario alla Brexit, un referendum per il distacco può essere infatti autorizzato solo dal Parlamento di Westminster. La maggioranza conservatrice, resa così forte dal voto dello scorso giovedì, impedirà infatti ogni consultazione popolare in materia.

In secondo luogo si cercherà di costruire (almeno in una prima fase) un legame ancora più forte fra la Gran Bretagna e gli Stati Uniti. Le dichiarazioni trionfali di Trump parlano perfino di un nuovo trattato tra gli Usa e il Regno Unito "molto conveniente rispetto ad ogni accordo con l'Unione Europea". Non sono convinto che questo obiettivo sia facile da raggiungere.

Continua a pag. 26

La Brexit lampo di Johnson

►La promessa del premier: fuori il 31 gennaio. Asse con Trump. Pressing Ue: accordo in 6 mesi
Corbyn tradito dalle periferie: verso le dimissioni. Cosa cambia per gli italiani, dallo studio ai viaggi

LONDRA La Brexit lampo di Johnson. Dopo la larga vittoria alle elezioni il premier inglese promette: «Fuori il 31 gennaio». Il pressing della Ue sul commercio: accordo in 6 mesi. Il leader dei laburisti Corbyn tradito dalle periferie: verso le dimissioni. Cosa cambia per gli italiani, dallo studio ai viaggi: presumibile un anno di transizione, il passaporto dal 1° gennaio 2021.

Ajello, Di Branco, Malfetano, Marconi e Pollio Salimbeni da pag. 2 a pag. 7

I flussi

Boom dei Tories in provincia e dove vinse il sì al Leave

Diodato Pirone

Non c'è dubbio: i Conservatori inglesi (non britannici) hanno vinto la grande maggioranza dei seggi e controllano agevolmente Westminster. A pag. 3

Consiglio europeo

Salva Stati, Conte ottiene un rinvio Intesa sulla Libia

dal nostro inviato Marco Conti

BRUXELLES Più Salvini attacca l'Europa e più Giuseppe Conte guadagna margini a Bruxelles. A pag. 8

Di Maio e Iv contro l'intervento pubblico

Il Tesoro commissaria la Popolare Bari ma sul salvataggio è scontro nel governo

Rosario Dimitto

La Popolare di Bari arriva al capolinea. Dopo un'agonia lunga più di un anno e aver bruciato 1,2 miliardi dal



2015, ieri Bankitalia ha azzerato gli organi di amministrazione e controllo. Di Maio e Italia Viva all'attacco contro l'intervento pubblico. A pag. 19

L'annuncio di Francesca Schiavone: ho lottato, ora sono felice



«Contro il tumore la vittoria più bella»

Francesca Schiavone, 39 anni, ha rivelato di aver sconfitto il tumore (Foto L'ESPRESSO) Frasca nello Sport

Piove, scuole chiuse protesta anti-Raggi di famiglie e presidi

►Roma, serrata per mancata prevenzione La replica: «La vita vale più delle polemiche»

Simone Canettieri

La bufera c'è stata. Ma politica e civile. Con la Capitale chiusa - scuole, parchi e cimiteri - per pioggia e vento. Senza, fortunatamente, disastri o danni particolari tali da giustificare la grande serrata. In compenso però Virginia Raggi ha passato la giornata di ieri a difendersi dalle accuse. A pag. 15

Visto dalle mamme

Il figlio in ufficio privilegio da sindaco

Marina Valensise

Virginia Raggi è una madre amorevole. Davanti all'allerta meteo ha scelto la cautela. Continua a pag. 26

Città DIVERSE, stessa app!

Chiama il taxi con **appTaxi**.
Roma, Milano, Firenze, Bologna...

PROVACI!

appTaxi
www.apptaxi.it/get

Il delitto al parco: l'uomo lo aspettava in auto Diabolik, il suo braccio destro può rivelare chi tese la trappola

Giuseppe Scarpa

Quando Diabolik è stato ucciso c'era anche Fabrizio Fabietti. Il 7 agosto il narcos, socio in affari del capo ultras della Lazio, era a bordo dell'auto posteggiata in via Lemonia dalle parti del civico 273, la strada che costeggia il Parco degli Acquedotti. E potrebbe aver visto il volto del killer. A pag. 17



SEGNO DEL CANCRO AFFARI SUPER

Buon giorno, Cancro! Quando vi svegliate con Luna nel segno, siete felici. Questa di oggi è particolarmente interessata al lavoro e affari, cercate di fare tutto il possibile e restate sempre in contatto con persone in grado di aiutarvi. Auguri. L'oroscopo all'interno

ALDO CAZZULLO ROMANZO

PECCATI IMMORTALI

FABRIZIO RONGONE

"Una perfetta alternanza di situazioni, amare o esilaranti, degna di Fruttero & Lucentini." Corrado Augias

MONDADORI

* € 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 € 1,00; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50



il Resto del Carlino

SABATO 14 dicembre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Due anni fa la legge: per ora solo 170mila

Biotestamenti, città ancora indietro Il boom è a Pesaro

Bartolucci, Gentili e Spadazzi alle pagine 10 e 11



Banche e giustizia, grane per Conte

Maggioranza spaccata sul salvataggio della Popolare di Bari. No dei renziani. Duello sulla prescrizione

Servizi alle pagine 5, 6 e 7

Governo traballante

Sull'orlo di una crisi di nervi

Bruno Vespa

Un sondaggio di 'Porta a porta' dice che oltre la metà degli italiani ritiene che la legge di bilancio aumenti le tasse, mentre soltanto un quinto è convinto del contrario. Questo accade per l'eccessiva mobilità dei provvedimenti (se annunci una tassa e poi la riduci, alla gente resta in mente la tassa e non la riduzione) e per la crisi di rigetto del pubblico dinanzi alla eccessiva litigiosità nella maggioranza. A parte Leu (ancora incredulo della sua posizione di governo), gli altri partiti sono in preda a una crisi di nervi. Nel Movimento 5 Stelle è evidente il timore che una emorragia di senatori in favore della Lega possa portare alla caduta di Di Maio e a una drammatica resa dei conti.

Continua a pagina 5

JOHNSON HA VINTO LE ELEZIONI: BREXIT PIÙ VICINA. ECCO COSA CAMBIERÀ PER GLI ITALIANI

GUIDA 10 DI LONDRA

Bonetti alle pagine 2 e 3



Il premier britannico Boris Johnson, 55 anni

DALLA CITTÀ

Tribunale allo stremo

Caruso 'bussa' a Roma: «Ci servono 15 giudici»

Bianchi in Cronaca

Il campione si racconta

Alex Zanardi: «Grazie allo sport ho dato il meglio»

Baroncini in Cronaca

Basket, stasera l'anticipo

La Virtus in Fiera contro Brindisi per ripartire

Selleri nel Qs



Don Stanzone: «Proteggono anche gli atei»

Il sacerdote degli angeli «Esistono, ho le prove»

Bruschi e commento di Rondoni a pagina 12



La tennista vincitrice del Roland Garros

Schiavone, grande Slam «Ho sconfitto il tumore»

Talotta e commento di Turrini nel QS

IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

SUSTENIUM PLUS

LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!

Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.

AUTOURTITI

 Via Amba Alagi 1-35r
 tel. 010-267322

SABATO 14 DICEMBRE 2019

IL SECOLO XIX

ORARIO CONTINUATO
 SERVICE
 h7,30/18,00
 VENDITA
 h9,30/19,00
 www.autourtiti.it

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "GENTE" in Liguria, AL e AT. In omaggio "Italia Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXVIII - NUMERO 292, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50

GNN

GENOVA E SAMP, DERBY DI PASSIONE IN UN FERRARIS TUTTO ESAURITO

ARRICHIELLO, BASSO, FRECCERO, GAMBARDI, SCHIAPPAPIETRA E UN'ANALISI DI DONOFRI / PAGINE 40-43



DIECI DONNE REGINE DEL PALCO Fiorello, edicola in piazza nel Sanremo di Amadeus

LEDNE / PAGINA 36

INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Economia-Marittimo	Pagina 12
Genova	Pagina 16
Cinema/Tv	Pagina 34/35
Xte	Pagina 36
Sport	Pagina 40
News	Pagina 41

DOPO IL TRIONFO ELETTORALE Johnson ha fretta: «Fuori dall'Ue entro gennaio» Lite con la Scozia

Boris Johnson non perde tempo. Dopo la schiacciante vittoria alle elezioni, che ha regalato ai conservatori la più ampia maggioranza dai tempi della Thatcher, il premier britannico ha annunciato che per vedere realizzata la Brexit è questione di settimane. «Lascieremo l'Unione europea entro il 31 gennaio senza se e senza ma», ha detto. Johnson ha usato toni pacati, invitando il Paese a restare unito e a «sanare le ferite», e ha promesso che il suo sarà «un governo del popolo». Ma il leader confermato dal voto si trova alle prese con la prima grana, quella della Scozia: i nazionalisti, forti del risultato elettorale, sono tornati a chiedere un referendum per l'indipendenza.

GLI INVIATI BRESOLINE E SIMONI, RUZZO E SCHIANNI / PAGINE 2-5



Greta in Italia: «Clima, il 2020 è l'anno dell'azione»

Greta Thunberg (foto LaPresse) parla a Torino ai sostenitori del movimento Fridays for Future CATALANO E ROSSI / PAGINE 6-7

LA SFIDA PER BUSSANA VECCHIA



Il borgo rinato dal terremoto rifiuta la pace con il Demanio

All'estero lo conoscono come il borgo degli artisti. In Liguria, come il paese rinato dalle sue ceneri dopo il terremoto del 1887. Ma Bussana Vecchia, nell'entroterra di Sanremo, rischia di entrare nella storia come la capitale delle carte bollate. Dal Demanio sono arrivate richieste di pagamento tasse arretrate alle famiglie che, dagli anni '50, hanno occupato le case abbandonate e le hanno rese abitabili. Alcuni pensavano che fosse l'inizio di una regolarizzazione, invece si è scoperto che le case potrebbero essere messe all'asta. E la comunità Artisti di Bussana chiederà i danni al Demanio.

L'INVIATO MENDUINI / PAGINA 11

ROLLI



IL COMMENTO

BILLEMOTT

IL PLEBISCITO CHE ARCHIVIA L'INCERTEZZA

Gli elettori britannici hanno scelto il minore dei due mali. Il risultato non significa che Boris Johnson o la Brexit siano popolari, ma che il governo può ora intervenire con decisione.

L'ARTICOLO / PAGINA 5

GENOVA, CONCLUSA L'OPERAZIONE DA 700 MILIONI. LA QUOTAZIONE POTREBBE RIPARTIRE GIÀ DA FEBBRAIO

Carige, missione compiuta La banca torna in Borsa dopo l'aumento di capitale

Popolare di Bari, no di Renzi e M5S al salvataggio pubblico: è rischio crisi

Carige torna in Borsa. L'aumento di capitale da 700 milioni si è concluso e il flottante ha raggiunto il 10,8% del capitale. La banca supera così la soglia del 10% e il titolo può essere riadesso alle negoziazioni di Piazza Affari. La quotazione potrebbe ripartire già da febbraio. Scontro nel governo sul salvataggio pubblico della Popolare di Bari, commissariata da Bankitalia.

SERVIZI / PAGINE 12 E 13

IL RETROSCENA

Gilda Ferrari

Resta l'ipotesi fusione, saranno decisive le mosse dei trentini

Se Cassa Centrale Banca non compirà le quote del Fitd servirà una fusione con altri.

L'ARTICOLO / PAGINA 12

IL CASO AUTOSTRADE

Tommaso Fregatti e Marco Grasso

Falsi report sui viadotti congelata a Castellucci la buonuscita milionaria

Atlantia blocca la buonuscita all'ex ad Castellucci dopo lo scandalo dei falsi report.

L'ARTICOLO / PAGINA 9

OBBIETTIVO: MENO MOROSI IN LIGURIA Arte, lettera a 4200 inquilini: chiedete il reddito di cittadinanza

Arte, l'azienda regionale per le case popolari, mancherà entro fine anno a 4.200 dei suoi inquilini a Genova e provincia. Tanti, infatti, secondo i calcoli dell'azienda, sono i potenziali beneficiari del reddito di cittadinanza o della pensione di cittadinanza. Una parte dell'assegno è infatti vincolato al pagamento dell'affitto.

E. ROSSI / PAGINA 16

BUONGIORNO

Quando Roma s'allaga e anche quando, come ieri, non s'allaga, tutti ci diciamo: eh, però bisognerebbe pulire i tombini e le caditoie. A Roma fra sconosciuti non si parla del tempo e basta, si parla del tempo per parlare dei tombini e delle caditoie da pulire. Da anni. Ogni tanto un sindaco dice (non solo Virginia Raggi): abbiamo pulito i tombini e le caditoie. Poi Roma si allaga e noi ci diciamo: non avevano pulito i tombini e le caditoie. E così ieri, siccome i tombini e le caditoie eccetera, il sindaco attuale ha chiuso le scuole e pure i parchi e i cimiteri, perché, ha spiegato, l'incolumità dei bambini e dei cittadini è la nostra prima preoccupazione. Sul sito della Protezione civile c'era scritto: codice giallo. Nell'ordine: codice verde, nessun allarme; codice giallo, allarme ordinario; codice arancio, allar-

Roma città chiusa

me moderato; codice rosso, allarme elevato. Eccoli lo spirito di Roma: l'ordinario è preoccupante. Chiudersi in casa: eccola la nostra lapide. Si chiudono le strade perché ci sono le buche, si chiudono i negozi nel weekend perché c'è la concorrenza degli stranieri, si chiudono le scale mobili, si chiudono le discariche e si chiude ai termovalorizzatori perché i rifiuti sono brutti, si chiudono i progetti dello stadio nuovo perché coltivano cemento e non fiori, si chiude agli investitori perché portano denaro che è sterco del diavolo e si chiude alle Olimpiadi perché poi ci si fanno sopra le tangenti. Come se ci fosse rimasta soltanto la strategia dei topi con cui condividiamo la città: rimanere rintanati per paura dell'ombra.

MATTIA FELTRI

CAPODANNO
2020
 IN ARENA
 SPETTACOLO MUSICALE
 DJ GELSO con percussionisti
 FUOCHI D'ARTIFICIO

Gioielleria Degola
 Via S. Luca, 4/2 - piano Tel. 010 251 1537

LIQUIDAZIONE TOTALE
 PER CHIUSURA ATTIVITA'
 FINO AL 31 DICEMBRE

Gioielli, Argenti, Orologi, Pendole, e tanto altro



€ 2,50* in Italia — Sabato 14 Dicembre 2019 — Anno 155*, Numero 344 — ilsole24ore.com

*solo per gli acquisti ad edicola e fino ad esaurimento copie: la vendita abituata obbligatoria con Arco e Letteratura - Registrazione (El Sole 24 Ore) n. 344 - 1/19 - 26/12/2019

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



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Legge di Bilancio
Accelera ancora
la riscossione
delle tasse
degli enti locali

Caso Bsi
La Svizzera
sblocca la lista
dei corentisti
chiesta dall'Italia



Luigi Lovecchio
— a pagina 20

Bernasconi e Gallberti
— a pagina 23



FTSE MIB 23329,33 -0,26% | SPREAD BUND 10Y 156,40 -2,70 | €/€ 1,1174 +0,33% | BRENT DTD 69,07 +0,80% | Indici&Numeri → PAGINE 32-35

PopBari commissariata Sul piano di salvataggio Renzi spacca il governo

LA CRISI DEL CREDITO

Bankitalia dispone l'arrivo dell'amministrazione straordinaria per le perdite

Italia Viva diserta il CdM sul decreto salva-banca: «Niente sconti a chi sbaglia»

Di Malo prende tempo: serve una riflessione. Nuovo vertice nel week end

Edizione chiusa in redazione alle 22,45

Alla Popolare di Bari arrivano i commissari mandati da Bankitalia. Ma il piano di salvataggio si ferma sulla porta di Palazzo Chigi: il progetto per ricapitalizzare la banca attraverso il Mediocredito centrale divide il governo aprendo scenari di crisi. La spaccatura ha preso forma ieri sera, quando era prevista una riunione del Consiglio dei ministri che è iniziata poi con un'ora di ritardo e senza generare alcun esito nel momento in cui queste pagine andavano in stampa. Un dato è certo: Italia Viva si è espressa contro l'iniziativa, minacciando di disertare la riunione, mentre i 5 Stelle hanno chiesto una pausa di riflessione. Nuovo CdM atteso nel week end. **Davide Ferranti** — a pag. 13

ALTA TENSIONE

Maggioranza in bilico: pronte nuove uscite dal M5S
Conte cerca rinforzi in Senato

Manuela Perrone — a pag. 8

TLC. MOSSA A SORPRESA



L'operazione. Sky prepara lo sbarco nel settore della telefonia

Sky gioca la carta del 5G di Fastweb

Non solo Open Fiber. Ci sarà anche Fastweb alla base dello sbarco di Sky nel mondo della telefonia fissa e di Internet. «Da sempre noi vendiamo i nostri servizi a chi lo richiede e anche con Sky sarà così», dice l'amministratore delegato di Fastweb, Alberto Calcinò. Il servizio broadband di Sky, che dovrebbe partire nei primi tre mesi del 2020, farà leva dunque sulla fibra fino a casa

di Open Fiber, ma anche su quella di Fastweb. Non solo. L'accordo significa per Sky anche l'utilizzo delle frequenze 5G, grazie alle quali Fastweb punta a sviluppare una parte della rete fissa a banda ultralarga. Un'altra opportunità tecnologica che permetterà a i gruppo Sky di arricchire l'offerta al mercato.

Andrea Biondi — a pag. 16

Dazi, nell'accordo Usa-Cina entrano hi-tech e proprietà intellettuale

COMMERCIO GLOBALE

Nell'intesa riduzione parziale delle tariffe Record a Wall Street

Chiusura di un'era del negoziato Usa-Cina, alla vigilia del 15 dicembre, data di nuovi dazi. Previsto il massiccio acquisto da parte della Cina di prodotti americani per un valore di 50 miliardi di dollari. L'intesa riguarda nove macro capitoli: dal rafforzamento della proprietà intellettuale al trasferimento di tecnologia. Wall Street festeggia con record. **Riccardo Burlamini** — a pag. 4

DOPO IL VOTO

Brexit, più vicina l'uscita inglese ma Scozia e Irlanda minacciano la secessione

Nicol Degli Innocenti — a pagina 3



Trionfo. Il premier inglese Boris Johnson

Emergenza Libia: vertice Conte, Merkel e Macron

«STOP ALLA GUERRA»

Tutte le parti internazionali depingono le armi, comprese Russia e Turchia: parli la diplomazia. È l'appello sulla Libia firmato da Conte, Merkel e Macron dopo un vertice a margine del Consiglio Ue, alla luce dell'escalation che rende la situazione incontrollabile.

Piccoli — a pag. 19

L'ANALISI

COSÌ L'ITALIA PERDE LA PRESA

di Roberto Bongiorno

Assistere, impotenti, alla pericolosa deriva che sta prendendo la Libia, e alla intrusione di potenze straniere in sostegno ai due belligeranti, induce a porsi alcune domande. Ma l'Europa dov'è? E l'Italia? Cosa fa l'Italia? — Continua a pagina 19



GIOVANNI RASPINI

milano roma firenze venezia verona napoli nizza montecarlo londra

Manovra, su 50 norme mancia il test finale della Ragioneria

I RITOCCHI SETTORIALI

Dal centenario del Pci al museo della diga del Gleno microfondi per 50 milioni

Meaf all'opera per verificare le coperture dei mini-ritocchi settoriali (oltre 50) entrati nella manovra nel passaggio in commissione Bilancio al Senato: lunedì la fiducia in Aula. Su queste "norme mancia" si poserà la lente decisiva della Ragioneria dello Stato. Il conto delle micro-norme sarebbe di 50 milioni. **Mobili e Rognari** — alle pag. 5-7

LA NOVITÀ

Industria 4.0: il bonus per la ricerca esteso anche a design e innovazione

Carmine Fotina — a pag. 7

IL RISIKO DEI LISTINI

L'ipotesi Sia nel futuro di Borsa Italiana fuori dal club Lse

— Servizio a pagina 25

BUSSOLA & TIMONE

Europa distratta dai litigi interni mentre il mondo corre

di Giovanni Tria

Il trionfo di Boris Johnson avvicina la Brexit porando fine a un lungo psicomdramma. Rimane l'incertezza relativa alla futura collocazione della Gran Bretagna. Essa ha di fronte due strade. La prima è mantenere la struttura normativa e regolamentare europea che le ha consentito di essere il principale hub europeo di servizi, non solo finanziari, in modo tale da negoziare accordi

che le consentano di continuare a godere dei vantaggi derivanti da un collegamento stretto con il mercato unico europeo. La seconda strada è quella di andare verso una regolamentazione e un corpo legislativo divergente, e quindi concorrenziale con quello europeo, e più vicino all'area chiamata "angolo-sterza", al fine di cercare spazio competitivo globale oltre l'Europa. — Continua a pagina 17

PANORAMA

CONSIGLIO EUROPEO

Clima, la Polonia non sottoscrive il progetto Von der Leyen

La Polonia non firma il progetto New Green Deal lanciato dalla presidente della Commissione Ue, Ursula von der Leyen. Il premier polacco giudica troppo oneroso raggiungere l'obiettivo della neutralità climatica entro il 2050. Per questo chiede più tempo e maggiori risorse, mentre i restanti 26 Paesi vanno invece avanti con il programma. — a pagina 18

IL CASO TARANTO

Ex Ilva, il piano del Governo non sarà a «zero esuberi»

Si allontana la possibilità di avere un programma di rilancio dell'ex Ilva di Taranto a zero esuberi. Lo ha spiegato il gestore ArcelorMittal (3.500 in Cig) e ieri lo ha detto anche il premier Conte (molti di meno). Duri i sindacati: firmano solo con la piena occupazione. — a pagina 9

L'INTERVISTA

Cereda (Ibm): «La tecnologia potrà travolgere le banche»

Pierangelo Soldavini — a pagina 14

PROGETTO BORSA

I ricavi di BolognaFiere vanno oltre i 200 milioni

Il giro d'affari di BolognaFiere supererà a fine 2019 i 200 milioni di euro, in anticipo di quattro anni rispetto al business plan, spiega il presidente Giampaolo Calzolari. «Il nuovo ciclo di crescita potrebbe preludere all'ingresso in Borsa», aggiunge il manager. — a pagina 10

.food

ECONOMIA DEL CIBO E AGROALIMENTARE



Vigneti, Barolo verso i 2 milioni per ettaro

Negli ultimi anni le quotazioni delle superfici a vite sono cresciute costantemente di valore fino a scoprire i frutti in passato più pregiati. I più costosi sono quelli nella zona del Barolo. Sul podio anche il Montalcino e il Doc del Trentino Alto Adige. **Giorgio dell'Orefice** — a pag. 30

ILSOLE24ORE.COM



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





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Sabato 14 dicembre 2019
Anno LXXV - Numero 344 - € 1,20
S. Giovanni della Croce dottoreDirezione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003
(conv. in L. 27/02/2004 n.46) art. 1 comma 1, DCB ROMA - *Abbonamenti a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,20
a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20 - ISSN 0391-6960DIRETTORE FRANCO BECHIS
www.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it

UNA CADUTA DI STILE

Conte minaccia Il Tempo

Il premier tuona: «Sarete i primi ad essere querelati quando non sarò più alla guida del governo»
È furioso per l'inchiesta sui debiti tributari della famiglia della fidanzata, salvata dal suo dl fiscale

DI FRANCO BECHIS

Teri mattina mi è arrivato dal portavoce di Giuseppe Conte questo messaggio: «Il Presidente ha chiarito sin dall'inizio del suo mandato che non agirà mai contro la stampa approfittando della sua veste di Presidente del Consiglio. Ha rinunciato a iniziative di tutela giudiziaria (...)

segue a pagina 5

Falso allarme

Ordinanza tardiva Raggi nella bufera

Genitori infuriati per le scuole chiuse volute dalla sindaca



Conti a pagina 15

Caos meteo

Piovono alberi Traffico in tilt

Il forte vento fa strage di piante tra Capitale litorale e Castelli romani



a pagina 14

Piazza Navona

Pure la Befana rischia lo sfratto

Bancarelle sequestrate al mercatino di Natale È corsa contro il tempo

Verucci a pagina 19

Rifiuti

Il prossimo anno aumenta la Tarifi

La denuncia dell'Ama «Senza soluzioni costretti ad alzare la tariffa»

Magliaro a pagina 18

Rocco a capotavola

Casalino ha MES paura anche alla Merkel E strappa qualche concessione all'Italia

Bonanni a pagina 6



Casamonica re pure in prigione

Omicidio di Diabolik

L'amico di Piscitelli sentì gli spari e scappò via

Ossino a pagina 20

«... «I Casamonica a Rebibbia fanno il bello e il cattivo tempo. Se la comandano con le guardie». Tra partite a tennis e pizzini. A rivelarlo ieri, durante il maxi processo per associazione mafiosa a una quarantina di appartenenti al clan sinti, è il collaboratore di giustizia Fazzari, membro di una storica famiglia di 'ndrangheta. Ha raccontato di essere stato minacciato in carcere dai Casamonica, dopo aver saputo della sua collaborazione.

Di Corrado a pagina 3

PELLICCE ALVIANO

Il sottile piacere... della differenza!

DICEMBRE SEMPRE APERTI

36 mesi senza interessi!

Roma Piazza San Giovanni Bosco, 6 - Tel.06.71.08.848
www.pelliccealviano.it

SHOP online www.alvianofurs.com

buona tv a tutti

di Maurizio Costanzo

Domenica scorsa, a «Che tempo che fa», su RaiDue, nel salotto di Fabio Fazio, ho visto uno straordinario Enrico Brignano che ha commentato l'apertura della Scala di Milano, con la prima della «Tosca». Teniamo presente che tutto era avvenuto nella lunga serata del sabato: poche ore dopo, Brignano, aveva già costruito e sapeva interpretare un monologo sinceramente molto divertente. Complimenti. Complimenti anche a Paolo Del Debbio che, con la sua trasmissione «Dritto e rovescio», in onda il giovedì su Rete alle 21.30, è arrivato al 7.36 di share con un milione e duecentocinquanta mila spettatori di media. (...)

Segue a pagina 33

Le novità nella manovra

Mille docenti di sostegno in più e sconti per chi cura gli animali

Barbieri a pagina 7

Maggioranza in bilico al Senato

Il presidente del Consiglio fa la guerra ai voltagabbana

Di Majo a pagina 4

POLITICA A ROMA



GRANDI MANOVRE

La Lega cresce ancora e svuota Forza Italia Pure Bordonni lascia il Cav

Di Mario a pagina 17

IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

SUSTENIUM PLUS

SUSTENIUM PLUS LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!

Un integratore studiato per dare il giusto sostegno energetico, necessario in ogni momento dell'anno.

Sabato 14 Dicembre 2019

Nuova serie - Anno 29 - Numero 295 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

* A Salerno e provincia, in abbinamento esclusivo con la Gazzetta del Mezzogiorno a € 1,30

* Nelle province di Bari, Barietta, Andria, Trani e Foggia, in abbinamento esclusivo con la Gazzetta del Mezzogiorno a € 1,30

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



LEGGE DI BILANCIO/1
Esente Irpef la Nاسpi investita dal disoccupato nella coop
Cirioli a pag. 23

LEGGE DI BILANCIO/2
Incentivi 4.0 per gli agricoltori Regime di favore per l'oleoturismo
Chiarello a pag. 24

CORTE DI CASSAZIONE
Il saldo negativo di cassa fa scattare l'accertamento
Ferrara a pag. 25

CONGEDO
Un certificato per spostare la maternità a dopo il parto
Cirioli a pag. 29

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Manorra 2020 - Il ddl bilancio all'esame del Senato
Multinazionali - L'accordo Entrate-Gdf sullo scambio dati
Immigrati - La sentenza della Consulta sulle espulsioni
Conti in rosso - La sentenza della Corte di cassazione

Giulio Sapelli: il voto inglese era scontato. La storia, in sostanza, ha rimesso le cose a posto
Alessandra Ricciardi a pag. 5

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

OFFERTA LIMITATA
Speciale Natale 2019
ABBONATI A ITALIAOGGI

SCOPRI TUTTE LE OFFERTE SU CLASSABBONAMENTI.COM/NATALE

Mani Gdf sulle multinazionali

Valanga di informazioni a disposizione delle Fiamme gialle: è l'effetto della convenzione per lo scambio automatico dei dati delle imprese internazionali

Le mani della Guardia di finanza sui dati fiscali delle multinazionali. Grazie a un accordo siglato con l'Agenzia delle entrate, entreranno nella disponibilità delle Fiamme gialle le informazioni contenute nella rendicontazione Paese per Paese, adempimento fiscale con il quale le imprese internazionali che operano in Italia comunicano all'amministrazione l'ammontare annuo dei ricavi, gli utili lordi e le imposte pagate e maturate.

Mandolesi a pag. 27

I tedeschi perdonano i loro debiti, ma non i nostri



Le grandi banche tedesche sono piene di derivati finanziari, eppure nessuno chiede alle banche tedesche di coprire il rischio. E qualche giorno fa, quando la banca NordLB ha rischiato di fallire, gli enti pubblici tedeschi l'hanno salvata con 2,8 miliardi, senza bail-in, cioè senza chiedere soldi ai privati. E la Commissione europea? Ha detto sì!

Luciano a pag. 2

ORSI & TORI

Si discute di quanto la Brexit cambierà la Gran Bretagna, l'Europa (per questo leggere il bel libro di Bepi Pezzulli, *L'altra Brexit*, pubblicato da Class Editori) e naturalmente il mondo. I due biondi, uno con il ciuffo e l'altro con la spettinatura selvaggia, certamente andranno a braccetto, e non solo perché sono di destra e conservatori, ma anche per bassa convenienza. Con Boris Johnson al comando, per Donald Trump sarà più facile tenere a bada un'Europa ridotta e oggettivamente forlita, anche se gli europei continentali non hanno mai potuto spendere euro nella ex Perfidia Albione: quindi, attraverso la differenza di moneta, con la sterlina perfino coniata in oro, ci si sentiva una sorta di cittadini di seconda categoria. Bene, non ci vorrà molto tempo per capire quale vento effettivo soffierà. Come dire che non

continua a pag. 2

LUNEDÌ IN EDICOLA

Autonomi parassitiformi

CON MILANO FINANZA

Class.Mi,
il magazine per usare il futuro che già esiste

a pag. 15

CROWD FUND ME Day

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

Save the date!
15 | GENNAIO | 2020
Ore 17.00
Palazzo Mezzanotte
Piazza Affari 6 - Milano

PREMIUM PARTNER
CleanBnB

MEDIA PARTNER
CLASS CNBC

PARTNERS
directa
ORACLE NETSUITE
OWIDE
BDO
Technomy
FERM

* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbinamento esclusivo a "IL SECCOLO XIX" a € 2,50



LA NAZIONE

SABATO 14 dicembre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Il compleanno del nostro giornale al Cenacolo di Santa Croce

La Nazione, 160 anni da festeggiare insieme

Lienzi a pagina 10



Banche e giustizia, grane per Conte

Maggioranza spaccata sul salvataggio della Popolare di Bari. No dei renziani. Duello sulla prescrizione

Servizi alle pagine 5, 6 e 7

Governo traballante

Sull'orlo di una crisi di nervi

Bruno Vespa

Un sondaggio di 'Porta a porta' dice che oltre la metà degli italiani ritiene che la legge di bilancio aumenti le tasse, mentre soltanto un quinto è convinto del contrario. Questo accade per l'eccessiva mobilità dei provvedimenti (se annunci una tassa e poi la riduci, alla gente resta in mente la tassa e non la riduzione) e per la crisi di rigetto del pubblico dinanzi alla eccessiva litigiosità nella maggioranza. A parte Leu (ancora incredulo della sua posizione di governo), gli altri partiti sono in preda a una crisi di nervi. Nel Movimento 5 Stelle è evidente il timore che una emorragia di senatori in favore della Lega possa portare alla caduta di Di Maio e a una drammatica resa dei conti.

Continua a pagina 5

JOHNSON HA VINTO LE ELEZIONI: BREXIT PIÙ VICINA. ECCO COSA CAMBIERÀ PER GLI ITALIANI

GUIDA 10 DI LONDRA

Bonetti alle pagine 2 e 3



Il premier britannico Boris Johnson, 55 anni

DALLA CITTÀ

Paura a scuola

Minaccia studenti e colleghi Professore denunciato

Servizio in cronaca

Barberino del Mugello

Dopo il sisma ancora 120 senza un tetto

Guidotti in cronaca

Ultimo colpo alla «setta»

Forteto, chiusa l'associazione E' solo una coop

Brogioni in cronaca



Don Stanzone: «Proteggono anche gli atei»

Il sacerdote degli angeli «Esistono, ho le prove»

Bruschi e commento di Rondoni a pagina 12



La tennista vincitrice del Roland Garros

Schiavone, grande Slam «Ho sconfitto il tumore»

Talotta e commento di Turrini nel QS

IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

SUSTENIUM PLUS

LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!

Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta sana, equilibrata e di uno stile di vita sano.



la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli

Anno 44 - N°295

Sabato 14 dicembre 2019



Oggi con Robinson e D

In Italia € 2,50

PROFONDO ROSSO

Banche rotte Governo in panne

Il commissariamento della Popolare di Bari scatena il caos nella maggioranza. Renzi e 5S disertano Consiglio dei ministri, slitta decreto per il salvataggio. Sanità, soldi ai medici di base per tagliare file in ospedale

di Tommaso Ciriaco
e Annalisa Cuzzocrea

Alle dieci di sera intorno al tavolo del Consiglio dei ministri si ritrovano solo Conte, Gualtieri, Franceschini, Amendola, Speranza e Fracarro. Di Maio ritira la delegazione dei ministri 5S.

● a pagina 3
di Andrea Greco ● a pagina 2
di Michele Bocci ● a pagina 17

Il commento

Sulla pelle dei risparmiatori

di Francesco Manacorda

Salvare i risparmiatori e non i banchieri». La frase, anzi lo slogan, pronunciata ieri da Luigi Di Maio ha il merito di rappresentare in sole sette parole la questione politica che fa traballare – ancora una volta – il governo.

● a pagina 3

Altan

UNA VACCA
VALE UNA.



LONDRA



▲ Primo ministro Boris Johnson

DAN KITWOOD/GATTY IMAGES

Il re Boris “Brexit ora”

Resa dei conti nel Labour, addio Corbyn. Sassoli: la sinistra perde se guarda al passato

di Alberto D'Argenio, Enrico Franceschini
e Antonello Guerrera ● da pagina 6 a pagina 13

I britannici europei

Trump festeggia

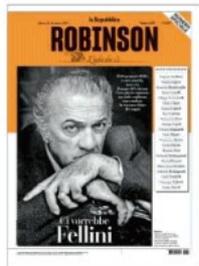
Noi sconfitti
così riusciremo
a rialzarci

di Timothy Garton Ash
● a pagina 8

Un messaggio
anche per i dem
americani

di Federico Rampini
● a pagina 35

Da oggi Robinson



Ci vorrebbe
Fellini

IL NUOVO LIBRO DI

PAOLO
MIELI
LE VERITÀ
NASCOSTE

TRENTA CASI
DI MANIPOLAZIONE
DELLA STORIA

Rizzoli

6 EDIZIONI

TRIPOLI

Merkel-Macron-Conte “Giù le mani dalla Libia”

L'Europa cerca di fermare Putin e Erdogan. Haftar lancia l'attacco finale alla capitale

di Vincenzo Nigro

L'analisi

La guerra di Libia è a un punto di svolta. Tutto gira attorno a un evento possibile (l'entrata di Haftar a Tripoli), che se si verificasse farebbe esplodere lo scontro in una dimensione insostenibile per l'Europa.

● alle pagine 14 e 15

Il Paese
che non c'è più

di Lucio Caracciolo
● a pagina 34

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

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

Prezzi di vendita all'estero: Austria, Germania € 2,20 - Belgio, Francia,
Isole Canarie, 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

Esercizi di stile | consigli per Natale
Ecco i doni perfetti per sentirsi più vicini

SPECIALE - DA PAGINA 31 A PAGINA 40



Fellini Una mostra per i 100 anni del regista
"Incrociava pop e cultura, spesso frainteso"

FRANCO GIURELLI - PP. 24-25



LA STAMPA

SABATO 14 DICEMBRE 2019



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTILIBRI) | L'ANNO 153 | N. 341 | IN ITALIA | SPEDIZIONE ABB. POSTALE E.D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) | ART. 1 COMMA 1, DCB - TO | www.lastampa.it

GNN

DOPO IL TRIONFO ALLE URNE HA GIÀ AVUTO L'INCARICO

Johnson preme "Entro Natale votiamo il piano per la Brexit"

Resta la spina scozzese: servirà un referendum
Trump promette una nuova intesa commerciale

LE RAGIONI DEL CONSENSO

IL PLEBISCITO CHE ARCHIVIA L'INCERTEZZA

BILLEMOTT

Gli elettori britannici hanno scelto il minore dei due mali che gli sono stati proposti nelle prime elezioni generali convocate a dicembre del 1923. Il risultato non significa che Boris Johnson o la Brexit siano popolari, ma la grande maggioranza parlamentare e la percentuale di voti ottenute dai conservatori sicuramente significano che il governo può intervenire con decisione, sia sulla Brexit sia sulle misure di politica interna che la maggior parte degli elettori ritiene più importanti: lavoro, salute, criminalità e istruzione. La maggioranza di 78 seggi ottenuta dai conservatori rappresenta il miglior risultato del partito dopo la terza vittoria elettorale di Margaret Thatcher nel 1987. Ancora più notevole, tuttavia, in un sistema elettorale dove il vincitore prende tutto e che ha visto attribuire maggioranze parlamentari a governi poco votati, è il fatto che Johnson abbia vinto con il 44% dei voti, il massimo mai raggiunto dalla prima vittoria di Thatcher, nel 1979.

CONTINUA A PAGINA 23

ALBERTO SIMONI
INVIATO A STOKES-ON-TRENT

La muraglia rossa si è sgretolata, i bastioni laburisti nel Nord dell'Inghilterra e nelle West Midlands sono saltati come tappia a un matrimonio: Blyth Valley con le sue ciminiere, Workington trasformato dal think tank Onward nel prototipo del collegio nel mirino dei conservatori. Qui, dove l'elettorato è bianco, maschio e working class, Johnson è la sua armata di candidati fedeli alla Brexit sono stati lesti ad acciuffare il popolo dei dimenticati. - P. 8

LA MATTINA, MASTROLILLI, RIZZO
E SOFFICI - PP. 9-11

INTERVISTA

Veltroni rilancia "Subito gli Stati Uniti d'Europa"

FRANCESCA SCHIANCHI - P. 11

LA TRATTATIVA CON LA UE

Passaporti, visti e confini: 11 mesi per i negoziati

MARCO BRESOLIN - P. 9

STAMPA PLUS ST+

BANCA COMMISSARIATA

REI E SPINI

Popolare di Bari, un caso nel Cdm senza 5S e renziani

P. 6



LA MANIFESTAZIONE A ROMA

AMABILE E TOMASELLO

La sfida delle sarde "In piazza S. Giovanni saremo in 100 mila"

P. 5



LE STORIE

GIUSEPPE LEGATO

Clan in Valle d'Aosta L'infiltrazione azzera i vertici della politica

P. 14

MAURIZIO TERNAVASIO

Il collezionista di radio antiche: "Le aggiustò ma non le ascolto"

P. 29



Greta Thunberg, 16 anni: ieri ad ascoltarla c'erano 5 mila persone

IL COMIZIO A TORINO

L'urlo di Greta "Clima, il 2020 anno dell'azione"

LIDIA CATALANO - P. 2

LA CONFESSIONE PRIVATA

"Vorrei tornare a vivere come un'adolescente"

ANDREA ROSSI - P. 3

BUONGIORNO

Roma città chiusa

MATTIA FELTRI

Quando Roma s'allaga e anche quando, come ieri, non s'allaga, tutti ci diciamo: eh, però bisognerebbe pulire i tombini e le caditoie. A Roma fra sconosciuti non si parla del tempo e basta, si parla del tempo per parlare dei tombini e delle caditoie da pulire. Da anni. Ogni tanto un sindaco dice (non solo Virginia Raggi): abbiamo pulito i tombini e le caditoie. Poi Roma si allaga e noi ci diciamo: non avevano pulito i tombini e le caditoie. E così ieri, siccome i tombini e le caditoie eccetera, il sindaco attuale ha chiuso le scuole e pure i parchi e i cimiteri, perché, ha spiegato, l'incolumità dei bambini e dei cittadini è la nostra prima preoccupazione. Sul sito della Protezione civile c'era scritto codice giallo. Nell'ordine: codice verde, nessun allarme; codice giallo, allarme ordinario; codice arancio,

allarme moderato; codice rosso, allarme elevato. Ecco lo spirito di Roma: l'ordinario è preoccupante. Chiudersi in casa: eccola la nostra lapide. Si chiudono le strade perché ci sono le buche, si chiudono i negozi nel weekend perché c'è la concorrenza degli stranieri, si chiudono le stazioni della metropolitana perché si sono rotte le scale mobili, si chiudono le discariche e si chiude ai termovalorizzatori perché i rifiuti sono brutti, si chiudono i progetti dello stadio nuovo perché coltivano cemento e non fiori, si chiude agli investitori perché portano denaro che è sterco del diavolo e si chiude alle Olimpiadi perché poi ci si fanno sopra le tangenti. Come se ci fosse rimasta soltanto la strategia dei topi con cui condividiamo la città: rimanere rintanati per paura dell'ombra. —




**I MIGLIORI
AVVOCATI
E I MIGLIORI
STUDI LEGALI
IN ITALIA**

**FONDO PENSIONE NEL
2019 HA ASFALTATO IL TFR** **IN ALLEGATO**



**MILANO
FINANZA**

www.milanofinanza.it

Milano
5 febbraio 2020

**CONVEGNO
AWARD
LIBRO MAGAZINE
TELEVISIONE
WEB**

Scopri di più a pagina 2 e 6

€ 5,50* Sabato 14 Dicembre 2019 Anno XXXI - Numero 247 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Class Editori* Spedite in A.2 art. 1 e L. 46/04 DCB Milano

**LA CDP CHIAMATA A SALVARE ILVA, ALITALIA E A ENTRARE IN ASPI... MA NON PUÒ FAR TUTTO
CASSA DEPOSITI E SALVATAGGI?**

GEOFINANZA Trump vicino a un'intesa sui dazi con la Cina, propaganda o tregua? Johnson trionfa in Gran Bretagna e vuole subito la Brexit, ma come? Questi leader governeranno le borse



I vostri soldi appesi a due ciuffi biondi

ORSI & TORI
 DI PAOLO PANERAI

Si discute di quanto la Brexit cambierà la Gran Bretagna, l'Europa (per questo leggere il bel libro di Bepi Pezzulli, *l'altra Brexit*, pubblicato da Class Editori) e naturalmente il mondo. I due biondi, uno con il ciuffo e l'altro con la spettinatura selvaggia, certamente andranno a braccetto, e non solo perché sono di destra e conservatori, ma anche per bassa convenienza. Con Boris Johnson al comando, per Donald Trump sarà più facile tenere a bada un'Europa

ridotta e oggettivamente ferita, anche se gli europei continentali non hanno mai potuto spendere euro nella ex Perfidia Albione: quindi, attraverso la differenza di moneta, con la sterlina perfino coniata in oro, ci si sentiva una sorta di cittadini di seconda categoria. Bene, non ci vorrà molto tempo per capire quale vento effettivo soffierà. Come dire che non conviene spendere molto tempo in queste speculazioni. Anche perché c'è ben altro che sta cambiando il mondo e nessuno può prevedere che mondo sarà per figli, nipoti ed esseri umani ancora nella pancia delle madri. Bastano pochi dati, in parte già pubblicati su queste colonne. Per esempio, che fra 15 anni ci saranno altri 2 miliardi di cittadini della Terra che avranno in mano o in tasea un

COMMISSARIAMENTO
C'è un'altra banca
Carige a Bari

GHIZZONI (ROTHSCHILD)
Allo sportello è finito
il tempo dei tagli

DA SCOPRIRE
Al via il nuovo sito
www.milanofinanza.it

PARADOSSO ARAMCO
Se l'oro nero rende
ancora più del green


CALDERONI
 DIAMONDS SINCE 1840

QUEST'ANNO FAI UN REGALO DAVVERO INDIMENTICABILE E SENZA TEMPO: UN DIAMANTE CALDERONI

QUESTO NATALE REGALA UN DIAMANTE CALDERONI, IL CUSTODE PERFETTO DEI TUOI MOMENTI PIÙ IMPORTANTI. CALDERONI OFFRE UN'AMPIA GAMMA DI DIAMANTI CONTENUTI IN BUSTER PERSONALIZZABILI ADATTI A TUTTE LE OCCASIONI. UN REGALO UNICO, RESO ANCORA PIÙ PREZIOSO DAI SERVIZI CALDERONI E DAI QUASI 200 ANNI DI ESPERIENZA NEL SETTORE. SCOPRI I SERVIZI ESCLUSIVI SU CALDERONI.COM

A PARTIRE DA €89

Acquista il tuo diamante Calderoni su calderoni.com nelle boutique Rocca 1794 e nelle migliori gioiellerie



Buon Natale

DeWitt Group Company

Il Piccolo

Trieste

"Miraggio" treni veloci Industriali e artigiani esasperati dai ritardi

Categorie pronte ad alzare la voce contro le tante promesse disattese. Razeto: «Situazione sconcertante». Tilatti: «Ci hanno illusi». E Tondo interroga il governo

Marco Ballicotrieste. Debora Serracchiani dice che bisogna andare a Roma «a battere i pugni». Un invito alla giunta regionale visto il ritardo nella velocizzazione della ferrovia Venezia-Trieste concordato con Rfi già nel 2014. Con Massimiliano Fedriga che preferisce per ora il silenzio, e con l'assessore ai Trasporti che ha già bacchettato la compagnia statale, a rispondere è un altro ex presidente della Regione, Renzo Tondo. Pronto a coinvolgere l'ex ministro Maurizio Lupi per un'interrogazione parlamentare da presentare la prossima settimana. Lupi, eletto alla Camera in quota Noi con l'Italia come Tondo, fu protagonista dell'intesa, cinque anni fa, con il governo Fvg di Serracchiani e con quello Veneto di Luca Zaia, con il commissario straordinario per la Tav Venezia-Trieste Bortolo Mainardi e l'amministratore delegato di Rfi Michele Mario Elia per un collegamento ad alta velocità per fasi, un'opera da 1,8 e non da 7,5 miliardi, come era stato ipotizzato nel 2010. Di qui l'intenzione di Tondo di concordare con lui il question time per verificare le responsabilità dei tempi lunghi di un'opera che avrebbe dovuto essere realizzata entro il 2025 e di cui invece non si vede nemmeno il progetto di fattibilità. «Di certo è la conferma che pesiamo poco - osserva l'ex governatore carnico -. Me ne accorgo personalmente ogni volta che salgo in treno e inizio a viaggiare in velocità solo da e verso Mestre. Dopo di che c'è pure la contraddizione di fondo di governi con i 5 Stelle che frenano sulle grandi opere». Politica a parte, la pensa come Tondo anche Sergio Razeto, presidente di Confindustria della Venezia Giulia. «A mio parere la Tav sarebbe stata la soluzione migliore - commenta -. Ma, una volta preso atto che si era deciso per lavori meno costosi e più tempestivi, piuttosto che niente ci siamo accontentati di piuttosto. È ora sconcertante constatare che siamo fermi al palo, per passeggeri e per merci, sul potenziamento della linea esistente». Di «amara realtà» parla anche Graziano Tilatti, presidente regionale di Confartigianato. «Ci hanno raccontato che eravamo al centro dei rapporti con la Mitteleuropa e dei Corridoi transeuropei e invece continuiamo a fermarci a Mestre - dice l'imprenditore friulano -. Una situazione che si aggiunge a voli direzione Roma limitati e a caro prezzo: siamo realmente tagliati fuori. Colpa della politica? Più che altro la politica non è più attrezzata come in passato a ottenere riscontro nell'interlocuzione con gestori che non si curano delle esigenze del territorio e si nascondono dietro il pretesto dell'economicità del servizio». Se il presidente del porto Zeno D'Agostino si dice convinto che Rfi faccia «quello che serve» e auspica che si tratti solo di «ritardi sul cronoprogramma», la presidente degli industriali udinesi Anna Mareschi Danieli promuove il capitolo passeggeri: «L'attuale servizio ferroviario sulle lunghe percorrenze garantito dalle Frecce di Trenitalia fornisce buone opportunità di collegamento con Milano e Roma, le due principali destinazioni per viaggi di lavoro, e rappresenta una valida alternativa al trasporto aereo. L'ingresso di ItaloTreno ha poi ampliato ulteriormente l'offerta da Udine su Roma». Il nodo è il trasporto ferroviario merci: «Per renderlo più efficiente e vantaggioso sarebbe necessario adeguare l'infrastruttura agli standard internazionali che possono rendere competitiva questa modalità. In particolare, si tratta di consentire il transito di convogli fino a 550 metri di lunghezza e 2 mila tonnellate di peso. Dal punto di vista intermodale poi - conclude - accanto al successo dei servizi



Il Piccolo

Trieste

che fanno capo al porto di Trieste, sarebbe altrettanto necessario sviluppare l' offerta di quelli sull' Interporto di Cervignano, a beneficio delle attività manifatturiere regionali e delle zone contermini, in modo da ridurre il peso dei traffici su strada». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

La manovra 2020 arriva al traguardo Pacchetto famiglia da 44 milioni

Approvata la finanziaria con l'unanimità della maggioranza e i voti contrari delle opposizioni. Dato totale da 4,4 miliardi

Diego D'Ameliotrieste. La manovra di bilancio regionale 2020 è legge. L'approvazione della finanziaria avviene con l'unanimità del centrodestra e i voti contrari di tutte le opposizioni, per la prima volta senza maratone notturne. Tra le novità cardine figurano l'estensione alle tratte urbane dello sconto del 50% sul trasporto pubblico degli studenti under 26, l'abbattimento delle rette per la frequenza dei centri estivi, i contributi alla rottamazione delle auto, il progetto per l'introduzione di veicoli elettrici nella pubblica amministrazione e il bonus per l'installazione di nuovi infissi. I riparti

Considerando gli ultimi emendamenti approvati, la manovra chiude a 4,4 miliardi, di cui 2,36 miliardi per la sanità e 375 milioni per le politiche sociali. Se il vicepresidente con delega alla Salute Riccardo Riccardi incassa la parte preponderante del bilancio (cui aggiunge pure i 13 milioni per la Protezione civile), l'assessore Pierpaolo Roberti porta a casa 729 milioni, tra 506 milioni per la finanza locale, 192 per il personale, 19 per la polizia e voci minori. Il collega Graziano Pizzimenti potrà contare su 328 milioni: 198 per il trasporto pubblico locale e 130 per edilizia e viabilità. Alessia Rosolen attingerà invece a 132 milioni, per lavoro, formazione e famiglia, mentre Sebastiano Callari disporrà di 97 milioni per patrimonio ed economato. La dotazione di Sergio Bini per attività produttive e turismo pesa 90 milioni. E ci sono ancora gli 88 milioni di Barbara Zilli per finanze e bilancio, gli 82 milioni di Fabio Scoccimarro per ambiente (47) e benzina agevolata (35), i 64 di Stefano Zannier per l'agricoltura, i 56 di Tiziana Gibelli per cultura e sport. Il funzionamento della presidenza della Regione e del Consiglio costano infine 31 milioni.

Famiglia e istruzione

Proprio nella giornata di ieri, la giunta ottiene l'approvazione del "pacchetto famiglia" da 44 milioni, rivendicato come il più caratterizzante della manovra: 3 milioni per la frequenza di centri estivi pubblici e privati per i figli da 5 a 14 anni, 4 per allargare lo sconto del 50% sul trasporto scolastico alle linee urbane (per quelle extraurbane la spesa già ne vale 3,5), 5,5 milioni che si aggiungono alla dotazione di 10,5 milioni per estendere di un anno il bonus bebè da 1.200 euro e 17 per coprire la gratuità dell'asilo nido dal secondo figlio. Rosolen destina poi 70 milioni a lavoro e formazione, con l'impegno a rafforzare i Centri per l'impiego e la collaborazione con le agenzie per il lavoro. Dopo le polemiche sul rientrato taglio ministeriale, un emendamento della giunta assegna 50 mila euro alla Sissa, che si aggiungono ai 26 milioni in tre anni per il sistema universitario regionale. Edilizia e territorio

Sempre di ieri il via libera ai 20 milioni in tre anni per migliorare la sicurezza degli edifici scolastici, mentre 6,5 milioni sosterranno migliorie nei piccoli centri e 3 saranno impiegati per l'abbattimento di barriere architettoniche in edifici pubblici e musei. L'avvio degli incentivi per la sostituzione degli infissi costa 500 mila euro, mentre sul fronte infrastrutture il porto di Trieste incassa 5 milioni, anche a sostegno dell'interporto di Ferneti. Non mancano semplificazioni in edilizia, con la creazione dello "sportello unico" digitale e l'ampliamento delle attività che non richiedono comunicazioni di inizio lavori. I Comuni

Per quanto riguarda le autonomie locali, approvate ieri le concertazioni fra Regione e Comuni (progetti per 53 milioni nel triennio). Si inseriscono poi a bilancio dei municipi quasi 20 milioni in più derivanti dall'extra gettito Imu, come previsto dal patto finanziario con lo Stato. Rinvio



Il Piccolo

Trieste

all' anno prossimo il ritocco alle indennità dei sindaci, la cui quantificazione «sarà concordata con l' opposizione», spiega l' assessore Roberti, che porta a casa anche 4,3 milioni all' anno per fondo sicurezza e steward urbani e 3 milioni per l' installazione di sistemi di videosorveglianza in asili e case di riposo. I giorni precedenti il resto della stabilità era stato approvato nei giorni precedenti. Spiccano i 2,7 milioni per sanità e politiche sociali, con nuove linee di intervento per favorire l' integrazione lavorativa di persone con disabilità. Sul versante ambientale, ci sono i 20 milioni per l' acquisto di 600 veicoli elettrici destinati alla pubblica amministrazione e la creazione di infrastrutture di ricarica utilizzabili anche da privati. Con 1,4 milioni all' anno la Regione prevede inoltre contributi alla rottamazione di auto con più di sette anni, mentre un milione all' anno finanzia varie iniziative "plastic free". La cultura registra il finanziamento dell' art bonus che sostiene il mecenatismo privato con sgravi fiscali pari a un milione all' anno. Figurano poi 2 milioni all' anno per aumentare l' accessibilità dei musei pubblici e privati, 300 mila euro per incentivi alle imprese culturali e creative, 800 mila per lo scorrimento delle graduatorie delle manutenzioni degli impianti sportivi. Tra le novità per le attività produttive c' è la decisione di inserire Friulia all' interno di una società pubblica di nuova creazione che offrirà sostegno finanziario alle piccolissime aziende, con richieste di microcredito entro i 20 mila euro. Il governatore il presidente Massimiliano Fedriga parla di «legge di stabilità che valorizza la famiglia, promuove gli investimenti, tutela il lavoro e investe su sanità e welfare. I 44 milioni per le famiglie coprono un ampio ventaglio di iniziative». Fedriga rivendica poi l' azzeramento Irap in area montana e per i nuovi insediamenti industriali, nonché i prestiti per aiutare le imprese a sostenere gli sconti ai clienti previsti dall' ecobonus. «Fondamentali - sottolinea il presidente - le novità sulla salute, col raddoppio degli investimenti e le risorse necessarie al completamento dei lavori per gli ospedali di Pordenone, Udine e Trieste». L' opposizione il Pd bocchia la manovra con Roberto Cosolini: «Per il 2020 non c' è alcun segnale capace di dare un impulso alla crescita del Fvg. I capitoli dell' industria, artigianato, sviluppo economico locale, il commercio sono in riduzione, mentre le risorse destinate all' ambiente valgono un misero 1,85% del totale». Per Cristiano Shaurli, «mentre 250 famiglie sono a rischio per la crisi Safilo, l' ennesima di un lungo elenco la giunta Fedriga mette 32 milioni sulle solite telecamere e affini». Secondo il grillino Cristian Sergo, infine, «se abbiamo 30 milioni in più per la famiglia è perché si sono potute utilizzare le risorse che prima erano destinate alla Misura di inclusione attiva, grazie all' introduzione del Reddito di cittadinanza». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

nord adriatico magazine

Navi da crociera e sfida con Venezia in primo piano

Argomento di attualità in copertina del nuovo numero di Nord Adriatico Magazine, la rivista trimestrale di attualità, economia e storia del Golfo di Trieste-Monfalcone e del Litorale che torna in edicola oggi: la rivalità in campo crocieristico fra Trieste e Venezia, con la sfida lanciata dal porto giuliano allo strapotere della città lagunare, vista anche dall'ottica veneziana. Nel numero "invernale" inoltre una serie di servizi sulle spedizioni triestine in Antartide e tra i ghiacci polari e, tra gli altri, articoli sulle messe subacquee nel Golfo di Trieste e su itinerari alternativi in giro per i mercatini natalizi sul mare. Nelle pagine centrali il secondo poster staccabile, dedicato alla corazzata "Roma", nave-gioiello della cantieristica triestina.

The collage features several news items from Trieste Cronaca magazine. The main headline is 'La rinascita di Palazzo Biserini Nel 2020 museo della letteratura', with a sub-headline 'Intervento da 25 milioni. La città rinnova il design piazza Forcella via San Marco. L'occasione: l'arrivo di materiali su Goled, Isoper e Sika verranno trasferiti qui'. Below this is a large photograph of the interior of Palazzo Biserini, showing a grand staircase and high ceilings. To the right, there are smaller articles: 'Un francobollo speciale per celebrare i 300 anni del Porto Franco' with a photo of a stamp launch, 'L'Erbario della Weiss donato dalla sua amica alla scuola di Rozzol' with a photo of a group of people, and 'Navi da crociera si affida con Venezia' with a photo of a ship. At the bottom right is an advertisement for 'good vibrations' featuring a woman's face and the name 'beate uhse'.



Il Piccolo

Trieste

l' incontro

Un francobollo speciale per celebrare i 300 anni del Porto Franco

Andrea Pierini Una nave, un treno e una gru che sovrastano il Porto nuovo. È questa l' immagine del francobollo emesso in 500 mila esemplari dal ministero dello Sviluppo economico per omaggiare i 300 anni del Porto franco. Collegato al francobollo anche l' annullo filatelico che verrà usato per alcuni giorni per poi essere archiviato nel Museo postale. Il primo "timbro" è stato fatto dal presidente dell' **Authority** Zeno D' Agostino, dal sindaco Roberto Dipiazza, dall' assessore regionale al Lavoro Alessia Rosolen e dal responsabile della Filatelia di Poste italiane Fabio Gregori. Alla cerimonia conclusiva del ciclo di 35 appuntamenti organizzati per celebrare l' anniversario era atteso anche il ministro Stefano Patuanelli, alla fine bloccato a Roma per impegni istituzionali. In un video messaggio il responsabile dello Sviluppo economico ha però confermato che «stiamo lavorando per formalizzare l' extradoganalità, soluzione pensata come motore di sviluppo di una città che oggi ha un Pil industriale bassissimo e che avrà la possibilità di fare industria di vario tipo riuscendo ad attrarre nuovi investimenti e opportunità lavorative. Confermo anche l' impegno del nuovo esecutivo rispetto agli accordi già sottoscritti con il governo dell' Ungheria per l' area ex Teseco». D' Agostino ha poi anticipato che nei prossimi gironi verrà firmato un mutuo da 39 milioni di euro, a cui si aggiungono altri 5 milioni erogati a fondo perduto, per effettuare gli interventi sui binari. Gad Lerner, che ha presentato la serata, ha anche provato a provocare D' Agostino sul "rischio" della vendita del porto alla Cina: «In Italia è impossibile - ha più volte ribadito il presidente dell' Authority - perché il meccanismo è quello delle concessioni non delle vendite». Per Dipiazza «quello che è successo 300 anni fa con l' Austria potrebbe succedere di nuovo e sono convinto che la popolazione potrà finalmente tornare a crescere». Lerner ha quindi chiesto se questo potrebbe avvenire anche attraverso i migranti: «Dobbiamo programmare gli arrivi - ha spiegato il sindaco -. Io sono contrario all' accoglienza diffusa che ha fatto il male di questo Paese creando anche rabbia tra la popolazione». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Ansa

Trieste

Porti: Trieste, emesso francobollo per 300 anni Punto Franco

(ANSA) - TRIESTE, 13 DIC - Una mappa del porto di Trieste su cui è evidenziato a sinistra un treno adibito al trasporto delle merci, a destra una gru con elevatori per container e in basso una nave mercantile. Sono questi gli elementi raffigurati nel francobollo emesso dal ministero dello Sviluppo Economico e facente parte delle "Eccellenze del sistema produttivo ed economico" di Poste Italiane, dedicato al III centenario dell' istituzione del Porto Franco di Trieste, che è stato presentato oggi pomeriggio nel capoluogo giuliano. Realizzato dalla bozzettista Silvia Isola l' annullo filatelico è stato realizzato con una tiratura di 500mila esemplari. "Il francobollo presentato oggi suggella l' importanza che il porto di Trieste ha assunto nel corso della storia ed è testimonianza, oggi come in passato, del suo ruolo centrale nei mercati internazionali", ha detto il presidente dell' **Autorità del Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale** Zeno D' Agostino. (ANSA).



Un francobollo emesso dal MiSE per omaggiare i 300 anni del porto franco di Trieste

(FERPRESS) - Trieste, 13 dicembre 2019 - Si è svolta oggi alla Torre del Lloyd la cerimonia conclusiva del III Centenario di istituzione del Porto Franco di Trieste. Momento centrale della celebrazione è stata la presentazione del francobollo celebrativo emesso dal Ministero dello Sviluppo Economico, facente parte della categoria "le Eccellenze del **sistema** produttivo ed economico" di Poste Italiane. Realizzato dalla bozzettista Silvia Isola e stampato dall' Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, l' annullo filatelico sul porto di Trieste è stato realizzato con una tiratura di 500.000 esemplari, in 6 colori. Di dimensioni 40 x 30mm circa, riproduce sullo sfondo una mappa del porto di Trieste, su cui si stagliano a sinistra un treno adibito al trasporto delle merci, a destra una gru con elevatori per container e in basso al centro una nave mercantile, a testimoniare lo storico ruolo del porto di Trieste nei mercati internazionali. In apertura di cerimonia, il Ministro dello Sviluppo Economico Stefano Patuanelli è intervenuto con un video messaggio per motivare la decisione del MISE di dedicare un francobollo al Porto Franco e ricordare l' importanza dello scalo giuliano per tutto il **sistema** Paese: " Il porto di Trieste è da sempre nodo dei traffici tra Oriente e Occidente, grazie alle sue peculiarità come i profondi fondali e le connessioni ferroviarie giornaliere verso le maggiori destinazioni europee" ha spiegato il ministro. "Lo scalo è una risorsa importante per tutto il **sistema** Paese, per questo stiamo lavorando per formalizzarne l' extradoganalità. Questo potrà essere il motore di sviluppo di una città che oggi ha un PIL industriale bassissimo, ma che, attraverso la possibilità di fare industria di vario tipo - come la trasformazione delle merci nelle aree portuali - potrà attrarre nuovi investimenti e opportunità lavorative" ha concluso Patuanelli. Per l' occasione, il giornalista Gad Lerner ha moderato l' incontro a cui sono intervenuti il sindaco di Trieste Roberto Dipiazza, il responsabile Corporate Affairs Filatelia di Poste Italiane Fabio Gregori e il presidente dell' **Autorità** del **Sistema Portuale** del **Mare Adriatico Orientale** Zeno D' Agostino. "Il francobollo presentato oggi suggella l' importanza che il porto di Trieste ha assunto nel corso della storia ed è testimonianza, oggi come in passato, del suo ruolo centrale nei mercati internazionali. Il porto è l' anima di Trieste." ha commentato il presidente Zeno D' Agostino. "Snodo di riferimento nel Mediterraneo per la Nuova Via della Seta, grazie al potenziamento della rete ferroviaria e allo status giuridico di Porto Franco, lo scalo giuliano è al primo posto per movimentazione totale di merci e primo terminal petrolifero del Mediterraneo, ma è soprattutto il primo porto italiano per movimentazione ferroviaria. Con un record di 10.000 treni raggiunto nel 2018 e 210.000 camion tolti dalla strada, il porto di Trieste rappresenta oggi come un tempo un vero modello in termini di efficienza, sostenibilità e attenzione alla qualità del lavoro" aggiunge D' Agostino. Con la cerimonia di oggi si è concluso il ricco palinsesto celebrativo del Trecentesimo anniversario dell' istituzione del Porto Franco di Trieste, che ha visto susseguirsi a partire dal 18 marzo 2019 ben 35 eventi culturali e d' intrattenimento aperti alla città, fra cui concerti, spettacoli, laboratori per bambini, open day, visite guidate, presentazione di libri, convegni internazionali sulla portualità e logistica, che hanno coinvolto in totale oltre 4.500 persone.



Trieste: francobollo per i 300 anni Porto Franco

D'Agostino: 'Celebrato con un francobollo il primo porto italiano'

Massimo Belli

image_pdfimage_print TRIESTE Si è svolta oggi alla Torre del Lloyd la cerimonia conclusiva del III Centenario di istituzione del Porto Franco di Trieste. Momento centrale della celebrazione è stata la presentazione del francobollo celebrativo emesso dal Ministero dello Sviluppo economico, facente parte della categoria le Eccellenze del sistema produttivo ed economico di Poste Italiane. Realizzato dalla bozzettista Silvia Isola e stampato dall'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, l'annullo filatelico sul porto di Trieste è stato realizzato con una tiratura di 500.000 esemplari, in 6 colori. Di dimensioni 40 x 30mm circa, riproduce sullo sfondo una mappa del porto di Trieste, su cui si stagliano a sinistra un treno adibito al trasporto delle merci, a destra una gru con elevatori per container e in basso al centro una nave mercantile, a testimoniare lo storico ruolo del porto di Trieste nei mercati internazionali. In apertura di cerimonia, il ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli è intervenuto con un video messaggio per motivare la decisione del Mise di dedicare un francobollo al Porto Franco e ricordare l'importanza dello scalo giuliano per tutto il sistema Paese: Il porto di Trieste è da sempre nodo dei traffici tra Oriente e Occidente, grazie alle sue peculiarità come i profondi fondali e le connessioni ferroviarie giornaliere verso le maggiori destinazioni europee ha spiegato il ministro. Lo scalo è una risorsa importante per tutto il sistema Paese, per questo stiamo lavorando per formalizzarne l'extradoganalità. Questo potrà essere il motore di sviluppo di una città che oggi ha un Pil industriale bassissimo, ma che, attraverso la possibilità di fare industria di vario tipo come la trasformazione delle merci nelle aree portuali potrà attrarre nuovi investimenti e opportunità lavorative, ha concluso Patuanelli. Per l'occasione, il giornalista Gad Lerner ha moderato l'incontro a cui sono intervenuti il sindaco di Trieste Roberto Dipiazza, il responsabile Corporate Affairs Filatelia di Poste Italiane Fabio Gregori e il presidente dell'Autorità del Sistema portuale del Mare Adriatico orientale Zeno D'Agostino. Il francobollo presentato oggi suggella l'importanza che il porto di Trieste ha assunto nel corso della storia ed è testimonianza, oggi come in passato, del suo ruolo centrale nei mercati internazionali. Il porto è l'anima di Trieste, ha commentato il presidente Zeno D'Agostino. Snodo di riferimento nel Mediterraneo per la Nuova Via della Seta, grazie al potenziamento della rete ferroviaria e allo status giuridico di Porto Franco, lo scalo giuliano è al primo posto per movimentazione totale di merci e primo terminal petrolifero del Mediterraneo, ma è soprattutto il primo porto italiano per movimentazione ferroviaria. Con un record di 10.000 treni raggiunto nel 2018 e 210.000 camion tolti dalla strada, il porto di Trieste rappresenta oggi come un tempo un vero modello in termini di efficienza, sostenibilità e attenzione alla qualità del lavoro ha concluso D'Agostino. Con la cerimonia di oggi si è concluso il ricco palinsesto celebrativo del Trecentesimo anniversario dell'istituzione del Porto Franco di Trieste, che ha visto susseguirsi a partire dal 18 marzo 2019 ben 35 eventi culturali e d'intrattenimento aperti alla città, fra cui concerti, spettacoli, laboratori per bambini, open day, visite guidate, presentazione di libri, convegni internazionali sulla portualità e logistica, che hanno coinvolto in totale oltre 4.500 persone.



Radiocor Plus

Trieste

Porto Trieste: Mise emette francobollo per celebrarne i 300 anni

(Il Sole 24 Ore Radiocor Plus) - Milano, 13 dic - E' stato presentato oggi a **Trieste** il francobollo celebrativo emesso dal Ministero dello Sviluppo Economico per i 300 anni dall' istituzione del **porto** franco della citta'. La cerimonia ha rappresentato l' evento conclusivo del III centenario della fondazione del **Porto**. Il francobollo presentato oggi fa parte della categoria "le Eccellenze del sistema produttivo ed economico" di Poste Italiane. Realizzato dalla bozzettista Silvia Isola e stampato dall' Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato, l' annullo filatelico sul **porto** di **Trieste** e' stato realizzato con una tiratura di 500.000 esemplari, in 6 colori. Alla cerimonia ha preso parte il Ministro dello Sviluppo Economico Stefano Patuanelli con un video messaggio per motivare la decisione del Mise di dedicare un francobollo al **Porto** Franco e ricordare l' importanza dello scalo giuliano per tutto il sistema Paese. "Il **porto** di **Trieste** e' da sempre nodo dei traffici tra Oriente e Occidente - ha detto Patuanelli - grazie alle sue peculiarita' come i profondi fondali e le connessioni ferroviarie giornaliere verso le maggiori destinazioni europee. Lo scalo e' una risorsa importante per tutto il sistema Paese, per questo stiamo lavorando per formalizzarne l' extradoganalita'. Questo potra' essere il motore di sviluppo di una citta' che oggi ha un Pil industriale bassissimo, ma che, attraverso la possibilita' di fare industria di vario tipo - come la trasformazione delle merci nelle aree portuali - potra' attrarre nuovi investimenti e opportunita' lavorative". Cop-Com



Trieste Prima

Trieste

Gru, navi e treni: le Poste dedicano un francobollo ai 300 anni del porto

Le celebrazioni per i 300 anni dalla proclamazione del porto franco di Trieste si sono concluse oggi 13 dicembre con la presentazione del francobollo che Poste Italiane ha voluto dedicare all' importante ricorrenza

NICOLÒ GIRALDI

Le celebrazioni per i 300 anni dalla proclamazione del **porto** franco di **Trieste** si sono concluse oggi 13 dicembre con la presentazione del francobollo che Poste Italiane ha voluto dedicare all' importante ricorrenza e che si è tenuto nel salone della torre del Lloyd, sede dell' Autorità Portuale giuliana. All' evento, moderato dal celebre giornalista Gad Lerner e in cui era atteso il ministro dello Sviluppo Economico Stefano Patuanelli bloccato a Roma per lavoro, sono intervenuti il sindaco Roberto Dipiazza e il presidente dell' Autorità Portuale Zeno D' Agostino. Il francobollo: navi, gru e treni Il francobollo è stato presentato dal responsabile Corporate Affairs di Poste Italiane, Fabio Gregori, che lo ha "annullato" con uno speciale timbro, come tradizionalmente avviene in queste occasioni. La vignetta filatelica di Poste Italiane ritrae alcuni dei simboli del potere mercantile e portuale di **Trieste**: un treno adibito al trasporto delle merci, una gru e infine, una nave mercantile, tutti elementi simbolici che tuttavia hanno contribuito, soprattutto durante la gestione D' Agostino, a ridare vita al **porto** giuliano. I numeri del **porto** "L' operazione di oggi - ha commentato D' Agostino - suggella l' importanza che il **porto** di **Trieste** ha assunto nel corso della storia ed è testimonianza, oggi come in passato, del suo ruolo centrale nei mercati internazionali". Secondo il numero uno dell' Ap infatti "il **porto** è l' anima della città ed è snodo di riferimento nel Mediterraneo per la Nuova Via della Seta" guidando la classifica italiana dei porti per quanto riguarda la "movimentazione totale di merci" e piazzandosi al primo posto del terminal petrolifero del Mediterraneo, "con 10 mila treni nel 2018 e 210 mila camion tolti dalla strada". La zona franca Durante la serata, Zeno D' Agostino ha conversato con il giornalista Gad Lerner su argomenti di politica economica e mercantile. "A **Trieste** abbiamo un regime portuale diverso rispetto al resto d' Italia - ha spiegato il numero uno del **porto** - e la zona franca, rispetto ad un mondo che si chiude, dà un vantaggio competitivo grandissimo, in relazione alla "guerra" dei blocchi". "Potremmo partire domani con le attività manifatturiere - ha continuato D' Agostino - ma dobbiamo lavorare e vedere quello che succede nel futuro, anche perché è solo una questione di interpretazione delle leggi". Le parole di Patuanelli Il ministro Patuanelli, bloccato a Roma per ragioni di lavoro, ha voluto mandare un video messaggio definendo il **porto** di **Trieste** "una risorsa importante per tutto il sistema Paese" e ha fatto intendere come il governo stia "lavorando per formalizzarne l' extradoganalità". Patuanelli ha definito questa operazione come il "motore di sviluppo della città". In chiusura, il ministro ha affermato come "l' accordo di programma per la chiusura dell' area a caldo della Ferriera di **Trieste** dovrebbe avvenire nei prossimi giorni".



Informazioni Marittime

Trieste

Trieste, Zeno D' Agostino premiato con il San Giusto d' oro

Il riconoscimento, assegnato dall' Assostampa del Friuli Venezia Giulia, per "il suo personale contributo allo sviluppo del porto" e della città

Per "il suo personale contributo allo sviluppo del porto" e della città, al presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, Zeno D' Agostino, è stato assegnato il premio San Giusto d' oro 2019 nel corso della cerimonia tenuta giovedì a Trieste nella sala del Consiglio comunale in piazza dell' Unità d' Italia. L' evento giunto alla sua 53esima edizione è stato organizzato dall' Assostampa del Friuli Venezia Giulia, con la collaborazione del Comune di Trieste e della Fondazione CrTrieste. Per l' Assostampa FVG, con il premio a D' Agostino, "si vuole riconoscere, a trecento anni dalla nascita del Porto Franco, il suo personale contributo allo sviluppo del porto, dunque del futuro di Trieste: uno sviluppo fatto di numeri importanti e in continua ascesa ma soprattutto di visione, di capacità di integrare i territori e di non accontentarsi della pur significativa crescita occupazionale; merito anche della volontà del presidente D' Agostino di vivere la città, partecipando alla sua vita quotidiana e dialogando con i suoi protagonisti, tra cui gli operatori dell' informazione, senza limitarsi a governarne importanti e fondamentali processi dall' alto o dal di fuori". Un riconoscimento quindi alla persona, ma anche al ruolo strategico su scala internazionale che il porto ha riacquisito sotto la guida del manager veronese. D' Agostino va così ad aggiungersi al novero dei prestigiosi premiati tra i quali figurano Giorgio Strehler, Ottavio Missoni, Claudio Magris, Gillo Dorfles, Lelio Luttazzi, Boris Pahor, Susanna Tamaro. "Dedico questo premio a Trieste. Una città a cui spero di aver dato tanto, e che mi sta restituendo tanto in termini professionali e di relazioni umane. Trieste mi onora con questo riconoscimento prestigioso che rivolgo con il cuore a tutta la città, diventata parte della mia vita. Il San Giusto d' oro diventa uno sprone ulteriore per andare avanti su questa rotta con maggiore entusiasmo e far crescere il porto in modo sostenibile, lavorando assieme ai lavoratori, alla comunità **portuale** e agli Enti del territorio. Un ringraziamento particolare oggi va alla mia famiglia che pur non vivendo a Trieste è sempre stata al mio fianco e alla memoria dei miei genitori" ha dichiarato D' Agostino durante la cerimonia. Va ricordato infine che l' edizione 2019 del premio è stata dedicata a Pierluigi Rotta e Matteo Demenego, i due agenti uccisi due mesi fa nella Questura di Trieste.



Premio San Giusto 2019 a Zeno d' Agostino

GAM EDITORI

13 dicembre 2019 - Si è tenuta ieri nella sala del Consiglio comunale in piazza dell' Unità d' Italia, l' annunciata cerimonia di conferimento del premio San Giusto d' oro 2019 a Zeno D' Agostino, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**. L' evento giunto alla sua 53esima edizione è stato organizzato dall' Assostampa del Friuli Venezia Giulia, con la collaborazione del Comune di Trieste e della Fondazione CrTrieste. Per l' Assostampa FVG, con il premio a Zeno D' Agostino, "si vuole riconoscere, a trecento anni dalla nascita del Porto Franco, il suo personale contributo allo sviluppo del porto, dunque del futuro di Trieste: uno sviluppo fatto di numeri importanti e in continua ascesa ma soprattutto di visione, di capacità di integrare i territori e di non accontentarsi della pur significativa crescita occupazionale; merito anche della volontà del presidente D' Agostino di vivere la città, partecipando alla sua vita quotidiana e dialogando con i suoi protagonisti, tra cui gli operatori dell' informazione, senza limitarsi a governarne importanti e fondamentali processi dall' alto o dal di fuori". Un riconoscimento quindi alla persona, ma anche al ruolo strategico su scala internazionale che il porto ha riacquisito sotto la guida del manager veronese. D' Agostino va così ad aggiungersi al novero dei prestigiosi premiati tra i quali figurano Giorgio Strehler, Ottavio Missoni, Claudio Magris, Gillo Dorfles, Lelio Luttazzi, Boris Pahor, Susanna Tamaro. "Dedico questo premio a Trieste. Una città a cui spero di aver dato tanto, e che mi sta restituendo tanto in termini professionali e di relazioni umane. Trieste mi onora con questo riconoscimento prestigioso che rivolgo con il cuore a tutta la città, diventata parte della mia vita. Il San Giusto d' oro diventa uno sprone ulteriore per andare avanti su questa rotta con maggiore entusiasmo e far crescere il porto in modo sostenibile, lavorando assieme ai lavoratori, alla comunità **portuale** e agli Enti del territorio. Un ringraziamento particolare oggi va alla mia famiglia che pur non vivendo a Trieste è sempre stata al mio fianco e alla memoria dei miei genitori" ha dichiarato D' Agostino durante la cerimonia.



Friuli Venezia Giulia: Pizzimenti, attenzione a scuole e riduzione costi Tpl

(FERPRESS) - Roma, 13 DIC - "Con la Legge di stabilità la Regione compie importanti investimenti per migliorare il livello di sicurezza degli edifici scolastici, mettendo a bilancio ben 20 milioni di euro nel triennio 2020-22. Si tratta di un importo consistente, che permetterà la realizzazione di nuove strutture, tra le quali plessi scolastici e palestre per i giovani che rappresentano un patrimonio fondamentale per il futuro di questa regione. Inoltre, è previsto anche lo stanziamento di 2 milioni di euro a favore dei Comuni per la realizzazione di interventi di manutenzione nel territorio". E' quanto illustrato dall' assessore a Infrastrutture e Territorio del Friuli Venezia Giulia, Graziano Pizzimenti, durante la discussione in Consiglio regionale sulla legge di Stabilità 2020. L' esponente della Giunta Fedriga ha quindi spiegato che "sempre a favore dei Comuni ci sarà lo stanziamento di 1 milione di euro in più rispetto allo scorso anno per la mobilità ciclistica, ma verrà messo a disposizione della comunità anche mezzo milione di euro destinato a nuovi contributi per il rinnovo dei serramenti". Pizzimenti ha chiarito che "per quanto riguarda i trasporti scolastici, la riduzione del 50 per cento del costo degli abbonamenti a favore degli studenti che utilizzano le linee extraurbane del trasporto pubblico locale per recarsi a scuola sarà estesa anche alle linee urbane. Grazie a questo provvedimento, quindi, potremo ampliare notevolmente la platea dei beneficiari e ridurre i costi che gravano sulle famiglie con figli". "Per quanto concerne il sostegno alle infrastrutture, che garantisce un importante effetto leva sull' economia regionale, è prevista l' assegnazione di 4 milioni di euro al **porto di Trieste**, alla quale - ha spiegato l' assessore - si aggiunge lo stanziamento di un altro milione di euro per l' interporto di Fernetto che consentirà il potenziamento della struttura e, in senso più ampio, del sistema logistico del Friuli Venezia Giulia". A questa azioni si aggiungono gli stanziamenti di 6,5 milioni di euro per i centri minori, 1,2 milioni di euro per nuovi interventi e manutenzioni sulla banda larga e l' infrastrutturazione digitale e oltre un milione di euro per il sostegno delle sagre.

The image shows a screenshot of the FerPress website. At the top, there is a navigation bar with the FerPress logo and various menu items. Below the navigation bar, there is a main content area with a large article. The article title is "Friuli Venezia Giulia: Pizzimenti, attenzione a scuole e riduzione costi Tpl". The article text is partially visible, mentioning investments in school safety and transportation. To the right of the article, there is a sidebar with a "ABBONATI A FERPRESS" button and a "20 ANNI" anniversary graphic. The website layout is clean and professional, with a focus on news and information.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

salvaguardia

Grandi navi, dossier nelle mani del premier

Comitatone il 20 dicembre, nei prossimi giorni la convocazione. La lettera in 12 punti degli ambientalisti: «Tutelare la laguna»

Alberto Vitucci Comitatone sulle grandi navi il 20 dicembre a Palazzo Chigi. L'annuncio è arrivato dal ministero delle Infrastrutture. Manca solo l'ufficialità, e la conferma definitiva dalla Presidenza del Consiglio E nelle prossime ore il provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone invierà la convocazione con l'ordine del giorno: i progetti alternativi alle grandi navi e il punto sulla governance del Mose, come stabilito nell'ultima riunione. Si tratta di trovare prima dell'avvio della stagione crocieristica 2020 una soluzione alternativa al passaggio delle navi davanti a San Marco. Si cerca un attracco «provvisorio» a Fusina, al terminal Traghetto e nella banchina Tiv a Marghera. Si affideranno incarichi per studiare la soluzione definitiva. Che ancora non gode di consensi diffusi. Marghera - canale Industriale Nord, sponda Nord - l'ipotesi proposta all'ultimo Comitatone dall'ex ministro Graziano Delrio, dal presidente della Regione Luca Zaia e dal sindaco Luigi Brugnaro. Non ci stanno i sindacati, che temono di penalizzare in questo modo il traffico commerciale e il lavoro dei portuali. Non ci stanno nemmeno gli ambientalisti. Che ieri mattina hanno consegnato al provveditore Zincone una lettera-dossier da far arrivare a tutti i componenti del Comitatone, fra cui il premier. L'appello è firmato da Venezia Cambia, Ecoistituto del Veneto, Comitato ambientalista Altro Lido. Pone all'attenzione di ministri e amministratori 12 punti da tenere in considerazione. «La tutela della laguna», scrivono Marco Zanetti, Stefano Boato e Salvatore Lihard, «è prevista dalla legge e imposta dai cambiamenti climatici in atto», Dunque, «non vanno scavati nuovi canali e consentiti approfondimenti e allargamenti dei canali portuali, definendo la «classe Venezia, di navi compatibili con la laguna che ci possano entrare. Va fatta una comparazione fra tutte le soluzioni in campo, riattivato il Magistrato alle Acque come Autorità tecnica indipendente, aggiornato il Piano morfologico. «Non si può al contrario», continuano, «autorizzare nuovi scavi per far entrare in laguna navi sempre più grandi, stravolgendo gli equilibri idraulici e l'ecosistema. Infine, occorre «mitigare» le bocche di **porto** e il canale dei Petroli, progettare nuovi terminal a mare. Gli ambientalisti chiedono anche di istituire una «commissione di esperti internazionali indipendenti» per valutare le criticità e i rischi del Mose. «Uniche azioni positive per la laguna e la città», concludono, «passano per la salvaguardia della laguna, non per la sua distruzione. È tempo che gli organismi per il governo della laguna operino a Venezia e non a Roma». Si va invece in direzione opposta. Comitatoni convocati a Roma, a Roma avrà sede anche la commissaria Sblocca cantieri del Mose. Il Comitatone da tempo richiesto da Autorità portuale e Comune dunque si dovrebbe tenere il 20 dicembre. Il giorno successivo alla discussione in commissione di Salvaguardia del progetto sui fanghi e sull'ampliamento della discarica dell'isola delle Tresse. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

L' INCONTRO DEI CIRCOLI DEM

«Logistica verde e portualità il futuro di Porto Marghera»

Il sottosegretario di Palazzo Chigi Andrea Martella spiega le opportunità della Zls «L' abbiamo introdotta noi, non i governi precedenti a trazione leghista»

Laura Berlinghieri MARGHERA. «Parte produttiva, futuro green, nuovi investimenti. Un' area di innovazione tecnologica e una zona che sia attiva, vivace dai punti di vista portuale e commerciale». È questa la prospettiva di **Porto** Marghera, nella sua prossima (possibile) configurazione di Zona Logistica Speciale rafforzata, nelle previsioni - e nelle speranze - di Andrea Martella. Un quadro dipinto dal sottosegretario alla presidenza del Consiglio nel dibattito a tema ZLS e ZES, promosso dai circoli Pd insieme e Pd Marghera. «ZLS significa investimenti - ha proseguito Martella - garantiti dai benefici fiscali per le imprese grazie a un sistema di contributi previdenziali». Una speranza che trova concorde il presidente della municipalità di Marghera, Gianfranco Bettin. «La ZLS è uno strumento per attrarre investimenti». Con un tema centrale: l' ecologia, perché è questo il nodo fondamentale da cui passa il futuro. «Dobbiamo proseguire la strada già intrapresa di riconversione di produzioni pesanti in produzioni innovative. Come il passaggio dalla raffineria alla bioraffineria: una chimica verde. Continueremo con la bonifica dei terreni, aprendoci ad attività con un impatto ambientale sempre più ridotto. È fondamentale, perché sono più pulite, ma anche perché sono più competitive». Per questo servono i soldi. «Ma non abbiamo ancora sbloccato tutte le risorse per concludere le bonifiche» spiega Martella. Il tutto si inserisce all' interno di un quadro che parla di commercio, di grandi navi, di grandi opere. «È arrivato il momento di affrontare nodi irrisolti: definire una nuova legge speciale per Venezia, pensare a una nuova governance con competenze diversificate e specifiche, concludere il Mose non considerandolo più opera unica. Ed è possibile parlare di una nuova fase di sviluppo di **Porto** Marghera» la previsione ottimistica di Martella. Che guarda al futuro, senza negare il passato: «**Porto** Marghera deve continuare ad avere una forte vocazione logistica e portuale. Anche quando entrerà in funzione il Mose, è fondamentale che la portualità regga». Ora l' attenzione è tutta sulla Legge di bilancio, alla cui approvazione è subordinata l' esecuzione del progetto, del quale Martella rivendica con orgoglio la paternità. «Noi ci siamo riusciti. Il precedente governo salviniano, con regione leghista e sindaco fucsia non ci è riuscito». Per questo è stata necessaria la conversione della ZES in ZLS: la sola attuabile al nord. «Ma la ZLS è meglio, perché è più potenziata. I benefici fiscali sono i medesimi, però si può fare a Venezia, che potrebbe diventare modello per altre zone: Piombino, Novi Ligure. Siamo riusciti a ricavare una soluzione senza incorrere in infrazioni europee, prevedendo i medesimi benefici della ZES quanto a contributi previdenziali e assistenziali. Ne abbiamo parlato con gli industriali e abbiamo individuato una soluzione in grado di mettere d' accordo tutti. Dal primo gennaio 2020 spero che potremo finalmente parlare di investimenti reali». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

DOPO IL RAPPORTO DELLA DNA

Porto, lotta al traffico di droga Musolino: pronti a collaborare

Marghera. «Ci congratuliamo con la Direzione Nazionale Antimafia per aver messo in luce, attraverso la sua interessante analisi, una realtà, quella del traffico internazionale di droga, che purtroppo vede coinvolta la nostra città e il territorio nel suo complesso». È questo il commento del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale di Venezia e Chioggia all'indomani della notizia, pubblicata dalla Nuova di Venezia e Mestre che nella sua relazione semestrale la Procura Nazionale Antimafia scrive che dopo i forti e costanti controlli nel grande porto per container di Gioia Tauro (Calabria) il porto lagunare è stato scelto, insieme ad altri, dalla criminalità organizzata per il lucroso traffico di stupefacenti. «Oltre a esprimere la ferma condanna rispetto al fenomeno che la Direzione Nazionale Antimafia ha fotografato nel suo rapporto - aggiunge **Pino Musolino** - il nostro ente è come sempre al fianco delle autorità ed è pronta ad offrire il massimo supporto a tutte le attività di prevenzione e contrasto di atti illeciti che coinvolgono l'area del Porto di Venezia». Lo scalo portuale lagunare, assieme a quello di Livorno e di Genova, sarebbero infatti «prescelti soprattutto dalla 'ndrangheta - scrivono i magistrati antimafia - che si avvale degli appoggi garantiti da esponenti di locali organizzate e presenti nel Centro e nel Nord dell'Italia». Secondo i magistrati dell'Antimafia «il porto di Venezia è meta dei traffici non solo della mafia calabrese ma anche dei gruppi criminali serbo-montenegrini. In questo caso la cocaina non viene trasportata con le merci, ma «a bordo di navi da crociera utilizzando il personale imbarcato ingaggiato dall'organizzazione o, in alternativa, passeggeri compiacenti». In questo ambito sarebbe da collocare anche il recente arresto a Venezia, su mandato di cattura internazionale, del narcotrafficante Luca Macchiavelli, 50 anni, romano ricercato dalla Dea, la polizia antidroga degli Usa. Nel 2015 - dopo il sequestro di un ingente carico di droga al terminal di Fusina - la scoperta del traffico di ben 400 chili di cocaina pura proveniente dalla Colombia, hanno portato all'arresto il conseguente arresto di Attilio Vittorio Violi e Santo Morabito, esponenti di primo piano, in particolare Violi, del clan Morabito di Africo, residenti a Marcon. --G.Fav.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

chioggia

Confini aree portuali accordo in arrivo «Benefici per la città»

CHIOGGIA. Abbozzato l'accordo di programma tra Comune e Autorità di sistema portuale per la definizione delle aree di competenza. Il documento, varato ieri in commissione consiliare, andrà in discussione nel Consiglio di martedì. La definizione dei perimetri delle aree portuali e di quelle di interfaccia tra porto e città è un primo passo di un percorso che, assieme al piano regolatore di ogni singolo scalo, porterà l'Autorità di sistema alla redazione del Documento di Pianificazione strategica di sistema (Dpss), che comprenderà Chioggia, ma anche Venezia, Mira e Cavallino Treporti. «Abbiamo finalmente l'opportunità di fare ordine sulle aree», spiega l'assessore all'urbanistica, Alessandra Penzo, «e di superare il Piano regolatore portuale vigente, il piano Gottardo, che risale al 1981 e presenta difformità evidenti con lo stato di fatto perché in alcune aree sono presenti insediamenti di tipo urbano. L'Autorità di sistema sta dialogando con il Comune per superare questa impasse, cedendo al Comune alcune competenze di pianificazione sull'area dell'Isola dei cantieri, di Punta Poli e altre zone residenziali possibili, esistenti e future. L'Autorità ha convenuto con noi sull'aggiunta all'Isola Saloni della destinazione dell'area a crocieristica oltre che sullo sviluppo economico inerente la pesca e sul mantenimento del parcheggio vicino alla Cam. Sullo spostamento del mercato ittico è in affidamento un'analisi preventiva sulla viabilità dei Saloni, che, a prescindere dalla possibilità di insediamento nell'area dell'ex cementificio, avrà lo scopo di attuare la divisione della viabilità commerciale da quella residenziale. L'accordo di programma avrà benefici indubbi per lo sviluppo della città». --E. B. A.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

chioggia

Gpl, Lega all' attacco: «Ora Ferro si dimetta»

Così Marco Dolfin dopo il no all' emendamento per il blocco dell' impianto. Il sindaco: «Amareggiato, ma ci credo ancora»

Elisabetta B. AnzolettiCHIOGGIA. «Promessa tradita, il sindaco si dimetta». Lo chiede il consigliere della Lega Marco Dolfin dopo l' epilogo deludente dell' emendamento Cinque stelle che avrebbe dovuto mettere la parola fine alla vicenda dell' impianto gpl. Il sindaco Alessandro Ferro aveva annunciato l' emendamento come la panacea di tutti i problemi durante il convegno pubblico di lunedì tradendo un certo ottimismo e la convinzione che per il percorso fosse ormai segnato. Il testo, che il sindaco ha voluto leggere in diretta all' assemblea, escludeva la possibilità dell' entrata in funzione per gli impianti di questo genere in siti tutelati o dichiarati patrimonio dell' Unesco. L' emendamento alla Legge di Stabilità, a firma Vanin, Endrizzi e Guidolin, è invece stato dichiarato inammissibile, non arrivando nemmeno alla discussione e alla conta dei voti. «Chiediamo le dimissioni», sostiene Dolfin, «come possiamo dare credito a un sindaco che in un' adunanza pubblica dichiara che grazie al proprio lavoro, grazie ai rapporti col Governo e col ministro dello Sviluppo economico, è stata trovata la soluzione per non far entrare in funzione l' impianto e due giorni dopo viene smentito dai fatti? Deve andare a casa...». Qualcuno parla di fuga in avanti del gruppo Cinque Stelle, della mancata condivisione di un testo che avrebbe potuto avere epiloghi diversi con qualche passaggio in più. «Non possiamo più accettare di essere governati da dilettanti allo sbaraglio», sostiene la consigliera del Pd, Barbara Penzo, «Alla città serve competenza e spirito di squadra per risolvere le mille questioni che interessano tutta la comunità. Condividendo le scelte si può fare molta più strada che camminando da soli, ma questo concetto fatica a passare». Il sindaco ammette una certa amarezza, ma confida che si tratti solo di un rallentamento in vista dell' arrivo al medesimo risultato, confidando sulle promesse fatte dal ministro dello Sviluppo economico, Stefano Patuanelli. «La dichiarazione di inammissibilità dell' emendamento la considero solo una deviazione», spiega Ferro, «non uno stop rispetto all' obiettivo. Sono amareggiato, lo ammetto, ma a quanto mi risulta è già stato presentato dai senatori Vanin, Endrizzi e Guidolin un ordine del giorno da discutere in Senato, in sede di esame del disegno di legge "Bilancio di previsione dello Stato per l' anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022". La proposta di escludere la possibilità di mettere in funzione impianti di questo genere in siti tutelati e inseriti nel patrimonio dell' Unesco, come appunto la Laguna di Venezia, verrà discussa quindi dall' assemblea. I senatori continueranno a presentare proposte di emendamenti, ordini del giorno, disegni di legge e tutto quanto potranno per scongiurare la messa in funzione dell' impianto». Patuanelli, nell' udienza, aveva parlato di una soluzione legislativa, ipotizzando una norma primaria, ma non aveva declinato nei dettagli l' idea su cui stava lavorando il Governo. In molti si erano illusi che l' emendamento fosse la strada giusta. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Città della Spezia

Savona, Vado

Ecco il nuovissimo porto container di Savona costruito con i cinesi

Liguria - È stato inaugurato con una cerimonia alla presenza di tutti i dipendenti e di varie autorità nazionali e locali Vado Gateway, il nuovo terminal container di APM Terminals. Si tratta della più importante infrastruttura portuale realizzata in Italia da decenni a questa parte, che va a completare un investimento complessivo di circa 450 milioni di euro, di cui 180 milioni da parte di APM Terminals, 43 dei quali in project financing. Il committente dell'opera è l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, che ora ne affiderà la gestione proprio ad APM Terminals per i prossimi 50 anni. All'inaugurazione hanno partecipato e sono intervenuti il sottosegretario di Stato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sen. Salvatore Margiotta, il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, l'Ammiraglio Nicola Carlone, Comandante Capitaneria di Porto Direzione Marittima della Liguria, il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini, il sindaco di Vado Ligure Monica Giuliano, il Chief Executive Officer di APM Terminals Morten H. Engelstoft, l'amministratore delegato di APM Terminals Vado Ligure Spa Paolo Cornetto e l'on. Franco Vazio. I PROTAGONISTI La Holding a capo di APM Terminals Vado Ligure Spa, la società italiana che gestisce Vado Gateway, è composta da APM Terminals col 50,1%, insieme ai cinesi Cosco Shipping Ports col 40% e Qingdao Port International, con il 9,9%. APM Terminals è una multinazionale con sede centrale all'Aia, in Olanda, attiva nella gestione di terminal container. Fondata nel 2001 come divisione separata e indipendente dal gruppo danese AP Moller-Maersk, marchio globale leader nei trasporti e nella logistica, APM Terminals è oggi tra le principali società terminalistiche al mondo, con una rete di 74 terminali operativi, distribuiti in 58 Paesi, al servizio di oltre 60 compagnie di navigazione. Oltre a Vado Gateway, la società ha altri nuovi progetti di terminal in fase di sviluppo nel mondo, dove attualmente conta circa 22 mila dipendenti. CARATTERISTICHE E DOTAZIONI Vado Gateway è un terminal semi-automatizzato e va a potenziare in modo significativo la competitività del sistema portuale ligure ed italiano. Inizialmente potrà operare su una prima parte di banchina di 450 metri, ma già dal luglio 2020 si potranno sfruttare tutti i 700 metri che la compongono. Con fondali a filo banchina di 17.25 metri e un'altezza di ben 4.5 metri sopra il livello del mare, Vado Gateway potrà accogliere ed operare senza limitazioni anche le 'grandi navi' di ultima generazione (ULCS - Ultra large container ships). Vado Gateway conta inoltre su una serie di dotazioni all'avanguardia ed in particolare su una flotta di gru che operano grazie alle più moderne tecnologie. Il piazzale ('yard') per il deposito e la movimentazione dei container è il primo in Italia ad essere completamente automatizzato: le gru 'di piazzale' ARMG (Automatic Rail Mounted Gantry cranes), opereranno infatti in modo autonomo e saranno supervisionate 'in remoto' da operatori altamente specializzati. Questo consentirà di garantire anche i più elevati standard di sicurezza nel settore, dal momento che nessuna persona potrà essere fisicamente presente in quest'area specifica durante la movimentazione. L'accesso al piazzale sarà possibile soltanto per attività di manutenzione durante il fermo delle gru. I container che sbarcheranno a Vado Gateway saranno immediatamente registrati da una videocamera dinamica installata sulle gru 'di banchina' (STS, ship-to-shore), mezzi con operatore a bordo che inviano le informazioni al sistema operativo del terminal (TOS - Terminal Operating System). Il TOS, molto avanzato e completamente integrato con tutte le altre apparecchiature, consente di rintracciare in qualsiasi momento la posizione di ogni singolo container. La movimentazione dei container dalla banchina alle aree di scambio interne, da qui al



piazzale e quindi alle aree di scambio con il trasporto stradale (exchange grid) avverrà infine attraverso



Citta della Spezia

Savona, Vado

l'impiego delle gru 'a cavaliere' (straddle carriers), mezzi ad alimentazione ibrida con operatore a bordo, che ricevono istruzioni direttamente dal TOS. Vado Gateway disporrà infine di uno dei sistemi di accesso per i camion tra i più tecnologici d'Italia. L'arrivo al terminal avviene infatti grazie alla presenza di 14 corsie reversibili ad alto contenuto di automazione, necessario per la gestione dei flussi attraverso un **sistema** di 'appuntamenti' denominato Truck appointment system. Gli autotrasportatori che arrivano al cancello di accesso avranno precedentemente prenotato il loro arrivo e ricevuto conferma attraverso un'interfaccia web collegata ai sistemi informatici. Una volta arrivati in porto, attraverseranno un lettore ottico in grado di riconoscere il trasportatore grazie alla targa del mezzo ed al numero del contenitore. IL MERCATO DI RIFERIMENTO Vado Gateway collegherà i mercati di Nord Italia, Svizzera, Germania e Francia nord-orientale con il resto del mondo e si inquadra come uno dei terminali marittimi della 'Nuova Via della Seta'. Il nuovo terminal si è già assicurato il supporto di due nuove importanti linee marittime di Maersk. A partire dal febbraio 2020 infatti 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 Canada, faranno scalo a Vado Gateway. APM Terminals Vado Ligure Spa controlla anche l'attiguo Reefer Terminal di Vado Ligure, il più grande hub per la logistica della frutta nel Mediterraneo. Il **sistema portuale** Vado Gateway-Reefer Terminal favorirà sinergie di servizi, traffici e clienti a livello internazionale. La capacità di Vado Gateway a regime sarà di circa 900 mila TEUs all'anno, che uniti ai 250 mila teus del Reefer Terminal faranno di Vado un porto in grado di superare il milione di TEUs complessivi l'anno. OCCUPAZIONE Significativo l'impatto occupazionale: tra poco più di un mese, finiti gli ultimi corsi, i dipendenti saranno circa 390 fra Vado Gateway (240) e Reefer Terminal (150). A fine 2020, quando il completamento del Terminal sarà pienamente realizzato, gli occupati di Vado Gateway saliranno a circa 300. Un numero elevato di lavoratori che operano a Vado Gateway è stato assunto grazie a programmi di formazione e riqualificazione specifici per disoccupati, andando così a dare nuove opportunità in un territorio, quello del savonese, che nel recente passato è stato pesantemente colpito dalla crisi industriale e che ha assistito alla chiusura o al ridimensionamento di diverse grandi aziende. AMBIENTE E SOSTENIBILITÀ Di grande rilievo l'ambizione sull'intermodalità: l'obiettivo dichiarato di APM Terminals infatti è di movimentare via ferrovia il 40% dei contenitori. Inizialmente saranno 5 i treni settimanali che da Vado raggiungeranno vari snodi intermodali nel Nord e Nord Est del Paese, fra cui Milano e Padova, ma il loro numero è destinato a salire progressivamente. CRONOLOGIA ESSENZIALE DEL 'PROGETTO VADO' 2005 - Il terminal è previsto nel Piano Regolatore **Portuale** di Vado Ligure. Pubblicazione del bando europeo di interesse 2007 - Pubblicazione bando europeo di project financing 2008 - Costituzione della società APM Terminals Vado Ligure Spa. Aggiudicazione del bando di costruzione e gestione e firma della convenzione 2009 - Approvazione della Valutazione di Impatto Ambientale 2011 - Approvazione progetto definitivo. Firma 'Patto di Legalità' con la Prefettura di Savona e l'**Autorità Portuale** 2012- (luglio) inizio lavori civili 2015 - Avvio studio di variante progettuale. Ingresso APM Terminals, che acquisisce Reefer Terminal Spa 2016 - (novembre) ingresso dei soci cinesi Cosco Shipping Ports e Qingdao Ports International in APM Terminals Vado Ligure Spa 2017 - Approvazione del Progetto di variante da parte della Conferenza dei servizi LE PAROLE DEI PROTAGONISTI Paolo Cornetto, amministratore delegato di APM Terminals Vado Ligure Spa, non nasconde la propria soddisfazione: 'Siamo orgogliosi di avere portato a termine questa fase 'di progetto', e poter finalmente cominciare ad operare il nuovo terminal. È stata una lunga attesa, abbiamo dovuto affrontare molte difficoltà, ma sono grato ai miei colleghi ed alla mia azienda per avere sempre continuato a crederci. Ora dovremo essere bravi e garantire ai clienti un servizio di eccellenza. Ci sono ancora molte partite aperte sulle infrastrutture esterne che devono essere portate a termine. Mi auguro che non si esaurisca la grande determinazione di tutte le istituzioni che ci ha consentito di arrivare a questo giorno: Vado Gateway dovrà poter contare su infrastrutture efficienti per poter esprimere tutto il suo potenziale nei prossimi anni'. Morten H.

Engelstoft, chief executive officer di APM Terminals aggiunge: 'Rafforzare la nostra presenza a Vado Ligure conferma il nostro forte impegno nella regione e l'importanza del ruolo che ricopre nello scacchiere logistico europeo. Vado Gateway è una parte importante della strategia globale di AP Moller-Maersk di diventare un'azienda logistica sempre più integrata, che mette in connessione e semplifica il commercio



Citta della Spezia

Savona, Vado

globale per aiutare i nostri clienti a crescere e svilupparsi'. Secondo il sindaco di Vado Ligure, Monica Giuliano 'L' inaugurazione del nuovo terminal rappresenta per il nostro territorio la nascita di un nuovo modello di sviluppo economico che ha quale fondamento il mare. Abbiamo superato una fase di decrescita e desertificazione industriale grazie all' impegno delle istituzioni locali e degli operatori coinvolti. Ora l' auspicio è che il nuovo cammino possa rigenerare territori e occupazione premettendo il perseguimento di un binomio indissolubile tra benessere sociale e sviluppo produttivo'. Il presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale Paolo Emilio Signorini commenta così: 'L' inaugurazione di Vado Gateway è l' occasione per ringraziare tutti quanti hanno collaborato per dare concretezza a questo ambizioso progetto, a cominciare dallo staff di APM Terminals e dell' **Autorità Portuale**. Grazie ad un lavoro lungo 15 anni oggi il porto di Vado Ligure può vantare il terminal container più avanzato per tecnologia nel Mediterraneo. A pochi giorni dall' apertura del rinnovato terminal crociere di Savona, è una soddisfazione particolare testimoniare il grande rafforzamento degli scali di ponente, che contribuiscono in modo determinante a migliorare l' efficienza e la capacità del **sistema portuale** ligure e nazionale. In vista dell' apertura commerciale e della piena operatività del terminal siamo tutti impegnati ad assicurare l' integrazione del Vado Gateway con la rete di trasporto autostradale e ferroviaria nazionale. Questa è la sfida chiave perché i nostri porti e i nostri operatori possano mettere a frutto tutto il loro potenziale al servizio dell' economia del nostro Paese e dell' Europa' Giovanni Toti, presidente della Regione Liguria, aggiunge: 'La giornata di oggi simboleggia la Liguria che non si arrende e che, nonostante le difficoltà, continua a guardare al futuro. La piattaforma di Vado darà lavoro da subito a 390 persone, di cui oltre 70 formate con il progetto 'Blue economy' di Regione Liguria, a dimostrazione di come la formazione mirata e specifica in linea con le esigenze delle aziende e del mercato dia risultati concreti e aiuti i nostri giovani a trovare occupazione. La nostra regione, con i suoi porti, è già la principale piattaforma logistica del Mediterraneo: il taglio del nastro della nuova piattaforma di Vado Ligure potenzia la nostra capacità di movimentazione e conferma il settore marittimo come quello più strategico e nodale per il **sistema** Liguria'. Salvatore Margiotta senatore e sottosegretario al Mit, conclude: 'La scelta del Project financing compiuta nel 2005 si è rivelata efficace, e sia pur con tempi italiani un po' troppo lunghi, la struttura è diventata realtà. Ad APM va riconosciuta determinazione e pazienza. Mi piace sottolineare che - caso raro - il contributo pubblico si è ridotto da 300 a 270 milioni. Non si poteva inoltre immaginare un terminal senza una forte componente ferroviaria, e per questo l' atto di Concessione del 2008 impone l' uso della Modalità ferroviaria per il 40% del volume movimentato. L' RTI che lo gestisce - Serfer e Trenitalia Cargo - se ne farà carico assicurando un servizio all' altezza della sfida. Per quanto riguarda il trasporto su gomma, resta ancora da realizzare il casello autostradale di Bossarino; autostrade dei fiori sta completando la progettazione definitiva con l' obiettivo di arrivare entro la fine 2020 all' appalto dell' opera. Il Governo farà la Sua parte di stimolo, di controllo e vigilanza affinché l' obiettivo sia colto nel più breve tempo possibile'.

Corriere Marittimo

Savona, Vado

Vado Gateway dalla "visione" alla partenza - Parola d'ordine: "Safety for Life"

13 Dec, 2019 Inaugurato il nuovo Terminal container Vado Gateway, semi automatizzato, moderno per l'Italia ma uno standard per il Nord Europa e l'Asia - Quali saranno i prossimi servizi ad entrare nella nuova piattaforma? Almeno 5 per la fine del 2020. Lucia Nappi VADO LIGURE - Taglio del nastro per Vado Gateway ieri mattina, il nuovo terminal container di Vado Ligure di APM Terminals Vado Ligure Spa, società composta da APM Terminals (50,1%) e dai cinesi di Cosco Shipping Ports (40%) e Qingdao Port International (9,9%). Musica e sole sulla piattaforma di Vado Gateway, ieri nella giornata dell'inaugurazione, forse la prima giornata di sole dopo l'ondata infinita di mal tempo che si è abbattuta sul territorio. Qualcuno accenna a dire che sia di buon auspicio, indubbiamente un bel contesto per la cerimonia di taglio del nastro del Terminal che poi si trasforma in spettacolo e festa sulla piattaforma. In tutto quasi 700 gli ospiti della cerimonia, tra questi tutti i 240 dipendenti di Vado Gateway, che a fine 2020, quando il completamento del Terminal sarà pienamente realizzato, saranno circa 300. A questi sulla maxi banchina si aggiungono i 150 lavoratori dell'attiguo Reefer

Terminal, hub logistico della frutta gestito sempre da APM Terminals Vado Ligure Spa. Presenti le istituzioni: il presidente della Regione, Giovanni Toti, il presidente dell'Autorità portuale, **Paolo Emilio Signorini**, il sindaco di Vado Ligure, Monica Giuliano, oltre al direttore marittimo della Liguria, ammiraglio Nicola Carlone e il sottosegretario delle Infrastrutture e dei trasporti Salvatore Margiotta. Per APM Terminals il Ceo, Morten H. Engelstoff, tutto il corpo dirigenziale di Vado Gateway guidato dall'amministratore delegato, **Paolo** Cornetto. Obiettivo superare 1 milione di TEU. Un sistema terminalistico che quando Vado Gateway sarà a regime, e quindi tra qualche anno, sarà in grado di superare il milione di TEU, dato che la sua capacità stimata è di circa 900 mila TEU che vanno quindi sommati ai 250 mila del vicino Terminal della frutta. Il sistema portuale Vado Gateway-Reefer Terminal favorirà sinergie di servizi, traffici e clienti a livello internazionale. Lo dicono sia Cornetto che il presidente dell'Autorità di Sistema. Nel giorno dell'inaugurazione, la piattaforma passa da progetto a realtà: 'Oggi finisce il progetto ed inizia l'attività'. Da domani si lavora, con altri ritmi', specifica Cornetto dal palco nella tensostruttura creata per l'evento- rivolto ai suoi uomini e alle sue donne, i lavoratori che tanto hanno creduto nel progetto. Lo dicono nel video lanciato sullo schermo, che li vede protagonisti a raccontare di: "attese di anni", "sangue e lacrime", "procedure", "progetti", "burocrazia e lotte". Un iter lunghissimo che iniziato nel 2002, è approdato alla giornata di ieri, passando attraverso date importanti come il 2008, anno in cui APM Terminals Vado Ligure Spa è aggiudicataria del bando di costruzione e gestione della nuova piattaforma. 'Anni difficili' - spiega la sindaca di Savona Monica Giuliano - 'in cui sembrava che quell'opera, per miopia politica, non dovesse essere realizzata' - 'Grazie per aver creduto in quello che qualcuno chiamava una visione' - conclude la sindaca rivolta a Engelstoff, rappresentante degli azionisti e guest star della manifestazione, ma che ha un appeal molto popolare tra il corpo dirigenziale di Vado Gateway. 'Noi siamo parte di una opportunità' - dice Engelstoff - 'Rafforzare la nostra presenza a Vado Ligure conferma il nostro forte impegno nella regione e l'importanza del ruolo che ricopre nello scacchiere logistico europeo. Vado Gateway è una parte importante della strategia globale di AP Moller-Maersk di diventare un'azienda logistica sempre più integrata, che mette in connessione e semplifica il commercio globale per aiutare i nostri clienti a crescere e svilupparsi'. "Safety for Life" e Automazione: All'ingresso del terminal ad ogni partecipante viene fatto indossare il giubbotto arancione con la





Corriere Marittimo

Savona, Vado

nostra attività, non va dimenticato " sottolinea Cornetto. Tema irrinunciabile per il " terminal semi automatizzato , con piazzale e varchi semi automatizzati, un terminal moderno per l' Italia , ma standard se comparato con il nord europa o con i Terminal cinesi dove la ricerca di automazione è molto spinta '. Caratteristiche della Piattaforma La banchina in tutto si sviluppa su 700 metri, inizialmente operativa solo parzialmente (450 metri), ma entro la fine dell' anno pienamente utilizzabile. Le sue caratteristiche vedono i fondali di 17,25 metri e una banchina con una altezza di 4,5 metri sopra il livello del mare, tale da rendere la struttura idonea anche alle navi di ultima generazione da 20-22 mila TEU. L' investimento complessivo è di circa 450 milioni di euro , di cui 180 milioni da parte di APM Terminals , 43 dei quali in project financing, la concessione prevede la durata di 50 anni. Cosa manca adesso per rendere operativa Vado Gateway? Quello che manca sulla parte di terra sono le infrastrutture: strade e ferrovie a completamento. In relazione alla chiusura delle autostrade A6 e A26 - ' Siamo attenti e un po' preoccupati"- dice Cornetto - "Entrambe le autostrade sono state parzialmente riaperte e i lavori sulla A10 dovrebbero finire abbastanza rapidamente'.- "Dobbiamo puntare al ferro e a fare più ferrovie'. Le navi che entreranno nel terminal? chiediamo a **Paolo** Cornetto a margine: "A partire dall' inizio di febbraio saranno i servizi già annunciati: Nord America Canada e MedWest Golfo Arabico sud est asiatico". "Durante il 2020 cercheremo di fare arrivare altri servizi. Per portare a regime e per sfruttare completamente la potenzialità dell' impianto ci vorrà ancora qualche anno ". Quali saranno i prossimi servizi ad entrare a Vado Gateway? " Ai nuovi servizi ci stiamo lavorando, siamo abbastanza vicini speriamo di arrivare alla fine del 2020 con almeno 5 servizi presenti a Vado . La Svizzera come canale di penetrazione per l' Europa? "Anche, è un mercato interessante che possiamo sicuramente nel giro di un paio di anni essere in grado di servire adeguatamente ". Rispetto ai porti dell' Alto Tirreno, sistema integrato o competitivo? "La piattaforma integra un sistema portuale dell' Alto Tirreno che può fare di più, può raggiungere mercati che oggi non raggiungiamo. Più che in competizione noi pensiamo di poter sviluppare un sistema che può sviluppare ulteriori opportunità per il territorio ligure e per il nord Italia ".

Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Vado Ligure, i festeggiamenti per l' apertura del GateWay continuano sulla Corsica Ferries foto

Un convegno, un brindisi e un concerto a bordo nave per raccontare lo sviluppo del porto di Savona-Vado

Vado Ligure . Questa sera a bordo del traghetto Corsica Ferries Mega Express Two si è tenuto un incontro dal titolo "Dall' emergenza alla pianificazione - Criticità e aspettative di miglioramento secondo gli operatori portuali" cui hanno partecipato **autorità** del **sistema** portuale e del territorio tra il cui il sindaco di Vado Ligure Monica Giuliano , di Quiliano Nicola Isetta e di Savona Ilaria Caprioglio, il presidente della Camera di Commercio di Savona Luciano Pasquale. L' incontro, che ha visto l' intervento del segretario generale della ADSP MaLO dottor Marco Sanguineri e delle personalità portuali del territorio, è stata un' occasione per confrontarsi su infrastrutture e progetti di sviluppo portuale , anche in ragione dei citati eventi alluvionali che impongono pianificazioni a lungo termine . Foto 3 di 7 Durante l' evento è stata illustrata tecnicamente la nuova piattaforma Maersk inaugurata ieri, gli interventi realizzati per renderla efficiente, "frutto di una gestazione, non impattante ma migliorativa dell' esistente" e le sue potenzialità. Grande entusiasmo anche per l' inaugurazione della Costa Smeralda, che ha previsto una serie di interventi per permettere al porto di ospitare grandi navi dalle caratteristiche moderne. Il sindaco di Vado Ligure ha rinnovato il proprio entusiasmo per la messa in funzione del GateWay , prodotto nato e sviluppato dalla collaborazione di più personalità: "Siamo arrivati all' obiettivo, che ha visto un percorso lungo 12 anni, con accordi concisi con le parti". Con un occhio al futuro, Giuliano ha inoltre sottolineato gli sviluppi non solo portuali ma infrastrutturali che presto miglioreranno la città e il **sistema** di trasporto della piattaforma Maersk. Nel corso dell' incontro ha partecipato anche Ilaria Caprioglio, il sindaco di Savona che ha messo in luce i lati positivi per quanto riguarda lo sviluppo portuale, ma un pensiero è stato riservato anche alla fragilità del territorio. La serata, dedicata anche al porgere gli auguri tra **autorità** ed enti , è proseguita con un brindisi e un concerto di "Voxonus & Percussioni" a bordo del traghetto, con l' introduzione del sindaco Giuliano, che ha raccontato come la piattaforma del GateWay sia un' opportunità anche lavorativa per molti ragazzi che faticano a trovare un' occupazione stabile: "150 giovani che ho conosciuto nel 2014 ed erano disoccupati, da ieri hanno un contratto a tempo indeterminato".



Con Vado Gateway cambia la logistica del Nord

VADO **LIGURE** È stato inaugurato due giorni fa con una cerimonia alla presenza di tutti i dipendenti e di varie **autorità** nazionali e locali Vado Gateway, il nuovo terminal container di APM Terminals. È la più importante infrastruttura **portuale** realizzata in Italia da decenni a questa parte, che va a completare un investimento complessivo di circa 450 milioni di euro, di cui 180 milioni da parte di APM Terminals, 43 dei quali in project financing. Il committente dell'opera è l'**Autorità** di **Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale**, che ora ne affiderà la gestione proprio ad APM Terminals per i prossimi 50 anni. All'inaugurazione sono intervenuti il sottosegretario di Stato al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sen. Salvatore Margiotta, il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, l'ammiraglio Nicola Carlone, comandante Capitaneria di Porto Direzione Marittima della Liguria, il presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** Paolo Emilio Signorini, il sindaco di Vado **Ligure** Monica Giuliano, il chief executive officer di APM Terminals Morten H. Engelstoff, l'amministratore delegato di APM Terminals Vado **Ligure** Spa Paolo Cornetto e l'onorevole Franco Vazio. La Holding a capo di APM Terminals Vado **Ligure** Spa, la società italiana che gestisce Vado Gateway, è composta da APM Terminals col 50,1%, insieme ai cinesi Cosco Shipping Ports col 40% e Qingdao Port International, con il 9,9%. APM Terminals è una multinazionale con sede centrale all'Aia, in Olanda, attiva nella gestione di terminal container. Fondata nel 2001 come divisione separata e indipendente dal gruppo danese AP Moller-Maersk, marchio globale leader nei trasporti e nella logistica, APM Terminals è oggi tra le principali società terminalistiche al mondo, con una rete di 74 terminals operativi, distribuiti in 58 Paesi, al servizio di oltre 60 compagnie di navigazione. Oltre a Vado Gateway, la società ha altri nuovi progetti di terminal in fase di sviluppo nel mondo, dove attualmente conta circa 22 mila dipendenti.



Messaggero Marittimo

Savona, Vado

Toti all'inaugurazione del terminal Vado Gateway

Redazione

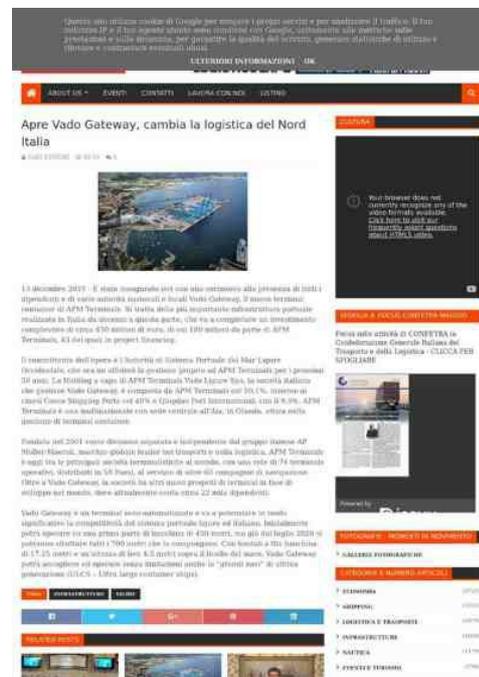
VADO LIGURE Il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti all'inaugurazione del terminal Vado Gateway, esprime la sua opinione sul quadro generale del territorio governato. La Liguria cresce, ma siamo in ritardo sulle infrastrutture a terra e aspettiamo le risposte del Governo su molti fronti, una scossa perchè si abbiano tutti i collegamenti. Collegamenti necessari per questa nuova realtà, tecnologicamente avanzata e che apre nuovi sbocchi occupazionali e di traffico.



Apri Vado Gateway, cambia la logistica del Nord Italia

GAM EDITORI

13 dicembre 2019 - È stato inaugurato ieri con una cerimonia alla presenza di tutti i dipendenti e di varie autorità nazionali e locali Vado Gateway, il nuovo terminal container di APM Terminals. Si tratta della più importante infrastruttura portuale realizzata in Italia da decenni a questa parte, che va a completare un investimento complessivo di circa 450 milioni di euro, di cui 180 milioni da parte di APM Terminals, 43 dei quali in project financing. Il committente dell'opera è l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, che ora ne affiderà la gestione proprio ad APM Terminals per i prossimi 50 anni. La Holding a capo di APM Terminals Vado Ligure Spa, la società italiana che gestisce Vado Gateway, è composta da APM Terminals col 50,1%, insieme ai cinesi Cosco Shipping Ports col 40% e Qingdao Port International, con il 9,9%. APM Terminals è una multinazionale con sede centrale all'Aia, in Olanda, attiva nella gestione di terminal container. Fondata nel 2001 come divisione separata e indipendente dal gruppo danese AP Moller-Maersk, marchio globale leader nei trasporti e nella logistica, APM Terminals è oggi tra le principali società terminalistiche al mondo, con una rete di 74 terminals operativi, distribuiti in 58 Paesi, al servizio di oltre 60 compagnie di navigazione. Oltre a Vado Gateway, la società ha altri nuovi progetti di terminal in fase di sviluppo nel mondo, dove attualmente conta circa 22 mila dipendenti. Vado Gateway è un terminal semi-automatizzato e va a potenziare in modo significativo la competitività del sistema portuale ligure ed italiano. Inizialmente potrà operare su una prima parte di banchina di 450 metri, ma già dal luglio 2020 si potranno sfruttare tutti i 700 metri che la compongono. Con fondali a filo banchina di 17.25 metri e un'altezza di ben 4.5 metri sopra il livello del mare, Vado Gateway potrà accogliere ed operare senza limitazioni anche le "grandi navi" di ultima generazione (ULCS - Ultra large container ships).



The Medi Telegraph

Savona, Vado

Vado Ligure, il governo promette 26 milioni

Vado - In mancanza di Paola De Micheli, annunciata all' inaugurazione di ieri ma poi assente, è toccato a Salvatore Margiotta, sottosegretario ai Trasporti in quota Partito democratico, fare le veci del ministro e rassicurare sul futuro dei collegamenti stradali e ferroviari tra Vado, e la Liguria, e il resto del Nord. Sul palco allestito per l' occasione, Margiotta ha annunciato un investimento di 26 milioni di euro da parte di Rete ferroviaria italiana per la nuova stazione di Vado. L' ex scalo merci sarà riadattato per ospitare la sosta dei treni, in modo da velocizzare le operazioni di carico e scarico sui binari nel retroporto, prima di inviare i convogli a destinazione. Anche per i container che viaggiano su gomma, e che oggi sono attorno all' 80% del totale, Margiotta ha illustrato qualche novità. Il progetto del nuovo casello di Bossarino-Vado, opera del valore di circa 40 milioni lungo l' Autostrada dei fiori, «dovrebbe essere pronto entro il 10 gennaio», ha spiegato, ricordando l' altra grande opera stradale, il viadotto di competenza provinciale che collega Vado all' imbocco autostradale di Savona, con 11 milioni stanziati dall' Autorità portuale: lì il bando per l' assegnazione dei lavori dovrebbe essere pubblicato a inizio anno nuovo. Sono notizie che contribuiscono a ravvivare l' esordio del "Vado Gateway", inaugurato ieri dopo una gestazione durata vent' anni, e che oggi comincia a lavorare: «È il terminal più avanzato del Mediterraneo occidentale, è uno dei tre grandi "full container terminal" del nostro porto (insieme al Vte di Pra' e al futuro terminal Msc di Calata Bettolo, ndr), e contribuirà molto a sostenere la prima area economica del Paese, il Nord Italia», ha detto ieri il presidente dell' Autorità portuale di Genova e Savona, **Paolo Emilio Signorini**.



Porti, Vado avvia il maxi terminal (a 200 km da Livorno)

Mentre il porto di Livorno pensa (ancora) a come trovare investitori privati che realizzino il terminal container, secondo tassello della Darsena Europa, a 200 chilometri di distanza, a Vado Ligure, è entrato in funzione ieri un nuovo terminal container hi-tech, semi-automatizzato con un sistema unico in Italia, che ha la potenzialità di movimentare a regime 900mila container da 20 piedi (teu). Il terminal Vado Gateway sarà in grado di accogliere anche le grandi portacontainer di nuova generazione (ha fondali a filo banchina di 17,25 metri e un' altezza di 4,5 metri sopra il livello del mare). E' stato costruito in project financing (e ci sono voluti 12 anni!) da un raggruppamento formato dai più grandi operatori globali: il gruppo Maersk, attraverso Apm Terminals, numero uno al mondo nel trasporto container, ha il 50,1%; il restante 49,9% è in mano a due società controllate dal governo cinese, Cosco Shipping ports e Qingdao Port international. Vado Gateway segna dunque l' ingresso dei cinesi sulle banchine liguri. L' investimento è stato di 180 milioni, di cui 43 messi dai privati. L' inaugurazione di Vado Gateway, che servirà i bacini del Nord Italia, Francia Svizzera e Germania collegandoli al resto del mondo, accende ancor più i riflettori sul "caso Livorno", visto che l' **Autorità portuale** del Mar Tirreno settentrionale è impegnata da tempo nella (a questo punto difficile) ricerca di investitori privati interessati a realizzare in project financing il terminal container che completerà la futura Darsena Europa. Anche la scadenza del 30 novembre scorso, fissata dall' **Autorità portuale** per la presentazione di proposte da parte dei privati, è scaduto senza che nessuno si sia fatto avanti.



Circle contribuisce all' avvio del Terminal Container Vado Gateway con CEF Vamp Up

MILANO (AIMnews.it) - Circle contribuisce all' avvio operativo del Terminal Container Vado Gateway come "technical specialist" a supporto di **Autorità** di **Sistema** Portuale del Mar Ligure Occidentale (AdSP MLO) nell' ambito del progetto EU CEF Vamp Up. L' inaugurazione del nuovo Terminal rappresenta una pietra miliare per lo sviluppo della logistica portuale ligure e italiana nel suo complesso, portando il terminal a una completa integrazione con l' attuale Terminal Reefer di Vado Ligure. Con questa evoluzione si completa il primo terminal semi-automatizzato in Italia, in grado di gestire le più recenti navi portacontainer (ULCV) e fino a 1,1 milioni di TEUs all' anno. L' avvio di oggi è stato anche supportato dal progetto europeo "Vamp Up", co-finanziato dall' Unione Europea all' interno del programma CEF (Connecting Europe Facility) e che ha visto come beneficiario in primis AdSP MLO e l' Interporto VIO. Vamp Up è focalizzato sullo sviluppo della piattaforma multimodale di Vado Ligure, nodo core del Corridoio TEN-T Reno-Alpi.Circle ha contribuito in maniera sostanziale al progetto Vamp Up, che si propone di ottimizzare le connessioni ferroviarie dell' ultimo miglio del porto di Vado Ligure anche attraverso lo studio dei processi di ultimo miglio ferroviario, la definizione del modello di Gate Automation ferroviaria e il contestuale coordinamento strategico con i progetti "E-Bridge" di AdSP del Mar Ligure Occidentale e "I RAIL". Circle, grazie alla sua esperienza nei settori dell' innovazione tecnologica, con una particolare attenzione alla tematica del "Rail Last Mile", supporta le attività di sviluppo di questo settore nei "Ports of Genoa".© Copyright.



CIRCLE S.p.A. contribuisce all' avvio del Terminal Container Vado Gateway con il progetto CEF Vamp Up

(FERPRESS) - Genova, 13 DIC - Circle S.p.A., ("Circle"), società a capo dell'omonimo Gruppo specializzata nell' analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni di automazione e per la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale, quotata sul mercato AIM Italia, organizzato e gestito da Borsa Italiana, comunica la sua contribuzione all' avvio operativo del Terminal Container **Vado** Gateway come "technical specialist" a supporto di Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (AdSP MLO) all' interno del progetto EU CEF Vamp Up. L' inaugurazione del nuovo Terminal Container **Vado** Gateway rappresenta un' altra importante pietra miliare per lo sviluppo della logistica portuale ligure e italiana nel suo complesso, portando il terminal a una completa integrazione con l' attuale Terminal Reefer di **Vado** Ligure. Con questa evoluzione si completa il primo terminal semi-automatizzato in Italia, in grado di gestire le più recenti navi portacontainer (ULCV) e fino a 1,1 milioni di TEUs all' anno. L' avvio di oggi è stato anche supportato dal progetto europeo "Vamp Up", co-finanziato dall' Unione Europea all' interno del programma CEF (Connecting Europe Facility) e che ha visto come beneficiario in primis AdSP MLO e l' Interporto VIO. Vamp Up è focalizzato sullo sviluppo della piattaforma multimodale di **Vado** Ligure, nodo core del Corridoio TEN-T Reno-Alpi. Circle ha contribuito in maniera sostanziale al progetto Vamp Up, che si propone di ottimizzare le connessioni ferroviarie dell' ultimo miglio del **porto** di **Vado** Ligure anche attraverso lo studio dei processi di ultimo miglio ferroviario, la definizione del modello di Gate Automation ferroviaria e il contestuale coordinamento strategico con i progetti "E-Bridge" di AdSP del Mar Ligure Occidentale e "I RAIL". Circle, grazie alla sua esperienza nei settori dell' innovazione tecnologica, con una particolare attenzione alla tematica del "Rail Last Mile", supporta le attività di sviluppo di questo settore nei "Ports of Genoa".



Circle 'technical specialist' di Vado Gateway

Ha contribuito all'avvio operativo del terminal container

Massimo Belli

GENOVA Anche Circle Spa ha contribuito all'avvio operativo del terminal container Vado Gateway, in qualità di technical specialist a supporto di Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale all'interno del progetto europeo CEF Vamp Up. L'inaugurazione di Vado Gateway (ampiamente illustrata sulla nostra edizione di ieri, ndr) rappresenta un'altra importante pietra miliare per lo sviluppo della logistica portuale ligure e italiana nel suo complesso, portando il terminal a una completa integrazione con l'attuale Terminal Reefer di Vado Ligure. Con questa evoluzione si completa il primo terminal semi-automatizzato in Italia, in grado di gestire le più recenti navi portacontainer (Ulcv) e fino a 1,1 milioni di teu all'anno. L'avvio del terminal è stato anche supportato dal progetto europeo Vamp Up, co-finanziato dall'Unione europea all'interno del programma CEF (Connecting Europe Facility) e che ha visto come beneficiario in primis dell'Autorità di Sistema portuale e l'Interporto VIO. Vamp Up è focalizzato sullo sviluppo della piattaforma multimodale di Vado Ligure, nodo core del Corridoio Ten-T Reno-Alpi. Come technical specialist, Circle ha contribuito in maniera sostanziale al progetto Vamp Up, che si propone di ottimizzare le connessioni ferroviarie dell'ultimo miglio del porto di Vado Ligure anche attraverso lo studio dei processi di ultimo miglio ferroviario, la definizione del modello di Gate Automation ferroviaria e il contestuale coordinamento strategico con i progetti E-Bridge di AdSP del Mar Ligure Occidentale e l'RAIL. Circle, grazie alla sua esperienza nei settori dell'innovazione tecnologica, con una particolare attenzione alla tematica del Rail Last Mile, supporta le attività di sviluppo di questo settore nei Ports of Genoa.

The screenshot shows the top of a news article on the Messaggero Marittimo website. The header includes the logo 'M SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPACCHINI SRL' and the website name 'Messaggero Marittimo.it'. The article title is 'Circle "technical specialist" di Vado Gateway' with a sub-headline 'Ha contribuito all'avvio operativo del terminal container'. Below the title is a photo of the Vado Gateway terminal building. To the right of the article is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the article, there are sections for 'ARGOMENTI CORRELATI' and 'ULTIME POPOLARI VIDEO'.

TrendOnline

Savona, Vado

Circle, società a capo dell' omonimo Gruppo specializzata nell' analisi dei processi e nello

...

Circle, società a capo dell' omonimo Gruppo specializzata nell' analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni di automazione e per la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale, quotata sul mercato AIM Italia, organizzato e gestito da Borsa Italiana, comunica la sua contribuzione all' avvio operativo del Terminal Container Vado Gateway come "technical specialist" a supporto di Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (AdSP MLO) all' interno del progetto EU CEF Vamp Up.

Circle, società a capo dell' omonimo Gruppo specializzata nell' analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni di automazione e per la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale, quotata sul mercato AIM Italia, organizzato e gestito da Borsa Italiana, comunica la sua contribuzione all' avvio operativo del Terminal Container Vado Gateway rappresentata un' altra importante pietra miliare per lo sviluppo della logistica portuale ligure e italiana nel suo complesso, portando il terminal a una completa integrazione con l' attuale Terminal Reefer di Vado Ligure. Con questa evoluzione si completa il primo terminal semi-automatizzato in Italia, in grado di gestire le più recenti navi portacontainer (ULCV) e fino a 1,1 milioni di TEUs all' anno. L' avvio di oggi è stato anche supportato dal progetto europeo "Vamp Up", co-finanziato dall' Unione Europea all' interno del programma CEF (Connecting Europe Facility) e che ha visto come beneficiario in primis AdSP MLO e l' Interporto VIO. Vamp Up è focalizzato sullo sviluppo della piattaforma multimodale di Vado Ligure, nodo core del Corridoio TEN-T Reno-Alpi. Circle ha contribuito in maniera sostanziale al progetto Vamp Up, che si propone di ottimizzare le connessioni ferroviarie dell' ultimo miglio del porto di Vado Ligure anche attraverso lo studio dei processi di ultimo miglio ferroviario, la definizione del modello di Gate Automation ferroviaria e il contestuale coordinamento strategico con i progetti "E-Bridge" di AdSP del Mar Ligure Occidentale e "I RAIL".

Circle contribuisce all'avvio del Terminal Container Vado Gateway
 Tempo stimato di lettura: 1 minuto

Circle, società a capo dell'omonimo Gruppo specializzata nell'analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni di automazione e per la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale, quotata sul mercato AIM Italia, organizzato e gestito da Borsa Italiana, comunica la sua contribuzione all' avvio operativo del Terminal Container Vado Gateway come "technical specialist" a supporto di Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (AdSP MLO) all'interno del progetto EU CEF Vamp Up.

30 mesi per generare reddito in gestione. Se hai 350.000 €, ricavi regolamentari periodici e scarica la nostra guida gratis. Clicca qui!

Circle, società a capo dell'omonimo Gruppo specializzata nell'analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni di automazione e per la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale, quotata sul mercato AIM Italia, organizzato e gestito da Borsa Italiana, comunica la sua contribuzione all' avvio operativo del Terminal Container Vado Gateway come "technical specialist" a supporto di Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale (AdSP MLO) all'interno del progetto EU CEF Vamp Up.

L'inaugurazione del nuovo Terminal Container Vado Gateway rappresenta un' altra importante pietra miliare per lo sviluppo della logistica portuale ligure e italiana nel suo complesso, portando il terminal a una completa integrazione con l'attuale Terminal Reefer di Vado Ligure. Con questa evoluzione si completa il primo terminal semi-automatizzato in Italia, in grado di gestire le più recenti navi portacontainer (ULCV) e fino a 1,1 milione di TEUs all'anno.

L'avvio di oggi è stato anche supportato dal progetto europeo "Vamp Up", co-finanziato dall'Unione Europea all'interno del programma CEF (Connecting Europe Facility) e che ha visto come beneficiario in primis AdSP MLO e l'Interporto VIO. Vamp Up è

Il Vostro Giornale

Savona, Vado

Costa Crociere-Enpa: "I fuochi d'artificio si fanno e rispettano la sicurezza di persone, animali e ambiente"

Costa: "Lo spettacolo è costituito da fuochi a terra, meno rumorosi rispetto ai fuochi aerei utilizzati di solito in questo tipo di spettacoli"

Savona . Lo spettacolo pirotecnico previsto il 20 dicembre alle ore 23, in occasione dell' arrivo di Costa Smeralda in città, si farà. A comunicarlo Costa Crociere , che specifica si tratterà di uno spettacolo "costituito da fuochi a terra, meno rumorosi rispetto ai fuochi aerei utilizzati di solito in questo tipo di spettacoli". Il chiarimento viene offerto in seguito alla preoccupazione e alla richiesta di Enpa di "utilizzare i moderni sistemi già disponibili, non rumorosi nè esplodenti, quali fontane luminose e droni adornati da led multicolori che, manovrati da terra con appositi software, compiono elaborate evoluzioni e formano figure colorate". La proposta di Enpa, oltre essere riferita al Comune di Savona (e accolta con la cancellazione dello spettacolo pirotecnico previsto per Capodanno), è stata allargata a Costa Crociere e **Autorità di Sistema Portuale**, per evitare "inevitabili i gravi inconvenienti a persone anziane e sofferenti, nonché ad animali domestici e selvatici che vivono in città". In merito, Costa Crociere afferma che: "Gli articoli pirotecnici utilizzati rispettano tutti i requisiti essenziali di sicurezza previsti dalla direttiva europea 2013/29/UE, recepita dal D.Lgs 123/2015, che riguarda tra le altre cose anche le emissioni sonore e la salvaguardia di persone, animali e ambiente ". "I fuochi saranno sparati dalla Fortezza del Priamar - concludono da Costa - Ci auguriamo che questo spettacolo possa essere un omaggio gradito a tutti i cittadini savonesi per festeggiare insieme l' arrivo della nuova ammiraglia".



Sviluppo Genova: tra febbraio e marzo 2020 al via lavori sponda sinistra Polcevera

Sviluppo Genova assisterà l' Autorità portuale per la realizzazione della strada dedicata ai camion casello aeroporto-porto

Tra febbraio e marzo 2020 partiranno i lavori di sistemazione degli argini e dei sottoservizi della sponda sinistra del Polcevera per un valore di 22 milioni di euro. Lo annuncia Sviluppo Genova. «Ma si lavorerà anche sulla sponda destra - ha spiegato l' amministratore unico di Sviluppo Genova, Franco Floris , alla presentazione dell' attività svolta nel corso del 2019 - interventi minori sono previsti per una spesa di 7 milioni di euro». Sviluppo Genova poi fornirà assistenza tecnica all' **Autorità Portuale** per l' apertura di un polmone stradale importante: « Una strada interamente dedicata ai camion - ha sottolineato Floris - che dal casello dell' aeroporto raggiungerà il varco del porto di Genova . Partirà dalla zona Superba per arrivare alla Sopraelevata. È prevista una arteria con doppio senso di marcia e quindi verrà eliminato tutto il traffico pesante presente sul lungomare Canepa da ponente verso il centro. I cantieri dovrebbero essere avviati entro il 2020». Col prossimo anno si fa ancora più stretta poi la collaborazione con aziende, Società per Cornigliano e Comune di Genova. «È massima la sinergia con Sviluppo Genova - conferma l' assessore Pietro Piciocchi - Abbiamo concluso importanti opere e altri interventi sono già in cantiere. Devo ringraziare tutto l' organico coordinato da Franco Floris che ha lavorato con impegno e grande professionalità. I traguardi raggiunti negli ultimi due anni di attività sono sotto gli occhi di tutti e credo che anche per il futuro la sinergia tra Comune e Sviluppo Genova porterà ad altri risultati ancora più importanti».



La reazione di Genova dopo il Morandi vista dal quotidiano svizzero Neue Zürcher Zeitung

"Il crollo del ponte autostradale ha fatto scattare una reazione combattiva nella città portuale dopo decenni di stagnazione"

"Dopo il disastro Genova spera nella ripresa - Il crollo del ponte autostradale ha fatto scattare una reazione combattiva nella città portuale dopo decenni di stagnazione": così il quotidiano svizzero Neue Zürcher Zeitung intitola un articolo su Genova pubblicato oggi. Il corrispondente dall'Italia del quotidiano svizzero, Gerhard Bläske, ha scritto un ampio reportage centrato sulla reazione di Genova alla tragedia di Ponte Morandi e sulle possibilità di rilancio della città. "Il crollo del Ponte autostradale Morandi nell'agosto 2018 nel cuore della città, in cui sono morte 43 persone - scrive Bläske - aveva colpito Genova duramente, sul piano fisico ed economico. Ma si è avuta una reazione inaspettata: amministrazione, imprese, cittadini e città collaborano in uno spirito di concordia non usuale. A tempi record sono state realizzate vie di alleggerimento del traffico cittadino e portuale. Nell'area industriale e abitativa, a fitta densità di costruzione, in pochi mesi sono stati sgomberati i resti del ponte. La costruzione del nuovo viadotto, che l'architetto Renzo Piano, genovese, ha progettato per la sua città natale, procede bene. La nuova struttura si prevede sia pronta già in aprile". L'articolo traccia un quadro della realtà economico-sociale genovese, facendo parlare alcuni dei suoi protagonisti, come il direttore scientifico dell'Istituto di Economia, Giorgio Metta, il presidente dell'Autorità portuale Paolo Emilio Signorini, il sindaco Marco Bucci. L'articolo su Genova "L'ex manager apicale di Pharma, tornato pochi anni fa in patria dopo 22 anni negli Usa - si legge - vuole fare della città portuale una specie di California europea: sorte a cui Genova sarebbe destinata dal clima mite, dalle spiagge, dalle università, dalle start up del comparto hi tech, dalla sua ricca eredità culturale e architettonica". Bläske infine prende in esame le prospettive aperte dalle infrastrutture in costruzione, come il Terzo valico, o progettate, e mette in guardia dal pericolo che la città non riesca a ottenere il via libera per la Gronda autostradale, in una vicenda complicata dal ruolo di Atlantia e Aspi nel disastro di Ponte Morandi.



Genova Today

Genova, Voltri

Gronda, la ministra De Micheli a Genova per il tavolo tecnico

Al via il confronto con le autorità locali sulla grande opera, anche se resta da sciogliere il nodo delle concessioni autostradali

La ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, torna a **Genova** per parlare di Gronda: attesa lunedì in prefettura, presiederà un tavolo tecnico convocato proprio dal Mit per discutere con le istituzioni locali di trasporti e grandi opere, anche se a oggi restano ancora da sciogliere molti nodi. In primis, quello delle concessioni autostradali, visto che per il Movimento 5 Stelle la presenza di Aspi al tavolo sulla Gronda sarebbe una condizione inaccettabile alla luce della volontà di revocarle. L' incontro di lunedì, dunque, potrebbe rivelarsi di fatto un incontro interlocutorio, in cui difficilmente verranno prese decisioni concrete sull' avvio dei lavori, previsti (almeno per il raddoppio delle corsie sulla A7 tra **Genova** Ovest, **Genova** Est e Bolzaneto) a inizio del 2020. De Micheli dovrebbe comunque approfittare della tappa genovese per visitare la sede della Capitaneria di **Porto di Genova**, e non è escluso che possa visitare anche lo stabilimento Fincantieri dopo il via libera all' inserimento dei 480 milioni per il ribaltamento a mare nel Milleproroghe.

GENOVATODAY Politica

Gronda, la ministra De Micheli a Genova per il tavolo tecnico

Al via il confronto con le autorità locali sulla grande opera, anche se resta da sciogliere il nodo delle concessioni autostradali

6 Pubblicato 13 dicembre 2019 f t



La ministra dei Trasporti, Paola De Micheli, torna a Genova per parlare di Gronda: attesa lunedì in prefettura, presiederà un tavolo tecnico convocato proprio dal Mit per discutere con le istituzioni locali di trasporti e grandi opere, anche se a oggi restano ancora da sciogliere molti nodi.

In primis, quello delle concessioni autostradali, visto che per il Movimento 5 Stelle la presenza di Aspi al tavolo sulla Gronda sarebbe una condizione inaccettabile alla luce della volontà di revocarle. L'incontro di lunedì, dunque, potrebbe rivelarsi di fatto un incontro interlocutorio, in cui difficilmente verranno prese decisioni concrete sull'avvio dei lavori, previsti (almeno per il raddoppio delle corsie sulla A7 tra Genova Ovest, Genova Est e Bolzaneto) a inizio del 2020.

De Micheli dovrebbe comunque approfittare della tappa genovese per visitare la sede della Capitaneria di Porto di Genova, e non è escluso che possa visitare anche lo stabilimento Fincantieri dopo il via libera all'inserimento dei 480 milioni per il ribaltamento a mare nel Milleproroghe.

4 più letti di oggi

- Genova, la ministra De Micheli a Genova per il tavolo tecnico
- VITARA
- Genova, la ministra De Micheli a Genova per il tavolo tecnico
- Genova, la ministra De Micheli a Genova per il tavolo tecnico

Genova24

Genova, Voltri

Gronda, lunedì la ministro De Micheli a Genova: al via il tavolo tecnico sulla grande opera*Ma sullo sfondo della discussione il nodo, ancora da sciogliere, sulle concessioni autostradali*

Genova. Si torna a parlare di gronda di ponente. Quando qualcuno vorrebbe discuterne ancora (il M5S, per esempio), qualcuno preferirebbe l'opzione zero (gli ambientalisti, i comitati) e qualcun altro vorrebbe soltanto iniziare a costruirla (Regione, Comune di **Genova**, mondo economico, sindacati, buona parte del Pd e Italia Viva). Lunedì prossimo, 16 dicembre, al mattino, la ministro per le Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli sarà a **Genova** per presiedere il tavolo tecnico istituzionale sulla grande opera, convocato in prefettura. Un incontro che avrebbe già dovuto svolgersi il 25 novembre scorso ma che era stato scalzato dall'emergenza viabilità dovuta alla chiusura di A6 e A26. Le previsioni più ottimistiche vedono nell'imminente riunione l'avvio di un percorso per cadenzato per l'inizio dei lavori, già approvati e finanziati, ma quelle più realistiche ricordano che dietro l'affaire gronda resta quello delle concessioni autostradali: la gronda prevede, a oggi, la presenza di Aspi a quello stesso tavolo e la componente pentastellata del governo è intenzionata a revocare o ripensare il sistema delle concessioni. Sempre lunedì 16 De Micheli visiterà anche la capitaneria di **porto di Genova** e non è escluso che possa fare un blitz in Fincantieri dopo l'ok all'inserimento nel Milleproroghe dei 480 milioni per il ribaltamento a mare.

The screenshot shows the Genova24.it website with the following content:

Genova24.it

Gronda, lunedì la ministro De Micheli a Genova: al via il tavolo tecnico sulla grande opera

Ma sullo sfondo della discussione il nodo, ancora da sciogliere, sulle concessioni autostradali

13 dicembre 2019 - 9:02

Stampa

Condividi

Genova. Si torna a parlare di gronda di ponente. Quando qualcuno vorrebbe discuterne ancora (il M5S, per esempio), qualcuno preferirebbe l'opzione zero (gli ambientalisti, i comitati) e qualcun altro vorrebbe soltanto iniziare a costruirla (Regione, Comune di Genova, mondo economico, sindacati, buona parte del Pd e Italia Viva). Lunedì prossimo, 16 dicembre, al mattino, la ministro per le Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli sarà a Genova per presiedere il tavolo tecnico istituzionale sulla grande opera, convocato in prefettura.

Un incontro che avrebbe già dovuto svolgersi il 25 novembre scorso ma che era stato scalzato dall'emergenza viabilità dovuta alla chiusura di A6 e A26. Le previsioni più ottimistiche vedono nell'imminente riunione l'avvio di un percorso per cadenzato per l'inizio dei lavori, già approvati e finanziati, ma quelle più realistiche ricordano che dietro l'affaire gronda resta quello delle concessioni autostradali: la gronda prevede, a oggi, la presenza di Aspi a quello stesso tavolo e la componente pentastellata del governo è intenzionata a revocare o ripensare il sistema delle concessioni.

Stampa Lunedì 16 De Micheli

Visiterà anche la capitaneria di porto di Genova e non è escluso che

Citta della Spezia

La Spezia

Lsct replica ai sindacati: "Rsa informate della procedura di licenziamento, che resta caso unico"

La **Spezia** - Lsct, in risposta alle dichiarazioni rese dai sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti (leggi qui), precisa che "dell' avvio della procedura di licenziamento, che riguarda un caso specifico dell' ufficio doganale del terminal, alla luce dei nuovi assetti organizzativi nel **porto** di La **Spezia** e nel retroporto di Santo Stefano Magra, ne è stata data informazione alle Rsa". "Comprendendo le difficoltà umane di chi ha per anni lavorato in questa funzione - affermano da Lsct -, confermiamo che il caso specifico non può essere in alcun modo generalizzato e riguarda una sola unica persona. Si chiede a tutti i soggetti ufficialmente coinvolti di non strumentalizzare una situazione che non rappresenta la realtà dell' azienda Lsct le cui relazioni industriali sono, come sempre, orientate alla massima collaborazione e correttezza tra le parti. Elementi che hanno fatto di questo terminal uno dei più efficienti in Europa e non solo".



'Seafuture 2020' a La Spezia: il punto sull'industria del mare

LA SPEZIA Tecnologie marine, difesa, sicurezza, Underwater Defence Technologies, logistica, refitting, e ancora **economia** circolare e sostenibilità: sono queste le parole chiave che caratterizzano l'edizione 2020 di Seafuture, la rassegna internazionale giunta alla settima edizione dedicata all'**economia** del **mare** e alle innovazioni in ambito marittimo-navale civile e militare. La manifestazione, che si svolgerà dal 23 al 27 giugno 2020 nello storico Arsenale Militare della Spezia, è organizzata da IBG-Italian Blue Growth (società formata da Distretto Ligure delle Tecnologie Marine, Consorzio Tecnomar Liguria e EIEAD) in collaborazione con la Marina Militare ed il sostegno di AIAD, Regione Liguria, Blue Hub (Azienda Speciale della Camera di Commercio Riviere di Liguria). Un appuntamento che, edizione dopo edizione, si conferma come l'hub del **Mare** Mediterraneo per la Blue Economy e che racconterà l'industria del **mare** a 360°, grazie alla presenza di attori nazionali e internazionali quali la Marina Militare Italiana, le Marine Militari Estere, i maggiori player globali dell'industria del **mare** e della difesa, PMI, esponenti del mondo accademico e della ricerca, start-up innovative, cluster tecnologici marini e marittimi. Filo conduttore della nuova edizione di Seafuture saranno lo sviluppo sostenibile e l'**economia** circolare legata al **mare** per aumentare la sicurezza e la protezione in **mare**, promuovere una crescita blu sostenibile, la creazione di posti di lavoro e preservare gli ecosistemi e la biodiversità. Un focus sarà dedicato all'approfondimento dell'iniziativa WestMed promossa dalla Commissione Europea per rendere lo spazio marittimo comune più sicuro, più pulito e più produttivo, e alle Underwater Defence Technologies (UDT), le tecnologie marine subacquee impiegate sia in ambito militare che civile. In particolare, l'obiettivo del focus UDT sarà quello di presentare gli assetti industriali, i programmi universitari e le eccellenze, nazionali e internazionali, che operano nel settore underwater. Saranno presentati studi, nuove tecnologie e materiali di nuova generazione relativi ad applicazioni Under Water su mezzi manned, unmanned e velivoli teleguidati (tethered). All'esposizione di imbarcazioni civili e militari si affiancheranno, nella cinque giorni, incontri, seminari e conferenze, seminari tecnici e business conversation. Particolare attenzione sarà rivolta al mondo accademico, della ricerca e della formazione: tornerà infatti il premio Seafuture Awards che premierà le tesi magistrali o di specializzazione più innovative che hanno come oggetto prodotti o processi nell'ambito delle tecnologie del **mare**, ma anche i lavori di studenti delle scuole secondarie che saranno chiamati ad elaborare proposte legate alle tecnologie marine e lo sviluppo in chiave sostenibile. Novità di quest'anno Call for Papers che fornirà la possibilità per rappresentanti di aziende e manager di proporre ad un pubblico internazionale e qualificato il proprio contributo sulle tematiche della manifestazione.



Interporto Vespucci, accordo per il progetto bypass di Pisa e raccordo Corridoio ScanMed

Collegamento ferroviario **porto Livorno** e Interporto con corridoio Ten-T - sottoscritto il Protocollo per il finanziamento della progettazione del bypass di Pisa e del collegamento ferroviario tra l' interporto Vespucci e la linea ferroviaria Collesalvetti-Vada. **LIVORNO** - Sottoscritto ieri presso l' Interporto Vespucci di Guasticce, il Protocollo d' intesa per il finanziamento e che quindi darà il via alla progettazione di due importanti opere ferroviarie : il collegamento tra la linea Collesalvetti-Vada e la linea Pisa-Firenze (tramite il cosiddetto bypass di Pisa). A siglare l' accordo il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi , Maurizio Gentile amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana , Stefano Corsini presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mediterraneo superiore e Rocco Guido Nastasi presidente dell' Interporto A. Vespucci. Il Protocollo era stato approvato l' 11 dicembre in Giunta regionale su proposta dell' assessore regionale alle infrastrutture Vincenzo Ceccarelli. Presenti inoltre il sindaco di Collesalvetti Adelio Antolini e del sindaco di **Livorno** Luca Salvetti, " Sette anni fa l' interporto Vespucci era sull' orlo del fallimento e il **porto di Livorno** era insabbiato. Oggi il **porto** è in piena funzionalità e proiettato verso un potenziamento di portata europea e l' interporto è pronto a diventare un vero retro-**porto**, che sarà presto collegato con la rete ferroviaria nazionale e il corridoio europeo scandinavo-mediterraneo ". Queste le parole del presidente Rossi , che ha inoltre annunciato che RFI entrerà a breve nella compagine azionaria dell' Interporto Vespucci . " L' ingresso del più grande gruppo infrastrutturale italiano nell' interporto è una garanzia di sviluppo - ha detto - e certifica le grandi potenzialità di questa area, oltre a dimostrare l' efficacia del grande lavoro fatto fino ad oggi ". " Ci eravamo posti l' obiettivo di lanciare la costa toscana come centro logistico di valore nazionale ed internazionale - ha ricordato Rossi - e in questi anni siamo intervenuti con cospicui finanziamenti regionali per il potenziamento del **Porto**, abbiamo finanziato il collegamento diretto tra la Darsena Toscana e la rete ferroviaria, abbiamo sottoscritto con Ferrovie dello Stato la rimodulazione del gallerie dell' Appennino, intervento fondamentale per rendere possibile il transito merci verso il resto d' Italia e di Europa. " È inoltre in corso di realizzazione il cosiddetto 'Scavalco ', collegamento diretto tra **Porto** e interporto , che possiamo così iniziare a chiamare retro-**porto**. Infine abbiamo salvato lo stesso retro-**porto**, eliminando anche il debito che aveva con MPS. Una serie di interventi finalizzata a trasformare in atto le potenzialità logistiche di quest' area, evidenziate dallo stesso presidente Ciampi, quando in occasione di una sua visita a Guasticce sottolineò le straordinarie caratteristiche di questa area, che vede **Porto di Livorno**, aeroporto di Pisa ed ora anche un efficiente retro-**Porto**, che tra pochi anni sarà collegato alle reti ferroviarie internazionali. Il potenziamento logistico dà i suoi frutti. Lo abbiamo visto con la Pharma Valley e credo che possa rappresentare un' attrattiva anche per diversi altri comparti " Dopo la firma è stato effettuato un sopralluogo nell' area dove sorgerà lo Scavalco , collegamento ferroviario diretto tra **Porto** e Retroporto. L' opera avrà un valore complessivo di 27 milioni di euro, di cui 20,2 finanziati dalla Regione, 4,3 da RFI e 2,5 dal Ministero . Attualmente è in fase di avvio la gara d' appalto per la realizzazione dell' opera, che dovrebbe essere pronta entro il 2022. L' iniziativa è stata seguita da un rapido sopralluogo al luogo dove sarà realizzato lo 'Scavalco', collegamento ferroviario diretto tra il **Porto di Livorno** e l' Interporto Vespucci. Tra i commenti delle Istituzioni riportiamo il commento del presidente della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, Riccardo Breda : ' E' una tappa molto importante per lo sviluppo logistico dell' area



Corriere Marittimo

Livorno

livornese e non solo, nei prossimi anni. Per questo esprimo soddisfazione e mi congratulo ufficialmente con la Regione Toscana ed i soggetti che hanno reso possibile la stipula dell' Accordo. Tuttavia sento il dovere, proprio in una giornata così significativa, di richiamare l' attenzione delle forze economiche e delle istituzioni sui nodi infrastrutturali che ancora chiedono soluzione e che pregiudicano pesantemente lo sviluppo del nostro territorio '. Si è espresso così il presidente della Camera di commercio della Maremma e del Tirreno Riccardo Breda a seguito dell' Accordo per il collegamento ferroviario di porto e interporto con il corridoio scandinavo mediterraneo , stipulato ieri 12 dicembre presso l' Interporto Toscano Vespucci .' E' necessario mantenere alto il livello di allerta: sia Livorno che Grosseto hanno bisogno di un cambio di passo radicale e veloce. Vogliamo una revisione complessiva della rete infrastrutturale, con tempi certi e possibilità di controllo del cronoprogramma. Non ci siamo dimenticati della realizzazione del Corridoio Tirrenico, che investe soprattutto la Maremma, e della realizzazione della Darsena Europa, tappa fondamentale per lo sviluppo di Livorno '.

Toscana: Rossi e Gentile firmano protocollo per bypass Pisa e collegamento interporto Vespucci

(FERPRESS) - Firenze, 13 DIC - Una firma che vale 5,9 milioni di euro e finanzia la progettazione definitiva di due nuovi collegamenti ferroviari: quello tra la linea Collesalveti-Vada e la linea Pisa-Firenze (tramite il cosiddetto bypass di Pisa, che eviterà l'ingresso dei treni merci in città) e quello tra l'Interporto A. Vespucci di Guasticce e la linea Collesalveti-Vada, necessario per collegare direttamente l'Interporto alla rete ferroviaria nazionale e migliorare ulteriormente la logistica dell'area costiera. A sottoscrivere il protocollo d'intesa che renderà tutto questo possibile, sono stati il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi, Maurizio Gentile amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana, **Stefano Corsini** presidente dell'**Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno** settentrionale e Rocco Guido Nastasi presidente dell'Interporto toscano. Il valore delle due progettazioni è di 5,9 milioni e sarà sostenuto per 2,5 milioni dalla Regione Toscana e per i restanti 3,4 milioni da Rete Ferroviaria Italiana. La progettazione sarà portata avanti da RFI, mentre Regione Toscana, Interporto e **Autorità portuale** si sono impegnate, ciascuna relativamente agli ambiti di propria competenza, ad agevolare le procedure necessarie per il rilascio delle autorizzazioni e dei pareri necessari. Grazie ai due nuovi raccordi la funzionalità - e di conseguenza la competitività - dell'area logistica costiera trarranno evidenti benefici: il bypass di Pisa, infatti, farà sì che i traffici merci che corrono lungo la direttrice nord-sud abbiano un itinerario dedicato, con caratteristiche tecniche in linea con gli standard dei corridoi merci europei. Invece il collegamento ferroviario diretto tra l'Interporto Vespucci e il Corridoio europeo TEN-T Scandinavo Mediterraneo velocizzerà l'inserimento sulla rete ferroviaria nazionale ed europea delle merci in arrivo a Livorno. Si ricorda che Porto e Interporto saranno presto collegati direttamente tramite lo 'Scavalco', altra infrastruttura ferroviaria già finanziata ed in via di realizzazione, pensata per trasformare l'Interporto di Guasticce in un vero e proprio retro-porto. E proprio sull'area dove sarà realizzato lo 'Scavalco' si è conclusa la mattinata di lavori, infatti dopo la firma il presidente Rossi, l'assessore regionale Ceccarelli, l'ad di Rete Ferroviaria Italiana Gentile, il presidente **Corsini**, il sindaco di Collesalveti Adelio Antolini, il sindaco di Livorno Luca Salvetti e il presidente dell'Interporto Nastasi hanno effettuato un sopralluogo per valutare l'andamento delle opere propedeutiche alla realizzazione dello Scavalco, necessarie per eliminare le interferenze tra il tracciato della nuova infrastruttura e la rete viaria, le reti idrauliche, i piloni del vecchio ponte tramviario (ora abbattuto). Si ricorda che Rete Ferroviaria Italiana sta attualmente predisponendo gli atti necessari per la gara di appalto dello Scavalco, opera dal valore complessivo di 27 milioni (di cui 22 a carico del bilancio regionale), che dovrà essere ultimata entro la fine del 2022.



Toscana: Rossi, con scavalco un salto infrastrutturale dell' area pisano-livornese

(FERPRESS) - Firenze, 13 DIC - "Sette anni fa l'interporto Vespucci era sull'orlo del fallimento E il porto di Livorno era insabbiato. Oggi il porto è in piena funzionalità e proiettato verso un potenziamento di portata europea e l'interporto è pronto a diventare un vero retro-porto, che sarà presto collegato con la rete ferroviaria nazionale e il corridoio europeo scandinavo-mediterraneo". A dirlo il presidente della Toscana Enrico Rossi, in occasione della firma del protocollo di intesa per il finanziamento della progettazione del bypass di Pisa e del collegamento ferroviario tra l'interporto Vespucci e la linea ferroviaria Collesalvetti-Vada. Rossi, alla presenza dell'amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana Maurizio Gentile, ha inoltre annunciato che la stessa RFI entrerà a breve nella compagine azionaria dell'Interporto Vespucci. "L'ingresso del più grande gruppo infrastrutturale italiano nell'interporto è una garanzia di sviluppo - ha detto - e certifica le grandi potenzialità di questa area, oltre a dimostrare l'efficacia del grande lavoro fatto fino ad oggi". "Ci eravamo posti l'obiettivo di lanciare la costa toscana come centro logistico di valore nazionale ed internazionale - ha ricordato

Rossi - e in questi anni siamo intervenuti con cospicui finanziamenti regionali per il potenziamento del Porto, abbiamo finanziato il collegamento diretto tra la Darsena Toscana e la rete ferroviaria, abbiamo sottoscritto con Ferrovie dello Stato la rimodulazione del gallerie dell'Appennino, intervento fondamentale per rendere possibile il transito merci verso il resto d'Italia e di Europa. È inoltre in corso di realizzazione il cosiddetto 'Scavalco', collegamento diretto tra Porto e interporto, che possiamo così iniziare a chiamare retro-porto. Infine abbiamo salvato lo stesso retro-porto, eliminando anche il debito che aveva con MPS. Una serie di interventi finalizzata a trasformare in atto le potenzialità logistiche di quest'area, evidenziate dallo stesso presidente Ciampi, quando in occasione di una sua visita a Guasticce sottolineò le straordinarie caratteristiche di questa area, che vede Porto di Livorno, aeroporto di Pisa ed ora anche un efficiente retro-Porto, che tra pochi anni sarà collegato alle reti ferroviarie internazionali. Il potenziamento logistico dà i suoi frutti. Lo abbiamo visto con la Pharma Valley e credo che possa rappresentare un'attrattiva anche per diversi altri comparti" "Quello che serve adesso - ha concluso il presidente- è un'attenta supervisione per essere certi che lo Stato inserisca i nuovi collegamenti, dei quali Regione ed RFI finanzieranno la progettazione con 5,9 milioni di euro, nel cronoprogramma degli interventi da finanziare. Si tratta di opere da oltre 300 milioni di euro, che avranno importanti ricadute su tutta la logistica nazionale". "Prosegue l'impegno della Regione per l'infrastrutturazione dell'area logistica pisana - ha aggiunto l'assessore alle infrastrutture Vincenzo Ceccarelli - e parallelamente proseguono le politiche per incentivare la mobilità sostenibile, infatti dal prossimo anno oltre al ferro bonus nazionale, pensato per incentivare le imprese che fanno spostare le loro merci su ferro, vi stiamo predisponendo un ferro bonus regionale, per dare ulteriore sostegno a chi usa le tratte ferroviarie toscane". Dopo la firma il presidente Rossi, l'assessore Ceccarelli e l'ad Gentile hanno effettuato un sopralluogo nell'area dove sorgerà lo Scavalco, collegamento ferroviario diretto tra Porto e Retroporto. L'opera avrà un valore complessivo di 27 milioni di euro, di cui 20,2 finanziati dalla Regione, 4,3 da RFI e 2,5 dal Ministero. Attualmente è in fase di avvio la gara d'appalto per la realizzazione dell'opera, che dovrebbe essere pronta entro il 2022.

Accordo per finanziare la progettazione bypass di Pisa e raccordo Interporto-Corridoio ScanMed

(FERPRESS) - Firenze, 13 DIC - Una firma che vale 5,9 milioni di euro e finanzia la progettazione definitiva di due nuovi collegamenti ferroviari: quello tra la linea Collesalvetti-Vada e la linea Pisa-Firenze (tramite il cosiddetto bypass di Pisa, che eviterà l'ingresso dei treni merci in città). E quello tra l'Interporto A. Vespucci di Guasticce e la linea Collesalvetti-Vada, necessario per collegare direttamente l'Interporto alla rete ferroviaria nazionale e migliorare ulteriormente la logistica dell'area costiera. A sottoscrivere il protocollo d'intesa che renderà tutto questo possibile, sono stati il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi, Maurizio Gentile amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana, **Stefano Corsini** presidente dell'**Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno** settentrionale e Rocco Guido Nastasi presidente dell'Interporto toscano. Il valore delle due progettazioni è di 5,9 milioni e sarà sostenuto per 2,5 milioni dalla Regione Toscana e per i restanti 3,4 milioni da Rete Ferroviaria Italiana. La progettazione sarà portata avanti da RFI, mentre Regione Toscana, Interporto e **Autorità portuale** si sono impegnate, ciascuna relativamente agli ambiti di propria competenza, ad agevolare le procedure necessarie per il rilascio delle autorizzazioni e dei pareri necessari. Grazie ai due nuovi raccordi la funzionalità - e di conseguenza la competitività - dell'area logistica costiera trarranno evidenti benefici: il bypass di Pisa, infatti, farà sì che i traffici merci che corrono lungo la direttrice nord-sud abbiano un itinerario dedicato, con caratteristiche tecniche in linea con gli standard dei corridoi merci europei. Invece il collegamento ferroviario diretto tra l'Interporto Vespucci e il Corridoio europeo TEN-T Scandinavo Mediterraneo velocizzerà l'inserimento sulla rete ferroviaria nazionale ed europea delle merci in arrivo a Livorno. Si ricorda che Porto e Interporto saranno presto collegati direttamente tramite lo 'Scavalco', altra infrastruttura ferroviaria già finanziata ed in via di realizzazione, pensata per trasformare l'Interporto di Guasticce in un vero e proprio retro-porto. E proprio sull'area dove sarà realizzato lo 'Scavalco' si è conclusa la mattinata di lavori, infatti dopo la firma il presidente Rossi, l'assessore regionale Ceccarelli, l'ad di Rete Ferroviaria Italiana Gentile, il presidente **Corsini**, il sindaco di Collesalvetti Adelio Antolini, il sindaco di Livorno Luca Salvetti e il presidente dell'Interporto Nastasi hanno effettuato un sopralluogo per valutare l'andamento delle opere propedeutiche alla realizzazione dello Scavalco, necessarie per eliminare le interferenze tra il tracciato della nuova infrastruttura e la rete viaria, le reti idrauliche, i piloni del vecchio ponte tramviario (ora abbattuto). Si ricorda che Rete Ferroviaria Italiana sta attualmente predisponendo gli atti necessari per la gara di appalto dello Scavalco, opera dal valore complessivo di 27 milioni (di cui 22 a carico del bilancio regionale), che dovrà essere ultimata entro la fine del 2022.



Regione Toscana con RFI per il grande progetto di rete

GUASTICCE Non si può proprio dire che siano mancate le notizie nell'incontro che il presidente della Regione Toscana Enrico Rossi ha presieduto due giorni fa all'Interporto di Guasticce, presente buona parte della rappresentanza sia del mondo logistico che di quello politico. La prima, quella annunciata, la sospirata firma dell'accordo di progettazione definitiva dei collegamenti ferroviari tra porto e interporto (il cosiddetto scavalco, già in preliminare) e specialmente del raccordo con la Collesalvetti-Pisa evitando il nodo pisano per riallacciarsi all'alta capacità fino a Firenze; e da qui con la rete dorsale TEN-T su Bologna e il Brennero. L'altra notizia è che Rossi ha preannunciato l'ingresso nella società dell'Interporto Vespucci di RFI, un potenziamento non solo logistico ma di grande importanza strategica per il porto e l'interporto, che il presidente ha voluto definire più volte retroporto. In vista ormai dell'ingresso definitivo dell'Autorità di Sistema Portuale del Tirreno Settentrionale nella stessa società riconfermato dal presidente **Stefano Corsini**, presente all'incontro rappresenta uno dei passaggi fondamentali per il Vespucci. Per il quale, ha detto ancora Rossi, la Regione ha investito molti milioni salvandolo da un sicuro fallimento e rilanciandolo come nodo logistico fondamentale per l'intera area regionale costiera. Gli interventi dell'assessore regionale ai trasporti Vincenzo Ceccarelli, dei sindaci di Livorno Luca Salvetti e di Collesalvetti Adello Antonini e in particolare dell'ingegner Maurizio Gentile firmatario dell'accordo per RFI, hanno sottolineato da una parte le lunghe, troppe volte deluse attese per la realizzazione dei collegamenti ferroviari; dall'altra la necessità di fare presto, perché sul piano delle strutture ferroviarie la logistica corre più velocemente che in Italia in altri paesi, Spagna compresa. Sui tempi: premesso che manca ancora il finanziamento delle opere (la progettazione costerà 5 milioni, di cui 4 a carico di RFI e 1 della Regione) sebbene sia stato promesso dall'attuale ministro delle infrastrutture De Micheli in recenti incontri, si parla di opere compiute entro il 2026: tempi troppo lunghi, si è detto in sala, se saranno rispettati quelli previsti per l'altro sogno, il completamento della Darsena Europa per il 2024. Arriverebbe invece il tempo dell'altro intervento che RFI inizierà nei prossimi mesi, ovvero l'adeguamento delle gallerie della Firenze-Bologna alle dimensioni dei containers. A presentazione dell'incontro il presidente del Vespucci Guido Roco Nastasi si è detto particolarmente soddisfatto dell'accordo tra Regione e RFI ricordando quanto fatto in questi anni per togliere l'interporto/retroporto dalle secche di anni fa; ma anche che i tempi dei fatti preannunciati andrebbero il più possibile ridotti per stare al passo con gli sviluppi della logistica europea. Ultima notazione: e in questo caso non positiva. Rispondendoci a una specifica domanda sullo scandaloso nodo dello sbocco dello Scolmatore in Darsena Toscana uno sbocco che condiziona l'attraversamento a ponti girevoli sia ferroviari che stradali del tutto incompatibili con la futura Darsena Europa -, il presidente Rossi ha ricordato che la Regione ha finanziato la foce armata dello Scolmatore a mare ed ha sollecitato più volte (Per ben tre volte ufficialmente, senza avere risposta) il sindaco di Pisa a presentare un progetto definitivo per lo sbocco al mare e relativi dragaggi del canale e dei Navicelli e dello Scolmatore. Progetto che ha sottolineato Rossi è determinante per poter aprire le due vie d'acqua direttamente al mare senza più condizionare la Darsena Toscana. I pisani all'incontro al Vespucci non c'erano. Sarebbe gradita una risposta; anche perché senza tombare l'ingresso in Darsena Toscana ogni collegamento ferroviario e stradale verso il porto dei containers di oggi di domani rimane una inaccettabile incompiuta. Quella di stamani è una tappa molto importante ha commentato il presidente della Camera di Commercio Riccardo Breda per lo sviluppo logistico



dell'area livornese e non solo, nei prossimi anni. Per questo esprimo



La Gazzetta Marittima

Livorno

soddisfazione e mi congratulo ufficialmente con la Regione Toscana ed i soggetti che hanno reso possibile la stipula dell'accordo. Tuttavia sento il dovere, proprio in una giornata così significativa, di richiamare l'attenzione delle forze economiche e delle istituzioni sui nodi infrastrutturali che ancora chiedono soluzione e che pregiudicano pesantemente lo sviluppo del nostro territorio. È necessario mantenere alto il livello di allerta: sia Livorno che Grosseto hanno bisogno di un cambio di passo radicale e veloce. Vogliamo una revisione complessiva della rete infrastrutturale, con tempi certi e possibilità di controllo del crono-programma. Non ci siamo dimenticati della realizzazione del Corridoio Tirrenico, che investe soprattutto la Maremma, e della realizzazione della Darsena Europa, tappa fondamentale per lo sviluppo di Livorno.

Zona Logistica Semplificata: al via la fase di consultazione

LIVORNO La Regione Toscana, in collaborazione con i soggetti gestori delle infrastrutture logistiche presenti sul territorio regionale (porti, interporti, aeroporti) ha predisposto un'ipotesi preliminare per l'istituzione di una Zona Logistica Semplificata, ai sensi della leggi 205/2017 e 12/2019. La Giunta Regionale ha preso atto della proposta e ha incaricato l'assessorato regionale alle Attività Produttive di avviare la fase di consultazione con i Comuni delle aree interessate, le parti economiche e sociali, le Camere di Commercio, i soggetti gestori delle infrastrutture logistiche, per raccoglierne i contributi e giungere alla proposta definitiva da inviare alla Presidenza del Consiglio dei Ministri. Una riunione preliminare si è svolta mercoledì nella Sala Consiliare del Comune di Livorno. Alla riunione sono stati invitati i sindaci dei Comuni di Carrara, Collesalveti, Firenze, Livorno, Massa, Piombino, Pisa, Prato, i presidenti delle CCIAA di Firenze, Maremma e Tirreno, Massa Carrara, Pisa, Prato, i presidenti dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale e del Mar Ligure Orientale, i presidenti dell'Interporto Toscano e dell'Interporto della Toscana Centrale, il presidente di Toscana Aeroporti Spa, le associazioni di categoria regionali dell'industria, del commercio e dell'artigianato, le organizzazioni sindacali. Questa Zona Logistica Semplificata, di cui si auspica l'istituzione, prevede principalmente, oltre ai porti di Massa e Piombino, agli aeroporti di Firenze e Pisa, soprattutto porto e interporto di Livorno. Se fosse accolta dal Governo, la Zona porterebbe alla semplificazione delle procedure burocratiche per le merci, che è uno degli obiettivi del programma di mandato dell'Amministrazione Comunale.



Piani d' impresa: conclusa verifica annuale

LIVORNO L'Autorità di Sistema Portuale ha concluso la verifica annuale di legge dei piani di impresa. Il lavoro, presentato ai componenti del Comitato di Gestione lunedì scorso, ha permesso all'ente dice una nota dell'AdSP di mettere in evidenza alcuni elementi su cui intervenire. In particolare è stata evidenziata la necessità di puntare alla razionalizzazione delle informazioni tecnico/economiche utili a consentire, tra le altre cose, la verifica del raggiungimento degli obiettivi occupazionali di Piano, la coerenza degli investimenti con gli obiettivi di sviluppo, e il confronto tra le previsioni di traffico e i risultati conseguiti. Tutti questi elementi sono per altro già stati affrontati nel nuovo Regolamento Concessioni al momento all'esame presso la Commissione Consultiva e il Comitato di Gestione: un regolamento che dovrebbe andare all'esame del comitato, come già scrivemmo, in una riunione in programma per la metà della prossima settimana. «Vogliamo cogliere questa occasione per schematizzare quanto già elaborato nel Regolamento Concessioni in istruttoria e predisporre l'impianto tipo cui le imprese debbano riferirsi per consentire l'analisi coerente dell'andamento della gestione», ha detto il presidente dell'AdSP Stefano Corsini, il quale ha anche rilevato la necessità di procedere a costituire presso il sito istituzionale dell'Ente un sistema di raccolta dei dati utili alla verifica mediante un portale dedicato agli operatori. Quella della verifica dei piani di impresa non è l'unica novità presentata nella riunione del Comitato di Gestione. Al fine di accelerare le procedure per il rilascio dei rinnovi di piccole concessioni di breve durata in assenza di domande concorrenti e osservazioni, il CDG, ai sensi dell'articolo 6-bis, comma 1, lett. c) della legge 84/94, ha ritenuto di delegare all'espressione del parere di competenza il segretario generale e il dirigente da lui delegato quale responsabile dell'Ufficio Territoriale di Piombino. Infine, il Comitato di Gestione ha espresso parere favorevole al rilascio al Comune di Rio Marina della concessione di durata quarantennale della Palazzina ex Locamare. L'edificio verrà adibito a sede delle associazioni sportive locali del Comune elbano. «Si tratta di un intervento di rilevanza sociale ha detto Corsini -, il Comune potrà così ristrutturare questo edificio ammalorato da tempo e dargli nuova vita attraverso l'attività delle associazioni locali».



La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Piombino, Isola d' Elba

Un guida turistica per catturare i crocieristi

Nuovo strumento di promozione del territorio. L' assessore Santini: «Puntiamo a recuperare posizioni con i visitatori stranieri»

MASSA MARITTIMA Nuovo strumento promozionale per valorizzare il patrimonio artistico, storico e architettonico a Massa Marittima. E' una nuova guida turistica realizzata dall' Ambito Turistico Maremma Toscana Nord e personalizzata cura dell' amministrazione comunale, consistente in una mappa realizzata in due lingue, italiano inglese, arricchita da foto, didascalie, notizie con una cartina che indica un percorso con tutti i sedici luoghi di interesse culturale e artistico. Ciascun punto della mappa, contrassegnato con un numero, coincide poi con la cartellonistica già esistente che, oltre a dare ampia informativa del monumento, dispone di CR Code in modo da visualizzare sul proprio telefonino le informazioni. Inoltre sono indicati tutti gli uffici turistici dell' Ambito Turistico, e sempre tramite un CR Code è possibile poi scaricare anche tutte queste informazioni. La guida è già disponibile all' ufficio turistico e le biglietterie dei musei cittadini ma in questi giorni, grazie al contributo del locale Centro Commerciale Naturale, saranno realizzati dei contenitori che verranno distribuiti negli esercizi commerciali che ne faranno richiesta.

«E' questa la prima mappa che riunisce in un solo itinerario tutti i luoghi d' interesse della città, ha ricordato l' assessore al turismo Luca Santini, uno strumento gratuito, semplice e efficace e soprattutto di facile consultazione che ognuno può portarsi dietro per scoprire e conoscere meglio la nostra città». Prosegue in tal modo il percorso di promozione turistica avviato dall' amministrazione comunale con la preziosa collaborazione delle associazioni di volontariato nell' ottica di dare già i primi segnali positivi a partire dalla prossima stagione estiva. L' impegno appare costante e non si limita solo alla diffusione di materiale cartaceo ma, come ha tenuto a evidenziare lo stesso assessore al turismo, punta a recuperare certe posizioni con l' ingresso nel circuito toscano delle città d' arte visitate da turisti in massima parte stranieri sbarcati su navi da crociera specie nei porti di Piombino e **Porto** Santo Stefano. «Una possibilità questa, ha osservato Santini, da tempo inseguita senza però alcun esito visto che finora le mete maggiormente privilegiate dai crocieristi erano l' area della stessa provincia livornese con in testa Castagneto Carducci, l' entroterra senese e pisano con S. Gimignano, Volterra e ovviamente Pisa, Siena e Firenze. Gianfranco Beni.



La Gazzetta Marittima

Piombino, Isola d' Elba

Piombino, in 14 in gara

PIOMBINO Il tema è il progetto di allocazione delle nuove aree del porto. Tante aree, quasi uno sproposito oggi per quello che un tempo era principalmente la porta turistica dell'Elba. Tante aree, create dalla (fallita) operazione di demolizione del relitto della Costa Concordia naufragata al Giglio: e ancora oggi, purtroppo, condizionate da una strettoia stradale, vero e proprio muro dalla superstrada costiera al porto, che specie d'estate costringe auto e camion e drammatiche, estenuanti file anche più di due ore. Mali risolvibili, mali per la cui soluzione si discute da anni. E intanto, ci sono le nuove aree pubbliche da allocare, e le richieste delle imprese interessate. Ne hanno parlato nella sede di piombino della Port Authority il presidente dell'AdSP Stefano Corsini, il segretario generale Massimo Provinciali e il responsabile locale della segreteria distaccata Claudio Capuano affiancato dalla responsabile dell'ufficio tecnico architetto Sandra Muccetti. Le notizie principali sono due: ovvero le aziende interessate alle aree, dopo una prima scrematura, sono 14. E proprio di questi giorni l'AdSP ha affidato i lavori della strada di collegamento Nord al porto. Un passaggio importante, anche se ancora non risolutivo. La notizia nella notizia è stata che l'AdSP di Piombino, guidata da Capuano, ha fatto le acrobazie per accelerare le pratiche che consentiranno di andare a gara per le aree disponibili. Tutto parte ha detto Capuano dall'atto di indirizzo dell'estate scorsa. Le nuove aree hanno destato grande interesse. La mappa presentata nell'incontro con la stampa (vedi in 1° pagina) delinea le aree attualmente asservite alla PIM e quelle in offerta. Capuano ha riassunto tutti gli atti formali ordinanze, incontri, concessioni, etc. che hanno portato alla situazione attuale. Oggi ci sono 589 mila mq di aree con quasi 4 mila metri di banchine (prospettive a 5 mila metri) e fondali a 18 metri. Alla base delle gara per le concessioni, due principi: salvaguardare l'uso pubblico e favorire gli insediamenti produttivi privati. Con obiettivi specifici: incrementi dei traffici, innovazione, occupazione e diversificazione. Al 13 gennaio prossimo scatta il termine ultimo per i piani d'impresa degli interessati: su 21 imprese che hanno fatto un sopralluogo 17 erano state interessate. Dopo verifiche sono state ammesse alla gara, come detto, in 14. Ci sarà quindi una graduatoria. Prevista la procedura di sei mesi soltanto, poi saranno sottoscritti gli impegni tra soggetto e amministrazione. Temi: impatto ambientale, stabilità occupazione, volumi traffici, e specialmente innovazione. Metodologia annunciata: accorpare li vari passaggi burocratici per guadagnare tempo. Massimo Provinciali, dopo l'introduzione del presidente Corsini e la relazione tecnica di Capuano, ha voluto sottolineare l'ottimo lavoro svolto da quest'ultimo e dai suoi collaboratori: un lavoro ha detto che condivido pienamente, specie nell'accelerazione delle procedure, a conferma che la burocrazia a volte può anche essere meno negativa. Qualche domanda si è focalizzata sulle banchine: PIM ha le aree, ma non la banchina. Capuano ha confermato: l'AdSP aspetta di capire quanto e come potrà essere utilizzata dall'impresa, nell'interesse di un eventuale accordo condominiale con le altre imprese che avranno aree. Il tasso di occupazione delle banchine è fondamentale: darle a totale concessione a un singolo non sembra nei programmi, sulla base anche del regolamento delle concessioni recentemente approvato del Comitato di Gestione.



Traghetti spostati nell' area ex silos Scattano gli studi sulle tre banchine

Giampieri e Moretti: «Spazio anche agli scenari per usi di carattere commerciale, traffico merci e passeggeri»

GLI ASSETTI ANCONA Via agli studi per capire se e come spostare i traghetti alle banchine 19, 20 e 21 della darsena Marche. Entro un paio di mesi l' **Autorità portuale** dovrebbe avere le prime risposte così da avviare «la discussione per un necessario e indispensabile confronto con tutte le istituzioni, le amministrazioni presenti in ambito **portuale** e gli operatori per una condivisione finale della destinazione d' uso delle banchine con l' obiettivo di rendere sempre più efficiente e funzionale il porto» sottolineano Rodolfo Giampieri, presidente dell' Authority, e il contrammiraglio Enrico Moretti, comandante del porto. Il ragionamento sullo spostamento dei traghetti nell' area occupata dai silos (34 quelli già abbattuti, 12 da buttar giù a breve giro di posta) è stato accelerato, come anticipato dal Corriere Adriatico, dall' interdizione della banchina 13-14 per «anomalie tecniche». L' intervento nell' area dei silos consente di liberare un nuovo fronte di banchina di 350 metri, con un retro banchina di 33 mila metri quadrati, «uno spazio rinnovato che sarà imprescindibilmente destinato ad uso e consumo di attività portuali - affermano Giampieri e Moretti - lasciando aperto lo spazio agli scenari di utilizzo ma comunque di carattere commerciale e di traffico merci e passeggeri. Per arrivare a definire la nuova destinazione delle banchine disponibili stiamo compiendo studi approfonditi, propedeutici alla scelta». I primi dati richiesti per le banchine 19, 20 e 21 riguardano «lo studio di carico massimo di resistenza sia a bordo banchina sia nel retro banchina aprendo a tutti gli scenari possibili compreso lo spostamento dei traghetti e della relativa mobilità di auto e mezzi pesanti, in imbarco e in sbarco, che interesserà l' area, coinvolgendo naturalmente anche gli aspetti di security **portuale**». A queste valutazioni, si aggiunge un' analisi dell' impatto ambientale sull' area eventualmente collegabile anche al progetto ambientale denominato Pia Ancona, legato alla qualità dell' aria. Massimiliano Petrilli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Traghetti e nuova darsena «Banchine da sfruttare»

Sono la 19, la 20 e la 21: volontà di trasferire i passeggeri dal porto antico Cambia anche la security: «Nuovi spazi grazie all' abbattimento dei silos»

In attesa di abbattere gli ultimi silos rimasti in piedi e di terminare i lavori sulla banchina 22, l' **Autorità portuale** ha già in mente l' uso delle banchine dalla 19 alla 21: merci, ma anche passeggeri. Ciò significa la volontà di trasferire, inizialmente magari solo in parte, l' attività dei traghetti dal porto storico alla nuova darsena: «I temi trattati per arrivare ad una decisione della destinazione delle banchine 19, 20 e 21 _ spiegano dall' Ap _ riguardano in primis lo studio di carico massimo di resistenza sia a bordo banchina sia nel retro banchina aprendo a tutti gli scenari possibili compreso lo spostamento dei traghetti e della relativa mobilità di automobili e mezzi pesanti, in imbarco e in sbarco, che interesserà l' area, coinvolgendo naturalmente anche gli aspetti di security **portuale**. Sono in corso una serie di valutazioni per definire una base solida di confronto sull' utilizzo di quelle banchine, uno spazio destinato ad uso e consumo di attività portuali, lasciando aperto lo spazio agli scenari di utilizzo ma comunque di carattere commerciale e di traffico merci e passeggeri». Una progettualità di largo respiro che richiederà tempi non ancora definiti: «I nuovi spazi disponibili per le attività portuali derivano dalla trasformazione in corso al porto, resa possibile grazie all' abbattimento dei 46 silos collocati sull' area, già ultimato quello dei 34 in concessione a Silos Granari della Sicilia srl e da effettuare quello dei 12 di Sai srl _ proseguono dall' **Autorità portuale** _ . L' intervento consente di liberare un nuovo fronte di banchina di 350 metri, con un retro banchina di 33 mila metri quadrati. A queste valutazioni, si aggiunge un' analisi dell' impatto ambientale sull' area eventualmente collegabile anche al progetto di studio della matrice ambientale, analizzato nel «Pia Ancona».



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Nuove rotte e due milioni di passeggeri»

Bassetti (ad Aerdorica) presenta il nuovo terminal degli arrivi: «Le Marche sono un brand, dobbiamo legarci di più al territorio»

di Annalisa Appignanesi FALCONARA Un nuovo terminal che consentirà all' Aeroporto di Falconara di ampliare le rotte nazionali ed internazionali per cercare di arrivare all' ambizioso obiettivo di 2milioni di passeggeri. A presentare il progetto di ristrutturazione da 10milioni l' amministratore delegato di Aerdorica Carmine Bassetti. In pratica la vecchia aerostazione diventerà una Central Passenger Unit, il terminal partenze sarà trasformato in area sterile e già entro l' estate igli attuali 3 gate di imbarco verranno portati a 6, mentre i check passeranno da 6 a 9. Ma con il nuovo progetto, che richiederà un anno di lavori e dovrebbe essere appaltato entro l' autunno del 2020, i check arriveranno a 20 e i gate di imbarco a 14. Tra le rotte nazionali a cui punta l' Aerdorica, ci sono Roma, Milano, Olbia, Alghero, Napoli e Lamezia Terme, mentre fra le internazionali Mosca, Stoccolma, Manchester, Parigi, Madrid, Amsterdam, Spalato, Varsavia, Bucarest, Pristina e Skopje. Un' operazione molto importante e strategica per la Regione. Infatti come ha osservato Bassetti l' Aeroporto dorico impatta sull' economia regionale per 150milioni di euro. Il piano industriale prevede di raddoppiare la quota passeggeri che attualmente si aggira intorno ai 500mila. «Il potenziale c' è», ha sottolineato Bassetti snocciolando i dati relativi ai voli domestici che nel 2018 hanno toccato quota 1 milione e 100 persone che hanno scelto di partire da aeroporti fuori dalle Marche. Ma oltre all' ampliamento l' ad di Aerdorica ha spiegato che occorre che l' aeroporto sia accessibile da tutto il territorio tramite una piattaforma intermodale, ovvero che preveda l' utilizzo combinato di differenti mezzi di trasporto, sia per le merci che per i passeggeri. Oggi passano 19 treni al giorno tra Roma e Ancona, ma solo 9 di questi si fermano alla stazione dell' aeroporto. Non solo, l' aeroporto deve anche essere connesso al **porto**, un collegamento strategico per la Regione, così come quello con l' Interporto. Insomma l' aeroporto deve sviluppare tutto il suo potenziale di porta italiana delle Marche e dell' Adriatico settentrionale. «Con la Regione lavoriamo a braccetto e abbiamo tantissimi progetti - ha detto - come il parcheggio di scambio in aeroporto, la ferrovia ristrutturata e treni si fermano in aeroporto». Poi ha ricordato il bando per nuovi voli start up per 3 anni al quale, ha spiegato, che le compagnie stanno reagendo molto positivamente. «Credo che abbiamo imboccato la strada giusta», ha spiegato osservando però che resta il rapporto fra pubblico e privato che si muovono a due velocità.



Porto Ancona: avviati studi propedeutici su uso banchine 19, 20 e 21 della darsena Marche

(FERPRESS) - **Ancona**, 13 DIC - Sono in corso una serie di valutazioni per definire una base solida di confronto sull' utilizzo delle banchine 19, 20 e 21 della darsena Marche del **porto** di **Ancona**, uno spazio rinnovato che sarà imprescindibilmente destinato ad uso e consumo di attività portuali, lasciando aperto lo spazio agli scenari di utilizzo ma comunque di carattere commerciale e di traffico merci e passeggeri. I nuovi spazi disponibili per le attività portuali derivano dalla trasformazione in corso al **porto**, resa possibile grazie all' abbattimento dei 46 silos collocati sull' area, già ultimato quello dei 34 in concessione a Silos Granari della Sicilia srl e da effettuare quello dei 12 di Sai srl. Una decisione, questa, nata come risposta alla forte riduzione del mercato dei cereali nello scalo nella necessità di creare nuove opportunità di sviluppo e di occupazione. L' intervento consente di liberare un nuovo fronte di banchina di 350 metri, con un retro banchina di 33 mila metri quadrati. Per arrivare a definire la nuova destinazione delle banchine disponibili stiamo compiendo studi approfonditi, propedeutici alla scelta. I temi trattati per arrivare ad una decisione della destinazione delle banchine 19, 20 e 21 riguardano in primis lo studio di carico massimo di resistenza sia a bordo banchina sia nel retro banchina aprendo a tutti gli scenari possibili compreso lo spostamento dei traghetti e della relativa mobilità di automobili e mezzi pesanti, in imbarco e in sbarco, che interesserà l' area, coinvolgendo naturalmente anche gli aspetti di security portuale. A queste valutazioni, si aggiunge un' analisi dell' impatto ambientale sull' area eventualmente collegabile anche al progetto di studio della matrice ambientale, analizzato nel "Pia **Ancona**". Tutti gli approfondimenti serviranno poi come base di discussione per un necessario e indispensabile confronto con tutte le istituzioni, le amministrazioni presenti in ambito portuale e gli operatori per una condivisione finale della destinazione d' uso delle banchine con l' obiettivo di rendere sempre più efficiente e funzionale il **porto** di **Ancona**.

The image shows a screenshot of the FerPress website. At the top, there is a red banner with the text "ABBONATI A FERPRESS". Below this, the website header includes the FerPress logo and the text "AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA". The main content area features a news article titled "Porto Ancona: avviati studi propedeutici su uso banchine 19, 20 e 21 della darsena Marche". To the right of the article, there are several advertisements, including one for "TRAN" and another for "ARCHIVIO QUOTIDIANO DALL'ETTERA". The website also has social media icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and YouTube.

L' AdSP dell' Adriatico Centrale valuta le opportunità di utilizzo delle banchine 19, 20 e 21 del porto di Ancona

In fase di smantellamento i silos che occupano l' area L' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale sta valutando le opportunità di utilizzo delle banchine 19, 20 e 21 della darsena Marche del **porto di Ancona**, nuovi spazi resi disponibili grazie all' abbattimento dei 46 silos collocati sull' area, di cui è già stata ultimata la demolizione dei 34 in concessione a Silos Granari della Sicilia Srl ed è ancora da effettuare quella dei 12 di Sai Srl. L' ente ha specificato che l' area sarà comunque imprescindibilmente destinata ad attività portuali, lasciando aperto lo spazio agli scenari di utilizzo ma comunque di carattere commerciale e di traffico merci e passeggeri. La demolizione dei silos è stata decisa come risposta alla forte riduzione del mercato dei cereali nello scalo e per la necessità di creare nuove opportunità di sviluppo e di occupazione. L' intervento consente di liberare un nuovo fronte di banchina di 350 metri, con un retro banchina di 33mila metri quadrati. L' AdSP ha spiegato che i temi trattati per arrivare ad una decisione della destinazione delle banchine 19, 20 e 21 riguardano in primis lo studio di carico massimo di resistenza sia a bordo banchina sia nel retro banchina aprendo a tutti gli scenari possibili compreso lo spostamento dei traghetti e della relativa mobilità di automobili e mezzi pesanti, in imbarco e in sbarco, che interesserà l' area, coinvolgendo naturalmente anche gli aspetti di security portuale. A queste valutazioni si aggiunge un' analisi dell' impatto ambientale sull' area eventualmente collegabile anche al progetto di studio della matrice ambientale, analizzato nel "Pia **Ancona**". Tutti gli approfondimenti serviranno poi come base di discussione per un necessario e indispensabile confronto con tutte le istituzioni, le amministrazioni presenti in ambito portuale e gli operatori per una condivisione finale della destinazione d' uso delle banchine con l' obiettivo di rendere sempre più efficiente e funzionale il **porto di Ancona**.

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

13 dicembre 2019

L'AdSP dell'Adriatico Centrale valuta le opportunità di utilizzo delle banchine 19, 20 e 21 del porto di Ancona

In fase di smantellamento i silos che occupano l'area...

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale sta valutando le opportunità di utilizzo delle banchine 19, 20 e 21 della darsena Marche del porto di Ancona, nuovi spazi resi disponibili grazie all'abbattimento dei 46 silos collocati sull'area, di cui è già stata ultimata la demolizione dei 34 in concessione a Silos Granari della Sicilia Srl ed è ancora da effettuare quella dei 12 di Sai Srl. L'ente ha specificato che l'area sarà comunque imprescindibilmente destinata ad attività portuali, lasciando aperto lo spazio agli scenari di utilizzo ma comunque di carattere commerciale e di traffico merci e passeggeri.

La demolizione dei silos è stata decisa come risposta alla forte riduzione del mercato dei cereali nello scalo e per la necessità di creare nuove opportunità di sviluppo e di occupazione. L'intervento consente di liberare un nuovo fronte di banchina di 350 metri, con un retro banchina di 33mila metri quadrati.

L'AdSP ha spiegato che i temi trattati per arrivare ad una decisione della destinazione delle banchine 19, 20 e 21 riguardano in primis lo studio di carico massimo di resistenza sia a bordo banchina sia nel retro banchina aprendo a tutti gli scenari possibili compreso lo spostamento dei traghetti e della relativa mobilità di automobili e mezzi pesanti, in imbarco e in sbarco, che interesserà l'area, coinvolgendo naturalmente anche gli aspetti di security portuale.

A queste valutazioni si aggiunge un'analisi dell'impatto ambientale sull'area eventualmente collegabile anche al progetto di studio della matrice ambientale, analizzato nel "Pia Ancona". Tutti gli approfondimenti serviranno poi come base di discussione per un necessario e indispensabile confronto con tutte le istituzioni, le amministrazioni presenti in ambito portuale e gli operatori per una condivisione finale della destinazione d'uso delle banchine con l'obiettivo di rendere sempre più efficiente e funzionale il porto di Ancona.

Leggi la notizia in formato Acrobat Reader. Scarica il servizio gratuito.

Canale di via allargata	Data di arrivo	Data di partenza	
Destinatario	13 Dic 2019	14 Dic 2019	Cerca
Altri destinatari	2019	2019	

Abruzzo: Marsilio, intesa con Autorità di Sistema Portuale per trasversalità collegamenti

(FERPRESS) - Pescara, 13 DIC - Un protocollo di intesa tra Regione Abruzzo ed **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale** è stata sottoscritta a Pescara, nella sede della Camera di Commercio dal presidente della Giunta regionale, Marco Marsilio, e dal presidente dell' **Autorità**, Rodolfo Giampieri. L' ottica è quella di sviluppare la trasversalità dei collegamenti merci tra la sponda tirrenica ed adriatica della penisola. Si tratta di un' intesa che apre le porte all' istituzione della ZES, la Zona Economica Speciale che è tra le misure finalizzate ad attrarre nuovi investimenti nel Mezzogiorno permettendo così alle attività economiche ed imprenditoriali già operative ed a quelle che si insedieranno di beneficiare di speciali condizioni. Tuttavia, la ZES può essere costituita autonomamente da una Regione solo se dispone di un hub **portuale** nel quale transiti almeno un millesimo del traffico merci europeo e cioè 2 milioni 750mila tonnellate. "Intendiamo rafforzare il ruolo dell' Abruzzo all' interno della programmazione strategica delle infrastrutture con l' **Autorità portuale** di Ancona - ha dichiarato il presidente Marsilio -. Si tratta di un impegno importante - ha proseguito - che ha la finalità di acquisire, anche da parte dell' **Autorità portuale** di Ancona, una piena adesione alla strategia delle infrastrutture abruzzesi. L' obiettivo è quello di ottenere, per il tramite del governo nazionale, il riconoscimento in Europa dell' estensione dei Corridoi della mobilità europea anche lungo la costa adriatica e lungo l' asse trasversale tirreno-**adriatico**. Questo significa unire Roma a Pescara e i porti di Civitavecchia e Ortona e questo passaggio è fondamentale - ha concluso - per rafforzare l' ambizione dell' Abruzzo di entrare, a pieno titolo, nel **sistema** delle infrastrutture della mobilità europea". In precedenza, Regione ed **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale** hanno sottoscritto accordi funzionali a rafforzare proprio il Corridoio transmediterraneo e ad incrementare i collegamenti tra i porti di Civitavecchia ed Ortona. L' accordo odierno, fermo restando che Ancona è l' unico porto dell' **Adriatico centrale** rientrante nelle reti core (quelle centrali da completare entro il 2030) e comprehensive (quella globale il cui completamento è previsto entro il 2050) e parte del corridoio SCANMED, consente, in relazione alle connessioni ferroviarie stradali ed ai nodi logistici del territorio, di includere nella rete comprehensive le seguenti infrastrutture: le autostrade A14, A24 e A25, come anche l' infrastruttura del cosiddetto Quadrilatero, la linea ferroviaria Falconara-Orte e la Pescara-Roma, gli interporti di Jesi e Val Pescara e gli aeroporti di Falconara e Pescara. All' incontro era presente anche il presidente della Camera Commercio di Chieti-Pescara, Gennaro Strever.

Bassetti all' incontro della Cna sulle infrastrutture. Interporto, la Regione mette altri 8 milioni

«Il bando per l' aeroporto tardivo e poco appetibile»

«Basta con la filastrocca per bambini **porto**, aeroporto, interporto che ripetiamo da anni. Meno fuffa e più ragionamenti concreti sui progetti, da fare a tavolino, insieme». Le parole - schiette e concise come da prassi - sono quelle della sindaca dorica Valeria Mancinelli, ma riassumono gran parte degli interventi che si sono susseguiti ieri durante il convegno organizzato al terminal Arrivi del Sanzio da Cna. Tema all' ordine del giorno, quello che l' ex sindaco di Ascoli, Guido Castelli, ha definito «il problema delle Marche»: le infrastrutture. Che l' isolamento logistico sia il tallone d' Achille della regione è fuor di dubbio, «e ci è costato 12 punti di pil», rincara la dose Castelli, ma dall' appuntamento si esce col buon proposito di lavorare come squadra, creando un sistema veramente a sostegno del territorio. Gli obiettivi Buoni propositi, appunto, finché non si traducono in atti concreti. L' onere di raccontare quanto fatto finora e cosa si intenda fare in futuro è toccato ai protagonisti del settore. Dall' assessora regionale alle Infrastrutture, Anna Casini, agli amministratori delle tre principali infrastrutture regionali (Bassetti per il Sanzio, Giampieri per il **porto** e Carpinelli per l' interporto), fino al presidente della Camera di Commercio Gino Sabatini. Assente il senatore Coltorti, impantanato nell' iter della Finanziaria. Ad aprire le danze è stato il direttore di Cna territoriale di **Ancona** Massimiliano Santini, che ha lanciato un appello alle istituzioni presenti affinché «stiano vicine a chi fa impresa, in una logica di sistema». Intervento a cui ha fatto seguito il fuoco di fila dei sindaci, come lo jesino Bacci, che ha chiesto lumi sul futuro dell' interporto, o il primo cittadino di Senigallia Mangialardi, che ha lamentato le «cinque ore messe all' andata ed al ritorno per raggiungere Campobasso». Ed ovviamente l' aeroporto, centrale nel discorso della sindaca di Falconara Signorini che lo ospita in casa. Se il **porto** di **Ancona** si conferma primo della classe con «più di 6mila occupati giornalieri e 1 milione 150mila passeggeri», ha ricordato Giampieri (benché Castelli inviti a fare di più: «Molise, Puglia ed Abruzzo guardano al **porto** dorico per la Zona economica speciale»), l' aeroporto si sta a fatica risollestando dal crac sfiorato. A ripercorrere le tappe di quel calvario che è stato il salvataggio di Aerdorica ci ha pensato Casini, e l' ad Bassetti ha provato a declinarne il futuro. «Il primo bando emesso dalla Regione per la promozione di nuove rotte è stato pubblicato tardi e non era appetibile. Le compagnie aeree sono come le belle donne: possono scegliere, ed i competitor hanno fatto meglio. Con la nuova manifestazione d' interesse, invece, stiamo avendo reazioni positive». Il futuro prossimo Entro aprile, poi, «contiamo di avere il progetto di restyling del terminal centrale, collegato agli arrivi: un cantiere di circa un anno, per un valore di 10 milioni di euro». La cenerentola delle tre infrastrutture, l' interporto, dopo lo stand by nel progetto per il polo del farmaco, del 118 e del Nue, punta forte sul suo core business, la logistica, andando a sanare «i difetti di progettazione che ci sono stati» soprattutto nei collegamenti ferroviari, come sottolinea il presidente Carpinelli, «e nel bilancio che verrà votato in Aula il 23 dicembre fa sapere Casini abbiamo previsto 8 milioni di euro di aumento di capitale per il suo rilancio». Martina Marinangeli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

L' appello della Cna «Moriamo senza infrastrutture»

«Senza le infrastrutture le Marche muiono». È l' appello rivolto alle istituzioni dalla Cna di **Ancona** nel corso dell' incontro promosso ieri pomeriggio all' Aeroporto di Falconara Marittima per fare il punto sui collegamenti essenziali per l' economia per contrastare lo scivolamento delle Marche verso le regioni del sud d' Italia. Il presidente di Cna **Ancona**, Massimiliano Santini, ha sottolineato che infrastrutture efficienti «migliorando l' accessibilità» alla regione fanno crescere la concentrazione delle imprese che aumentano gli investimenti diretti, attraggono capitali da fuori e generano «più ricchezza e risorse per il territorio». Tra le questioni sul tavolo, i tasti dolenti dell' Aeroporto con pochi voli e gli esuberi di personale, ma anche la situazione dell' Interporto da rilanciare, poi il trasporto ferroviario con la Orte-Falconara da raddoppiare, e la Strada Statale 76 per collegare le Marche con Umbria e il Tirreno. Insomma poli che devono essere tra loro interconnessi e per i quali Cna ha chiesto di superare «gli interventi tampone, episodici e disarticolati». Serve una visione d' insieme per creare una catena intermodale che integri progetti e infrastrutture nell' ottica di una programmazione di lungo periodo. Nota positiva emersa quella del **porto** di **Ancona** che sta vivendo una fase di positiva, anche se va collegato alle altre infrastrutture con il raddoppio della variante sulla Strada Statale 16. Al confronto sono stati chiamati anche i sindaci. Valeria Mancinelli ha sottolineato che serve «meno fuffa e più ragionamenti» fra istituzioni , ma «non a mezzo stampa» piuttosto attorno ad un tavolo: «non alle manovre sottobanco» ha dichiarato sottolineando l' impegno della Regione, ma precisando «non siamo arrivati, siamo appena partiti». La vicepresidente regionale Anna Casini ha annunciato che, per l' Interporto ci 8milioni per l' aumento di capitale, mentre per la Orte-Falconara già 3 tratti finanziati. a.a.



San Francesco torna in porto

Don Dino: «Così si respirerà ancor di più lo spirito di rispetto e aiuto reciproco»

ANCONA Una cerimonia semplice ma significativa e partecipata. È stata quella che ieri mattina ha ufficialmente segnato l'intitolazione della banchina 1, la più bella del **porto**, a San Francesco. Un bassorilievo posizionato in terra, tipo pietra d'inciampo, su cui è scritto **Ancona porto** d'oriente, **Ancona** via della pace, realizzato dalla Fonderia Marinelli di Agnone, specializzata per la costruzione della campane, sancirà per sempre il ricordo degli 800 dalla partenza da **Ancona** per l'Oriente di San Francesco. «Si tratta di una promessa mantenuta - ha affermato il presidente dell'Autorità Portuale Rodolfo Giampieri - che continua il percorso di eventi creato per questa occasione». Diverse le personalità istituzionali che hanno suggellato questo importante momento per la vita della città: dal prefetto Antonio D'Acunto, al comandante del **porto** Enrico Moretti, al rettore della Politecnico Gian Luca Gregori, il presidente del consiglio comunale Susanna Dini e l'assessore al **porto** Ida Simonella. Fino a don Dino Cecconi che ha ammonito. «D'ora in poi nel **porto** di **Ancona** si respirerà ancora di più quello spirito francescano fatto di rispetto, aiuto reciproco e fraternità. E' un richiamo per tutti a non essere soli spettatori ma parte attiva». Presentato inoltre Il Presepe del **porto**, allestito fino al 6 gennaio alla Portella Panunzi dall'associazione Stella Maris. Un omaggio della comunità al rapporto vitale che ogni giorno trova fondamento nel lavoro che nasce dal **porto** esso e al suo spirito di accoglienza e di solidarietà. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Inaugurata ieri la lastra celebrativa

Otto secoli dal viaggio di San Francesco

L'immagine rappresenta il santo che parte dalla porta d'oriente e lancia una colomba di pace Presentato anche il presepe

Il 24 maggio del 1219 San Francesco d'Assisi si imbarcava dal **porto di Ancona**, destinazione la Terra Santa. Oggi, poco più di otto secoli più tardi, la città dorica ricorda quell'evento. Un segno celebrativo, la lastra celebrativa inaugurata ieri alla banchina San Francesco (banchina 1), dedicata al santo Patrono d'Italia il 1 settembre durante la Festa del mare, alla presenza di Monsignor Angelo Spina, arcivescovo della Diocesi metropolitana **Ancona-Osimo**, del Presidente dell'Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri, e del contrammiraglio Enrico Moretti, Comandante del **porto di Ancona**, e delle autorità civili e militari. Il disegno è ispirato da un'idea artistica di monsignor Spina. L'immagine rappresenta San Francesco a bordo di un'imbarcazione che parte da **Ancona**, porta d'Oriente e via della pace. Lancia una colomba come simbolo di pace e di incontro con l'altro e con la natura. La lastra è in bronzo, ha una dimensione di 2 metri per 1,5 metri ed è stata realizzata dalla Fonderia Marinelli di Agnone (Isernia). Sempre ieri in **porto** è stato presentato il presepe allestito, come sempre, alla Portella Panunzi dall'associazione Stella Mari. Si potrà visitare fino al 6 gennaio 2020.



Lastra per 800 anni S.Francesco a Ancona

Un segno celebrativo per ricordare gli 800 anni della partenza di San Francesco dal porto di Ancona per la Terra Santa. E' la lastra celebrativa inaugurata oggi alla banchina San Francesco, dedicata al santo Patrono d'Italia il 1 settembre durante la Festa del mare, alla presenza di mons. Angelo Spina, arcivescovo della Diocesi metropolitana Ancona-Osimo, del presidente dell'Autorità di sistema portuale Rodolfo Giampieri, e del contrammiraglio Enrico Moretti, Comandante del porto di Ancona, e delle autorità civili e militari. Il disegno è ispirato da un'idea artistica di mons. Spina: l'immagine rappresenta San Francesco a bordo di un'imbarcazione che parte da Ancona, porta d'Oriente e via della pace. Lancia una colomba come simbolo di pace e di incontro con l'altro e con la natura. La lastra è in bronzo, ha una dimensione di 2 metri per 1,5 metri ed è stata realizzata dalla Fonderia Marinelli di Agnone (Isernia), fra le più antiche al mondo, specializzata nella costruzione di campane.



Porto Ancona, opera dedicata a 800 anni dalla partenza S.Francesco

Lastra in bronzo di 2 me per 1,5, idea artistica mons. Spina

(ANSA) - **ANCONA**, 13 DIC - Un segno celebrativo per ricordare gli 800 anni della partenza di San Francesco dal **porto** di **Ancona** per la Terra Santa. E' la lastra celebrativa inaugurata oggi alla banchina San Francesco, dedicata al santo Patrono d' Italia il 1 settembre durante la Festa del mare, alla presenza di mons. Angelo Spina, arcivescovo della Diocesi metropolitana **Ancona-Osimo**, del presidente dell' Autorità di sistema portuale Rodolfo Giampieri, e del contrammiraglio Enrico Moretti, Comandante del **porto** di **Ancona**, e delle autorità civili e militari. Il disegno è ispirato da un' idea artistica di mons. Spina: l' immagine rappresenta San Francesco a bordo di un' imbarcazione che parte da **Ancona**, porta d' Oriente e via della pace. Lancia una colomba come simbolo di pace e di incontro con l' altro e con la natura. La lastra è in bronzo, ha una dimensione di 2 metri per 1,5 metri ed è stata realizzata dalla Fonderia Marinelli di Agnone (Isernia), fra le più antiche al mondo, specializzata nella costruzione di campane. Il bozzetto per la realizzazione dell' opera era stato presentato il 4 ottobre, giorno di San Francesco, a bordo della nave scuola Amerigo Vespucci durante la permanenza al **Porto** Antico. Presentato oggi anche il Presepe del **porto**, omaggio della comunità portuale al Natale e al mare, al rapporto vitale che ogni giorno trova fondamenta nel lavoro che nasce da esso e al suo spirito di accoglienza e di solidarietà. E' stato allestito alla Portella Panunzi dall' associazione Stella Maris, si potrà visitare fino al 6 gennaio 2020. Con la Sacra famiglia, sono gli elementi del mare i protagonisti di questa scena della natività: una barca, una lancia del 1925, la "7/a Cavalleria", reti da pesca, nasse, reperti di antica manifattura, messi a disposizione dal Comitato Museo del mare, tronchi d' albero trasportati dalle onde e recuperati dalle persone, elementi che simboleggiano il legame fra il **porto**, il lavoro, la sua storia e la vita di tutti coloro che vi operano o vi passano.



Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ancona: inaugurata l' opera dedicata a San Francesco (FOTO)

La cerimonia questa mattina (13 dicembre), alla presenza dell' arcivescovo e delle autorità civili e militari. Il bassorilievo in bronzo è stato realizzato in occasione degli 800 anni dalla partenza del Santo dal porto dorico per la Terra Santa. Mons. Angelo Spina: «Ancona è porta d' Oriente, ma anche via della pace»

MICOL SARA MISITI

Inaugurato al porto antico il bassorilievo, dedicato a san Francesco ANCONA - Dopo l' intitolazione della banchina 1 a San Francesco , questa mattina (13 dicembre) è stato inaugurato al porto antico un bassorilievo in bronzo , in occasione degli 800 anni dalla partenza di San Francesco dal porto di Ancona per la Terra Santa. All' inaugurazione hanno partecipato Mons. Angelo Spina, arcivescovo metropolitano di Ancona-Osimo, il cappellano del porto don Dino Cecconi, il Presidente dell' **Autorità di Sistema** portuale Rodolfo Giampieri, il Comandante del porto di Ancona, il contrammiraglio Enrico Moretti, il prefetto Antonio D' Acunto, il rettore dell' Univpm Gian Luca Gregori, la presidente del consiglio comunale di Ancona Susanna Dini e altre **autorità** civili e militari. L' opera è stata ideata da Mons. Angelo Spina , realizzata dall' artista Ettore Marinelli e fusa presso la Pontificia Fonderia Marinelli di Agnone , fra le più antiche al mondo e specializzata nella costruzione di campane. Il bozzetto dell' opera era stato presentato il 4 ottobre, giorno di San Francesco, a bordo della nave scuola Amerigo Vespucci . L' immagine rappresenta il Santo a bordo di un' imbarcazione che parte da Ancona, porta d' Oriente e via della

pace. « In una mano, stretta al petto ha una colomba, - spiega l' arcivescovo - segno che il suo cuore è pacifico e nell' altra mano un' altra colomba che viene inviata per andare lontano a portare pace. Francesco è un uomo di pace e uno strumento di pace, in quanto vive una dimensione religiosa, trinitaria, raffigurata con dei simboli: la nube in alto indica il Padre, la croce il Figlio, e la vela gonfia lo Spirito Santo. È l' amore di Dio che muove Francesco ad uscire da se stesso e ad andare oltre, a portare l' annuncio della buona notizia, del Vangelo, che Dio ama tutti e che ogni uomo è fratello». «La vita di San Francesco è stata vissuta in armonia con Dio, con il creato e con gli uomini, - continua - nel segno di una fraternità universale , come ha scritto nel Cantico delle Creature, i cui elementi sono così raffigurati: in basso a sinistra ci sono diverse specie di pesci nel mare; in alto le nuvole, la luna e il sole». Accanto alla figura del santo, c' è la scritta ' Ancona, porta d' Oriente, via della pace 1219-2019 . Ottocento anni dalla partenza di S. Francesco dal porto di Ancona per la Terra Santa '. «La città non è solo porta d' Oriente per le sue origini greche, - continua - ma anche via della pace , in quanto 800 anni fa Francesco partì dal porto disarmato, come pellegrino di pace, durante la V Crociata, per incontrare il sultano Al-Malik Al-Kamil in Egitto. Lui non ebbe paura di aprirsi al dialogo . Oggi questo evento ci ricorda che è importante vincere la paura, aprirsi al dialogo con l' altro che è diverso , educare alla pace e promuovere l' ecologia ambientale e umana . Dove c' è la pace, tutto fiorisce». Bassorilievo dedicato a San Francesco «A bordo della nave Amerigo Vespucci avevamo promesso la realizzazione di quest' opera - dichiara Rodolfo Giampieri - e abbiamo mantenuto la promessa. Nella banchina più bella e importante del porto, dedicata a San Francesco, oggi abbiamo inaugurato questo importante bassorilievo che guarda il mare e l' orizzonte. Un' opera che richiama un altro bassorilievo su san Francesco, presente all' interno della cattedrale di San Ciriaco». «Quest' opera è un segno importante per il porto di Ancona - sottolinea il contrammiraglio Enrico Moretti - e ricorda un evento accaduto qui 800 anni fa. Come fece San Francesco, ognuno di noi deve impegnarsi per favorire la



pace, l' incontro e il dialogo». «È stato un onore per me realizzare quest' opera - dichiara l' artista Ettore Marinelli - e sono felice che sia stata collocata nel porto di Ancona. Da



Centro Pagina

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

mille anni la Pontificia Fonderia Marinelli realizza campane e io rappresento la ventisettesima generazione». Dopo l'inaugurazione dell'opera in bronzo, è stato benedetto il presepe del porto, allestito alla Portella Panunzi dall'associazione Stella Maris, che si potrà visitare fino al 6 gennaio 2020. Con la Sacra Famiglia, sono gli elementi del mare i protagonisti di questo presepe: una barca, una lancia del 1925, la '7° Cavalleria', le reti da pesca, le nasse, i reperti di antica manifattura, messi a disposizione dal Comitato Museo del mare, i tronchi d'albero trasportati dalle onde e recuperati dalle persone. Elementi che simboleggiano il legame fra il porto, il lavoro, la sua storia e la vita di tutti coloro che vi operano o vi passano. Inaugurazione al porto antico del bassorilievo dedicato a San Francesco, ad 800 anni dalla sua ... © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Partenza di San Francesco per la Terra Santa

Lastra celebrativa inaugurata oggi nel porto di Ancona

Massimo Belli

image_pdfimage_print ANCONA Un segno celebrativo per ricordare gli 800 anni della partenza di San Francesco dal porto di Ancona per la Terra Santa. E' la lastra celebrativa inaugurata oggi alla banchina San Francesco, dedicata al santo Patrono d'Italia il primo Settembre durante la Festa del mare, alla presenza di Monsignor Angelo Spina, arcivescovo della Diocesi metropolitana Ancona-Osimo, del presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico centrale, Rodolfo Giampieri, e del contrammiraglio Enrico Moretti, comandante del porto di Ancona, e delle autorità civili e militari. Il disegno è ispirato da un'idea artistica di monsignor Spina. L'immagine rappresenta San Francesco a bordo di un'imbarcazione che parte da Ancona, porta d'Oriente e via della pace. Lancia una colomba come simbolo di pace e di incontro con l'altro e con la natura. Una rappresentazione che è anche un invito all'apertura ad un'umanità di pace. La lastra è in bronzo, ha una dimensione di 2 metri per 1,5 metri ed è stata realizzata dalla Fonderia Marinelli di Agnone (Isernia), fra le più antiche al mondo e specializzata nella costruzione di campane. Il bozzetto per la realizzazione dell'opera era stato presentato il 4 ottobre, giorno di San Francesco, a bordo della nave scuola Amerigo Vespucci durante la permanenza al Porto Antico. Il Presepe del porto E' un omaggio della comunità portuale al Natale e al mare, al rapporto vitale che ogni giorno trova fondamenta nel lavoro che nasce da esso e al suo spirito di accoglienza e di solidarietà. Il Presepe del porto, allestito alla Portella Panunzi dall'associazione Stella Maris, è stato presentato questa mattina alla città e si potrà visitare fino al 6 Gennaio 2020. Con la Sacra famiglia, sono gli elementi del mare i protagonisti di questo Presepe: una barca, una lancia del 1925, la 7° Cavalleria, le reti da pesca, le nasse, i reperti di antica manifattura, messi a disposizione dal Comitato Museo del mare, i tronchi d'albero trasportati dalle onde e recuperati dalle persone, elementi che simboleggiano il legame fra il porto, il lavoro, la sua storia e la vita di tutti coloro che vi operano o vi passano.



Porti, firmata l' intesa con Ancona

PESCARA . Sviluppare la trasversalità dei collegamenti merci tra la sponda tirrenica e adriatica della penisola. È con queste premesse che ieri mattina, nella sede della Camera di Commercio di Pescara, è stato sottoscritto il protocollo di intesa tra Regione Abruzzo e **Autorità di sistema** portuale del mare Adriatico centrale. L' intesa è stata firmata dal presidente della Giunta regionale, Marco Marsilio , e dal presidente dell' **Autorità**, Rodolfo Giampieri . All' incontro era presente anche il presidente della Camera di Commercio Pescara-Chieti Gennaro Strever . Si tratta di un' intesa che apre le porte all' istituzione della Zes, la Zona economica speciale. «Intendiamo rafforzare il ruolo dell' Abruzzo», ha detto Marsilio, «all' interno della programmazione strategica delle infrastrutture con l' **Autorità** portuale di Ancona. L' obiettivo è quello di ottenere il riconoscimento in Europa dell' estensione dei Corridoi della mobilità europea anche lungo la costa adriatica e lungo l' asse trasversale tirreno-adriatico. Questo significa unire Roma a Pescara e i porti di Civitavecchia e Ortona e questo passaggio è fondamentale per rafforzare l' ambizione dell' Abruzzo di entrare, a pieno titolo, nel **sistema** delle infrastrutture della mobilità europea». In precedenza, Regione ed **Autorità di sistema** portuale del mare Adriatico centrale hanno sottoscritto accordi funzionali a incrementare i collegamenti tra i porti di Civitavecchia ed Ortona. «L' accordo di ieri», si legge in una nota della Regione, «fermo restando che Ancona è l' unico porto dell' Adriatico centrale rientrante nelle reti core (quelle centrali da completare entro il 2030) e comprehensive (quella globale il cui completamento è previsto entro il 2050) e parte del corridoio Scanmed , consente, in relazione alle connessioni ferroviarie stradali e ai nodi logistici del territorio, di includere nella rete comprehensive le autostrade A14, A24 e A25, come anche l' infrastruttura del cosiddetto Quadrilatero, la linea ferroviaria Falconara-Orte e la Pescara-Roma, gli interporti di Jesi e Val Pescara e gli aeroporti di Falconara e Pescara». Mercoledì, invece, il ministro per il Sud Giuseppe Provenzano , rispondendo a un' interrogazione del deputato Camillo D' Alessandro aveva aperto alla possibilità di un collegamento con l' **Autorità** portuale di Civitavecchia. «La dichiarazione del Ministro Provenzano», dice Andrea Catena (Pd), «è una novità importante che cambia completamente lo scenario e apre un' opportunità preziosa per l' Abruzzo, ai fini del riconoscimento del corridoio Civitavecchia - Ortona dentro le nuove reti trans europee mediterranee, dalla Catalogna alla Croazia, partita che si definirà a Bruxelles nei prossimi 24 mesi». Per la capogruppo del M5S in consiglio regionale, Sara Marcozzi , «finalmente è stata fatta chiarezza sulla questione. Le parole del Ministro chiariscono ciò che il gruppo del Movimento 5 Stelle in Regione Abruzzo ripete da anni: non c' è distinzione tra porti core , come quello di Ancona, e porti comprehensive , come quello di Civitavecchia, per l' istituzione della Zes. Ciò significa che collegare i nostri porti con l' **Autorità** del Mar Tirreno Centro Settentrionale, senza dover rinunciare alla Zes, è possibile. L' Abruzzo ha l' occasione storica di ritagliarsi un ruolo da protagonista, facendo da cerniera tra gli sbocchi commerciali del Mar Tirreno e del Mar Adriatico». (u.c.)



Informare

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

La Regione Abruzzo sigla un accordo con l' AdSP dell' Adriatico Centrale per rafforzare la portualità abruzzese

Uno degli obiettivi è l' istituzione di una Zona Economica Speciale. È necessario però sul territorio regionale un hub **portuale** che movimenti almeno 2,75 milioni di tonnellate. La Regione Abruzzo ha siglato un protocollo di intesa con l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale** con lo scopo di sviluppare la trasversalità dei collegamenti merci tra la sponda tirrenica ed adriatica della penisola. «Intendiamo - ha spiegato il presidente della giunta regionale, Marco Marsilio - rafforzare il ruolo dell' Abruzzo all' interno della programmazione strategica delle infrastrutture con l' **Autorità Portuale** di Ancona. Si tratta di un impegno importante che ha la finalità di acquisire, anche da parte dell' **Autorità Portuale** di Ancona, una piena adesione alla strategia delle infrastrutture abruzzesi. L' obiettivo è quello di ottenere, per il tramite del governo nazionale, il riconoscimento in Europa dell' estensione dei Corridoi della mobilità europea anche lungo la costa adriatica e lungo l' asse trasversale tirreno-**adriatico**. Questo significa unire Roma a Pescara e i porti di Civitavecchia e Ortona e questo passaggio è fondamentale per rafforzare l' ambizione dell' Abruzzo di entrare, a pieno titolo, nel **sistema** delle infrastrutture della mobilità europea». L' ente **portuale** ha specificato che l' intesa apre le porte all' istituzione della ZES, la Zona Economica Speciale che è tra le misure finalizzate ad attrarre nuovi investimenti nel Mezzogiorno permettendo così alle attività economiche ed imprenditoriali già operative ed a quelle che si insedieranno di beneficiare di speciali condizioni. L' ente ha ricordato che, tuttavia, la ZES può essere costituita autonomamente da una Regione solo se dispone di un hub **portuale** nel quale transitino almeno un millesimo del traffico merci europeo e cioè 2,75 milioni di tonnellate (nel 2017 - più recente dato annuale disponibile reso noto dall' Istat - i porti abruzzesi hanno movimentato complessivamente 1,36 milioni di tonnellate di merci). L' accordo, sottoscritto per l' **Autorità di Sistema Portuale** dal presidente Rodolfo Giampieri, fermo restando che Ancona è l' unico porto dell' **Adriatico centrale** rientrante nelle reti core (quelle centrali da completare entro il 2030) e comprehensive (quella globale il cui completamento è previsto entro il 2050) e parte del corridoio SCANMED, consente, in relazione alle connessioni ferroviarie stradali ed ai nodi logistici del territorio, di includere nella rete comprehensive le seguenti infrastrutture: le autostrade A14, A24 e A25, come anche l' infrastruttura del cosiddetto Quadrilatero, la linea ferroviaria Falconara-Orte e la Pescara-Roma, gli interporti di Jesi e Val Pescara e gli aeroporti di Falconara e Pescara. All' incontro di ieri era presente anche il presidente della Camera Commercio di Chieti-Pescara, Gennaro Strever.



Informazioni Marittime

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Accordo Regione-porti adriatici per una zona economica speciale

Un altro passo verso l'integrazione tra la sponda tirrenica e adriatica. Firmato protocollo d'intesa

Continua il percorso di sviluppo e integrazione dei nodi logistici del centro Italia, mettendo in collegamento Tirreno e Adriatico attraverso gli sgravi e gli incentivi delle Zone economiche speciali (Zes). Con questo scopo la Regione Abruzzo e l'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico centrale hanno sottoscritto un protocollo d'intesa. A firmare il documento, il governatore della regione, Marco Marsilio, e il presidente dell'authority, **Rodolfo Giampieri**, nella Camera di commercio del capoluogo abruzzese, alla presenza del presidente locale, Gennaro Strever. Logisticamente, l'accordo consente di includere nella rete transeuropea di trasporto generale (Ten-T) le autostrade A14, A24 e A25; il "quadrilatero"; la linea ferroviaria Falconara-Orte e la Pescara-Roma; gli interporti di Jesi e Val Pescara e gli aeroporti di Falconara e Pescara. Per istituire una Zes, una regione deve disporre di un hub portuale da cui transita almeno un millesimo del traffico merci europeo, ovvero 2,75 milioni di tonnellate. Ad agosto del 2018 Regione e porto hanno istituito un altro accordo per rafforzare i trasporti intermodali tra la sponda adriatica e tirrenica, mettendo in collegamento Civitavecchia e Gaeta da un lato e Bari e Brindisi dall'altro. Ancona rientra nei porti core delle Ten-T, da completare entro il 2030, e in quelli comprehensive, la rete generale da completare nel 2050, all'interno del corridoio scandinavo-mediterraneo. «Intendiamo rafforzare il ruolo dell'Abruzzo all'interno della programmazione strategica delle infrastrutture con l'Autorità portuale di Ancona», ha detto Marsilio. «Si tratta di un impegno importante che ha la finalità di acquisire, anche da parte dell'Autorità portuale di Ancona, una piena adesione alla strategia delle infrastrutture abruzzesi. L'obiettivo è quello di ottenere, per il tramite del governo nazionale, il riconoscimento in Europa dell'estensione dei Corridoi della mobilità europea anche lungo la costa adriatica e lungo l'asse trasversale tirreno-adriatico. Questo significa unire Roma a Pescara e i porti di Civitavecchia e Ortona e questo passaggio è fondamentale - ha concluso - per rafforzare l'ambizione dell'Abruzzo di entrare, a pieno titolo, nel sistema delle infrastrutture della mobilità europea».



Sviluppo collegamenti merci sponda tirrenica ed adriatica

Accordo AdSp mar Adriatico centrale e Regione Abruzzo

Giulia Sarti

PESCARA È lo sviluppo della trasversalità dei collegamenti merci tra la sponda tirrenica ed adriatica della penisola lo scopo del protocollo di intesa firmato tra Regione Abruzzo ed Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico centrale. L'intesa, sottoscritta dal presidente della Giunta regionale, Marco Marsilio, e dal presidente dell'AdSp, Rodolfo Giampieri, apre le porte all'istituzione della Zes, la Zona economica speciale misura finalizzate ad attrarre nuovi investimenti nel Mezzogiorno permettendo così alle attività economiche ed imprenditoriali già operative ed a quelle che si insedieranno di beneficiare di speciali condizioni. La sua istituzione prevede però un hub portuale nel quale transiti almeno un millesimo del traffico merci europeo, ovvero 2 milioni e 750 mila tonnellate. Intendiamo rafforzare il ruolo dell'Abruzzo all'interno della programmazione strategica delle infrastrutture con l'Autorità portuale di Ancona ha detto il presidente Marsilio. Si tratta di un impegno importante che ha la finalità di acquisire, anche da parte dell'AdSp, una piena adesione alla strategia delle infrastrutture abruzzesi. L'obiettivo finale è ottenere, tramite il governo nazionale, il riconoscimento in Europa dell'estensione dei Corridoi della mobilità europea anche lungo la costa adriatica e lungo l'asse trasversale tirreno-adriatico. Questo -ha continuato il presidente- significa unire Roma a Pescara e i porti di Civitavecchia e Ortona, passaggio fondamentale per rafforzare l'ambizione dell'Abruzzo di entrare, a pieno titolo, nel sistema delle infrastrutture della mobilità europea. Già tempi addietro i due enti avevano sottoscritto accordi funzionali a rafforzare proprio il Corridoio transmediterraneo e ad incrementare i collegamenti tra i porti di Civitavecchia ed Ortona. L'ultimo, firmato ieri, con Ancona unico porto dell'Adriatico centrale rientrando nelle reti core e parte del corridoio Scan-med, consente, in relazione alle connessioni ferroviarie stradali ed ai nodi logistici del territorio, di includere nella rete comprensive anche le autostrade A14, A24 e A25, come anche l'infrastruttura del cosiddetto Quadrilatero, la linea ferroviaria Falconara-Orte e la Pescara-Roma, gli interporti di Jesi e Val Pescara e gli aeroporti di Falconara e Pescara.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. The main article title is 'Sviluppo collegamenti merci sponda tirrenica ed adriatica' with a sub-headline 'Accordo AdSp mar Adriatico centrale e Regione Abruzzo'. Below the title is a photo of three men in suits sitting at a table during a meeting. To the right of the article is a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' news items, including 'Trieste: Falconello per i 300 anni Porto Franco', 'Regione: fondi per messa in sicurezza Navicelli', 'A Nautica Service la Bocchina Nino Pala', 'Gta trasporta in treno la pasta Barilla', and 'Circle "Technical Specialist" di Vado Gateway'. At the bottom of the article, there is a section for 'ARRETRATI E EFFETTUA IL LOGIN' and a list of 'ARTICOLI CORRELATI'.

Ancona studia utilizzo darsena Marche

Massimo Belli

ANCONA Sono in corso una serie di valutazioni per definire una base solida di confronto sull'utilizzo delle banchine 19, 20 e 21 della darsena Marche del porto di Ancona, uno spazio rinnovato che sarà imprescindibilmente destinato ad uso e consumo di attività portuali, lasciando aperto lo spazio agli scenari di utilizzo ma comunque di carattere commerciale e di traffico merci e passeggeri. Una nota congiunta, a firma Rodolfo Giampieri e del contrammiraglio Enrico Moretti, rispettivamente presidente dell'Autorità di Sistema portuale e comandante del porto di Ancona, informano che i nuovi spazi disponibili per le attività portuali derivano dalla trasformazione in corso al porto, resa possibile grazie all'abbattimento dei 46 silos collocati sull'area, già ultimato quello dei 34 in concessione a Silos Granari della Sicilia srl e da effettuare quello dei 12 di Sai srl. Una decisione, questa, nata come risposta alla forte riduzione del mercato dei cereali nello scalo nella necessità di creare nuove opportunità di sviluppo e di occupazione. L'intervento consente di liberare un nuovo fronte di banchina di 350 metri, con un retro banchina di 33 mila metri quadrati. Per arrivare a definire la nuova destinazione delle banchine disponibili stiamo compiendo studi approfonditi, propedeutici alla scelta. I temi trattati per arrivare ad una decisione della destinazione delle banchine 19, 20 e 21 riguardano in primis lo studio di carico massimo di resistenza sia a bordo banchina sia nel retro banchina aprendo a tutti gli scenari possibili compreso lo spostamento dei traghetti e della relativa mobilità di automobili e mezzi pesanti, in imbarco e in sbarco, che interesserà l'area, coinvolgendo naturalmente anche gli aspetti di security portuale. A queste valutazioni, si aggiunge un'analisi dell'impatto ambientale sull'area eventualmente collegabile anche al progetto di studio della matrice ambientale, analizzato nel Pia Ancona. Tutti gli approfondimenti serviranno poi come base di discussione per un necessario e indispensabile confronto con tutte le istituzioni, le amministrazioni presenti in ambito portuale e gli operatori per una condivisione finale della destinazione d'uso delle banchine con l'obiettivo di rendere sempre più efficiente e funzionale il porto di Ancona.

The screenshot shows the top of a web page from 'Messaggero Marittimo'. The header includes the logo 'M SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICHI REL' and the website name 'Messaggero Marittimo.it'. Below the header, there's a navigation bar with 'PORTI' highlighted. The main article title is 'Ancona studia utilizzo darsena Marche' with a sub-headline 'Nuove aree dopo all'abbattimento dei 46 silos'. The author is 'di Massimo Belli'. There is a photo of a man in a suit and glasses, likely Rodolfo Giampieri. Below the photo is a short text snippet: 'ANCONA - Sono in corso una serie di valutazioni per definire una base solida di confronto sull'utilizzo delle banchine 19, 20 e 21 della darsena Marche del porto di Ancona, uno spazio rinnovato che sarà imprescindibilmente destinato ad uso e consumo di attività portuali, lasciando aperto lo spazio agli scenari di utilizzo ma comunque di carattere commerciale e di traffico merci e passeggeri. Una nota congiunta, a firma Rodolfo Giampieri e del contrammiraglio Enrico Moretti, rispettivamente presidente dell'Autorità di Sistema portuale e comandante del porto di Ancona, informano che i nuovi spazi disponibili per le attività portuali derivano dalla trasformazione in corso al porto, resa possibile grazie all'abbattimento dei 46 silos collocati sull'area, già ultimato quello dei 34 in concessione a Silos Granari della Sicilia srl e da effettuare quello dei 12 di Sai srl. Una decisione, questa, nata come risposta alla forte riduzione del mercato dei cereali nello scalo nella necessità di creare nuove opportunità di sviluppo e di occupazione. L'intervento consente di liberare un nuovo fronte di banchina di 350 metri, con un retro banchina di 33 mila metri quadrati. Per arrivare a definire la nuova destinazione delle banchine disponibili stiamo compiendo studi approfonditi, propedeutici alla scelta. I temi trattati per arrivare ad una decisione della destinazione delle banchine 19, 20 e 21 riguardano in primis lo studio di carico massimo di resistenza sia a bordo banchina sia nel retro banchina aprendo a tutti gli scenari possibili compreso lo spostamento dei traghetti e della relativa mobilità di automobili e mezzi pesanti, in imbarco e in sbarco, che interesserà l'area, coinvolgendo naturalmente anche gli aspetti di security portuale. A queste valutazioni, si aggiunge un'analisi dell'impatto ambientale sull'area eventualmente collegabile anche al progetto di studio della matrice ambientale, analizzato nel Pia Ancona. Tutti gli approfondimenti serviranno poi come base di discussione per un necessario e indispensabile confronto con tutte le istituzioni, le amministrazioni presenti in ambito portuale e gli operatori per una condivisione finale della destinazione d'uso delle banchine con l'obiettivo di rendere sempre più efficiente e funzionale il porto di Ancona.'

Below the article snippet, there are several widgets: 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' with a form, 'ULTIME' and 'POPOLARI' sections with small article thumbnails, and a 'ABBONATI E EFFETTUA IL LOGIN' button. At the bottom, there are 'ARGOMENTI CORRELATI' and 'MAGAZINE' links.

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il cuore del porto è per i malati oncologici, donazione di tre aziende allo IOM

Tre compagnie operative nel porto di Ancona hanno effettuato una donazione per l'assistenza dei malati oncologici

Quasi 20.000 euro donati da diverse compagnie portuali all' Istituto Oncologico Marchigiano. Un messaggio di solidarietà al quale la presidente dello IOM, Anna Maria Renzi, ha voluto ringraziare pubblicamente. «Siamo lieti di ringraziare le compagnie portuali operative ad **Ancona**, I.C.O.P. srl, C.P.H. srl, C.P.S., che per il terzo anno consecutivo hanno scelto di adottare una figura professionale del nostro team sanitario, nello specifico un medico palliativista, con una donazione di 18.600, che ci permetterà di aumentare il livello qualitativo e quantitativo delle prestazioni domiciliari agli oltre 300 malati oncologici ad oggi seguiti dalla nostra onlus- spiega la Renzi- tutto ciò, alle porte del Natale, è un bellissimo messaggio di solidarietà che rinsalda il legame tra l' operato dello IOM e il tessuto economico e produttivo del nostro territorio. Ci auguriamo fortemente che tale esempio venga raccolto da altre realtà che operano nel capoluogo anconetano e nei 15 comuni limitrofi. Grazie di cuore da tutta la famiglia IOM». Come sostenere o IOM Per sostenere IOM **ANCONA** ONLUS: c/c postale: 1031611534 c/o bancario Unicredit intestato a Fondazione IOM IBAN : IT60B0200802626000101804096 5 X 1000 : CF 93131270428.

ANCONATODAY
Benessere | ALIMENTAZIONE | COSÌ BELLA PERSONA | FITNESS | salute

Salute
Il cuore del porto è per i malati oncologici, donazione di tre aziende allo IOM
 Tre compagnie operative nel porto di Ancona hanno effettuato una donazione per l'assistenza dei malati oncologici

7 più letti
 Regenero il mio organismo e lo faccio...
 Tumore: controllo a tutti i costi...
 La vita senza dolore: il nuovo...
 Dove vive una donna...
 Impugnato il decreto...

Consigli per il dicembre
 Regali di Natale: le migliori...
 Il miglior...
 Differenza...
 Cyber Monday con...
 Differenza...
 Il...
 Come sostenere o IOM

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Ex Privilege Authority e Royalton verso la firma

MEGA YACHT Ex Privilege, giovedì riunione all' **Autorità portuale** con Royalton. Obiettivo, firmare il contratto e riaprire il cantiere. Intanto ieri i disoccupati si sono radunati a Molo Vespucci per intercettare il presidente Francesco di Majo e sollecitarlo. Quella del 19 potrebbe essere la giornata buona per il riavvio del cantiere dei mega yacht e i metalmeccanici che dal 2013 attendono di essere ricollocati. Il presidente dell' **Authority**, ieri, mentre i lavoratori erano in assemblea, ha confermato al rappresentante della Fiom/Cgil Giuseppe Casafina, che l' altro giorno ha inviato la lettera di convocazione alla holding maltese lasciando intendere che l' ente sarebbe pronto a firmare il contratto. «Se così sarà - ha detto il sindacalista - chiederemo subito un incontro con la Royalton, che attraverso Unindustria si è detta favorevole a dialogare con le rappresentanze sindacali. Bisogna comunque usare cautela. Aspettiamo gli sviluppi della riunione di giovedì, dopo di che la nostra richiesta sarà quella di far partire subito le opere preliminari e di messa in sicurezza di cui il cantiere, in abbandono da anni, necessita». La protesta, però, non si ferma e da lunedì i disoccupati, a cui si sono aggiunti quelli del settore elettrico navale e dell' indotto della carpenteria, torneranno in sit in fuori dall' **Authority**. «Noi non abbassiamo la guardia - ha aggiunto Casafina - bisogna ricollocare urgentemente queste risorse e serve intavolare un discorso fattivo con l' **Autorità portuale** per far sì che il lavoro rifiorisca nello scalo. In virtù di questo, continuiamo a chiedere che venga rispettato l' accordo sottoscritto in Comitato **portuale** nel 2016 e che venga inserita nei capitolati dei futuri appalti la clausola della salvaguardia del lavoro locale». Anche il sindaco Ernesto Tedesco ieri è tornato a dare solidarietà alla categoria, mentre in un incontro informale con Di Majo ha chiesto che l' amministrazione sia parte attiva nel processo di ripresa del cantiere ex Privilege e che si arrivi a una convenzione con la Royalton per tutelare i lavoratori. Giulia Amato Altro servizio a pag. 43 © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Si scopercchia il tetto della piscina, la linea ferroviaria va in tilt`

Le lamiere hanno messo fuori uso l'alta tensione: treni fermi per diverse ore e cancellazioni. Bus sostituiti per i pendolari

MALTEMPO Se il maltempo di ieri non ha causato danni particolari in città, al contrario ha fatto un disastro sulla ferrovia FI5. Infatti, dalla piscina comunale dismessa di Prato del Mare a Santa Marinella si è staccata una parte del tetto che, finendo sui binari, ha paralizzato la linea elettrica. Così per i pendolari il rientro a casa è stato un'odissea, fra vento e bus sostitutivi stracarichi da prendere. IL BLOCCO Intorno alle 14.30 la notizia dell'interruzione della linea, sospesa temporaneamente a causa della caduta della linea aerea (la circolazione, su un solo binario, è ripresa solo intorno alle 19). In direzione nord, un treno è stato limitato a Santa Severa; un altro è rimasto fermo a Santa Marinella; peggio in direzione sud, dove un regionale da Pisa è arrivato fino a Civitavecchia con trasbordo sul bus sostitutivo e risalita a Ladispoli per proseguire verso Roma; il regionale 12255 è stato cancellato e il 12257 è partito direttamente da Santa Severa anziché da Civitavecchia. Un Freccia Bianca diretto a Milano Centrale con circa 320 persone a bordo è rimasto fermo fra Santa Marinella e Civitavecchia poco dopo l'interruzione. In un secondo momento si è capito cosa avesse causato la caduta della linea. Il vento ha scopercchiato parte del tetto della piscina, con le lamiere che sono finite sulle rotaie. Una di esse ha reso pericolante un traliccio della linea elettrica, costringendo i tecnici di Rete ferroviaria italiana a sospendere la circolazione. L'azienda ferroviaria ha messo a disposizione i bus per la spola sul tratto interrotto, ma i disagi sono stati inevitabili. Le raffiche di vento anche a 100km/h hanno sollevato la copertura della vasca e adesso c'è il rischio che Rfi si rivalga sul Comune della Perla. «Non posso escluderlo commenta il sindaco Pietro Tidei però è pur vero che di fronte a una calamità naturale di questo genere c'è ben poco da fare. Senza voler speculare, non posso soprassedere sulla costruzione dell'impianto. A parte i materiali scelti per il tetto, bisogna essere degli scienziati nel piazzare un piscina a pochi passi dalla linea ferroviaria. Ripercussioni sulla ricostruzione e project financing annesso? Bisogna valutare e quantificare i danni, ma non credo ce ne saranno». Per diverse ore i tecnici di Rfi, coadiuvati dai vigili del fuoco, sopraggiunti in forze, sono rimasti al lavoro anche facendo fronte alle condizioni meteo avverse per ripristinare la circolazione. Tuttavia i ritardi e le cancellazioni si sono susseguite e per ovviare almeno parzialmente all'interruzione sono state effettuate delle fermate nelle stazioni di Maccarese e Torrimpietra. POCH PROBLEMI NELLO SCALO Problemi minori al porto. Lo scalo, infatti, si è dimostrato pronto, come sempre, a fronteggiare i venti di burrasca che ieri hanno soffiato per tutto il giorno con raffiche di tempesta (forza 9) e onde alte fino a 4 metri. Arrivate in orario le navi di linea, che in serata sono però ripartite in ritardo, mentre una portamacchine che avrebbe dovuto attraccare alla 24 non è riuscita a entrare nel bacino. Nessun problema per l'unica nave da crociera, la Viking Star, fatta ormeggiare per sicurezza alla 25 sud più riparata rispetto al terminal di Rct, mentre la Amadea già da giovedì aveva comunicato che per le condizioni meteomarine avverse non avrebbe fatto scalo a Civitavecchia. Il vento di libeccio di ieri mattina in serata ha girato a maestrale e già da oggi dovrebbero registrarsi miglioramenti delle condizioni meteo. Alessio Vallergera © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Lotto spiega i "segreti" dello scalo alla commissione del Comune

L' INCONTRO «Porto e città non debbono essere due entità distanti». Una frase, questa, pronunciata più volte dal sindaco Ernesto Tedesco e che i consiglieri comunali hanno fatto propria. Dopo la convocazione del consiglio aperto sullo scalo di due settimane fa, sfumata per l' assenza dei vertici dell' **Authority** (quel giorno alle prese con l' indagine della Guardia di finanza sul Marina Yachting) e in attesa di una nuova convocazione subito dopo le feste di Natale, di porto si è parlato nell' apposita commissione. Nei giorni scorsi, infatti, Daniele Perello, presidente della commissione Sviluppo e Attività portuali (di cui fanno parte anche Marco Piendibene, Daniela Lucernoni, Matteo Iacomelli, Fabiana Attig, Antonio Giammusso e Pasquale Marino), ha convocato per una audizione il rappresentante del Pincio in seno al Comitato di gestione, Giuseppe Lotto. «E' stata una chiacchierata conoscitiva spiega Perello per sapere cosa sta accadendo nello scalo dalla voce di chi fa parte di un organismo importante come il Comitato di gestione. E Lotto si è dimostrato un grande conoscitore delle dinamiche dello scalo». Il rappresentante del Pincio ha cominciato col ricordare il proprio ruolo che con la nuova legge non è più di riferimento fiduciario del sindaco, ma una figura autonoma indicata dal Comune e nominata dal presidente dell' **Authority**. Lotto ha anche spiegato come i poteri dello stesso Comitato siano limitati e che ogni iniziativa sia comunque in capo al presidente dell' ente. «Lotto ci ha elencato i motivi per cui ha votato per ben due anni no al bilancio dell' ente aggiunge Perello motivi peraltro sui quali siamo d' accordo. Specie nell' ultimo bilancio, che è ancora a rischio default, tra le ragioni del pollice verso c' è anche il fatto che non siano stati stanziati i due milioni di euro per il Comune previsti dall' accordo del 2014. Soldi che prima o poi l' **Authority** ci dovrà dare». «E' stato un incontro proficuo - commenta lo stesso Lotto mi sono messo a disposizione perché è giusto che i consiglieri comunali conoscano la realtà portuale visto che vi si maneggiano soldi pubblici». Tante anche le criticità emerse sulle quali l' amministrazione comunale vuole andare a fondo. «Dalla vertenza Rtc-Cfft ancora irrisolta conclude Perello - alle dimissioni del dirigente del settore finanziario Paolo Riso per cui il Comitato aspetta ancora di conoscere le motivazioni, fino al bando per la darsena Traghetti. Un bando che non ha avuto l' ok del Comitato e che non piace neppure al Comune, dal momento che non si capisce come dare in gestione le banchine a un unico armatore possa far aumentare il numero di passeggeri rispetto agli attuali un milione e 800 mila». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Civitavecchia: la banchina 23 in concessione alla Traiana

CIVITAVECCHIA Negli uffici dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, il presidente dell'AdSP, Francesco Maria di Majo e il presidente della Traiana S.r.l., Ugo la Rosa hanno firmato l'estensione, alla società locale, della concessione della banchina 23 del porto commerciale. Una delle più importanti imprese che operano nel principale scalo laziale, da oggi e fino al 2030, potrà quindi gestire, oltre ai piazzali di cui già dispone, 390 metri di banchina, la n. 23 appunto, che le consentiranno una maggiore pianificazione dei traffici esistenti e di quelli futuri. Finalmente il porto di Civitavecchia si dota di un terminal merci alla rinfusa multipurpose che lo renderà maggiormente competitivo non solo dal punto di vista dei traffici ma anche della sicurezza nella gestione delle merci, dichiara il presidente della Traiana S.r.l., Ugo la Rosa. A partire da oggi saremo, quindi, in grado di ottimizzare e strutturare al meglio i nostri traffici, soprattutto quelli sui quali, da tempo, stiamo lavorando, sottolinea La Rosa. Finalmente, dopo un lungo iter, abbiamo definito, oggi, l'estensione della concessione in favore di uno dei concessionari storici del porto di Civitavecchia che non ha mai smesso di credere nelle potenzialità del settore delle merci alla rinfusa, benché tale settore attraverso una fase congiunturale internazionale non favorevole, spiega il presidente dell'AdSP, Francesco Maria di Majo. Con la concessione quasi totale della banchina 23, l'AdSP potrà beneficiare di importanti vantaggi sia in termini di crescita dei traffici, come indicato nel piano economico finanziario della Traiana, sia in termini di riduzione dei costi di manutenzione ordinaria e straordinaria. Tale concessione, tra l'altro, non impedirà la fruibilità regolamentata della banchina 23 da parte delle altre imprese, conclude di Majo.



Porti, numeri da record per gli scali della Campania

'Per i passeggeri delle crociere aumento del 27 per cento a Napoli e del 23 a Salerno

I DATI Antonino Pane Più navi, più turisti, più merci, i porti campani per il 2019 fanno registrare una delle migliori performance d' Italia. Un vero e proprio anno record su cui ha inciso, evidentemente, il dragaggio dei fondali del porto di Napoli. Affida a Twitter la sua soddisfazione il presidente dell' **Autorità portuale** del mare Tirreno centrale, Pietro Spirito, rilanciando il consuntivo di Assoagenti che ha parlato di crescita per i porti di Napoli e Salerno che oscillano nei vari settori tra il 15 e il 27%. Ma vediamoli più da vicino questi dati. Al primo posto le crociere. Nei porti commerciali principali della Campania nel 2019 si è registrata una crescita di oltre il 27% per i passeggeri nel settore delle crociere a Napoli e del 24% a Salerno. Dati dovuti al forte richiamo che esercita la Campania nel settore e al conseguente schieramento di più navi da parte degli armatori. Bisogna anche dire che in questo settore la Campania esce da una contrazione. E veniamo all' altro settore in grande crescita, quello dei contenitori. Percentuali inferiori alle crociere ma per quanto riguarda i contenitori bisogna dire che i due porti segnano dati positivi continui e le previsioni per il futuro sono ancora più esaltanti visto che ora il porto di Napoli ha fondali più profondi e può ospitare navi ancora più grandi. I numeri, comunque, dicono che per i container la variazione positiva è stata del 7,3%. Un ottimo risultato, che, stando alle previsioni migliorerà ulteriormente nei prossimi mesi. E poi le rinfuse: + 4,8% per le liquide e +3,8% per le solide. Per Assoagenti si cominciano a intravedere i risultati della riforma **portuale** e degli escavi del porto di Napoli. «Siamo soddisfatti - spiega Stefano Sorrentini, presidente di Assoagenti Campania - il trend positivo avviato con la riforma delle **Autorità** portuali del 2016, si conferma per quest' anno, a testimonianza che nel settore della portualità la Campania rappresenta un modello di efficienza e buona amministrazione. La progettazione di opere infrastrutturali, il completamento dei dragaggi, l' avvio dei lavori al molo Beverello sono solo alcuni dei risultati concreti prodotti dalle azioni congiunte tra operatori e **Autorità** di **sistema portuale**». Ai dati positivi degli scali commerciali si aggiunge una crescita del 15% nel settore da diporto: Sorrentini ha sottolineato l' ottima performance registrata su tutta la fascia costiera e in particolare nel settore dei gigayachts a Castellammare di Stabia con l' approdo Stabia Main Port. Ma Assoagenti guarda avanti e ha già avviato in sede ministeriale incontri per definire alcune questioni che riguardano la crescita e il ruolo della categoria. «Cruciale argomento di discussione - ha sottolineato - è il ruolo e le prospettive della professione del raccomandatorio marittimo alla luce delle trasformazioni del mercato e del quadro normativo nonché dei processi di informatizzazione e digitalizzazione; fenomeni che, nonostante vengano da più parti considerati come una minaccia, potrebbero generare, in una visione strategica, un sensibile rafforzamento della figura dell' agente e un sua crescente centralità. Guardiamo ad un futuro - ha concluso Sorrentini - da affrontare con determinazione e analizzando le delicate argomentazioni in corso in sede ministeriale, da cui dipende la stabilità economica dei porti italiani, visto il ruolo centrale e fondamentale degli agenti marittimi per l' economia **portuale**, quali garanti per l' arrivo di unità in tutti i settori dello shipping e della nautica da diporto». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porti campani aumentano i traffici

Massimo Belli

NAPOLI I porti campani nel 2019 registrano incrementi dei traffici che vanno dal 15% al 27%. Nel corso di quest'anno, sono aumentati del 27% i passeggeri nel settore delle crociere a Napoli e del 24% a Salerno. Nel traffico containers variazioni positive del 7,3% e infine crescita rispettivamente del 4,8% e 3,8% per rinfuse liquide e solide. Sono i primi dati ufficiali comunicati dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centrale per i porti commerciali principali della Campania. Dati a cui si aggiunge una crescita del 15% nel settore da diporto registrati su tutta la fascia di costa, con un positivo incremento per il settore dei gigayachts a Castellammare di Stabia con l'approdo Stabia Main Port. Crescita dei porti campani che Stefano Sorrentini, presidente di Assoagenti Campania, commenta così: Dati positivi a cui brindiamo soddisfatti. Il trend positivo avviato con la riforma delle Autorità portuali del 2016, si conferma anche per quest'anno, a testimonianza che nel settore della portualità la Campania rappresenta un modello di efficienza e buona amministrazione. La progettazione di opere infrastrutturali, il completamento dei dragaggi, l'avvio dei lavori al molo

Beverello sono solo alcuni dei risultati concreti prodotti dalle azioni congiunte tra operatori e Autorità. Soddisfazione espressa in sede di assemblea di Assoagenti Campania di fine anno, con auguri di rito in vista delle festività. Occasione di sintesi dell'operatività 2019, dall'analisi in corso delle statistiche annuali alle novità legislative in ambito marittimo in fase di discussione in sede ministeriale. Cruciale argomento di discussione è il ruolo e le prospettive della professione del raccomandatario marittimo alla luce delle trasformazioni del mercato e del quadro normativo illustra Sorrentini nonché dei processi di informatizzazione e digitalizzazione; fenomeni che, nonostante vengano da più parti considerati come una minaccia, potrebbero generare, in una visione strategica, un sensibile rafforzamento della figura dell'agente e un sua crescente centralità. Sono stati quindi tracciati due possibili scenari futuri continua il presidente di Assoagenti Campania -. Sul piano operativo, si delinea un ambiente competitivo, che porterà a una probabile riduzione del numero complessivo di agenzie; tuttavia, per le aziende capaci di adattarsi alle mutate condizioni di mercato, si prevedono importanti vantaggi in termini di maggiore efficienza e di specializzazione delle competenze. Sorrentini nel suo intervento ha inoltre ricordato che l'offerta di servizi sarà arricchita e saranno sviluppate funzioni aziendali diversificate, con proposte di servizi accessori. Sul piano normativo, il futuro della professione è destinato ad un sostanziale miglioramento, se sarà affrontato con serietà ed attenzione il processo di revisione della legge professionale. Partendo dal ruolo pubblicistico del raccomandatario, ormai pienamente riconosciuto ed accreditato, dalla sua funzione di supporto all'Autorità marittima e dalla riserva di attività specifiche, si potrà ottenere l'attribuzione di un ruolo molto simile a quello dei servizi tecnico-nautici, oltre al riconoscimento di attività regolamentata. Entrambi gli scenari renderanno ragione dell'importanza della figura professionale dell'agente, che continuerà ad essere un riferimento imprescindibile dal punto di vista istituzionale, tecnico e operativo. Uno sguardo dunque attento al futuro dei porti campani da affrontare con determinazione e analizzando le delicate argomentazioni in corso in sede ministeriale, da cui dipende la stabilità economica dei porti italiani, visto il ruolo centrale e fondamentale degli agenti marittimi per l'economia portuale, quali garanti per l'arrivo di unità in tutti i settori dello shipping e della nautica da



Porti campani aumentano i traffici

Assoagenti: soddisfatti dei grandi risultati

13 dicembre 2019 ore 16:00

di Massimo Belli



NAPOLI - I porti campani nel 2019 registrano incrementi dei traffici che vanno dal 15% al 27%. Nel corso di quest'anno, sono aumentati del 27% i passeggeri nel settore delle crociere a Napoli e del 24% a Salerno. Nel traffico containers variazioni positive del 7,3% e infine crescita rispettivamente del 4,8% e 3,8% per rinfuse liquide e solide. Sono i primi dati ufficiali comunicati dall'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno centrale per i porti commerciali principali della Campania. Dati a cui si aggiunge una crescita del 15% nel

diporto. Ringrazio il Consiglio direttivo per il supporto e il contributo determinante alla crescita di Assoagenti Campania e il rapporto costante con gli associati conclude Sorrentini esprimendo soddisfazione per lampia partecipazione alla vita e alle iniziative dell'associazione, citando tra le altre il successo dei corsi di formazione



Messaggero Marittimo

Napoli

organizzati e riservati ai dipendenti delle aziende.

Cronache Della Campania

Napoli

Trasporti, parla Piero De Luca, la Tirrenia non lasci Napoli

"Sto seguendo con grande attenzione la vicenda che riguarda la paventata chiusura - da parte della Compagnia di navigazione "Tirrenia", degli uffici di NAPOLI, in ragione della futura scadenza della convenzione per la continuità territoriale del collegamento con le grandi isole". Lo dichiara in una nota il deputato salernitano del Partito democratico, Piero De Luca. "La sola ipotesi di un preventivo abbandono di alcune sedi storiche, come quella del porto di NAPOLI- spiega De Luca- ci preoccupa fortemente per il rilevante impatto occupazionale negativo che avrebbe su tanti lavoratori costretti nel caso a trasferirsi presso altre realtà in Italia. Credo sia un dovere assoluto delle Istituzioni lavorare affinché - in un momento di grave crisi occupazionale - il nostro territorio non perda un solo posto di lavoro". "Pertanto- conclude il deputato Dem-per evitare un' eccessiva penalizzazione del bacino portuale campano e tutelare i lavoratori della sede partenopea, sono in costante contatto con il Segretario Generale dell' **Autorità di sistema portuale** Mar Tirreno Centrale, Francesco Messineo, ed ho già sollecitato un incontro con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, che peraltro sta già seguendo con grande attenzione questa delicata vicenda e mi ha assicurato una prossima immediata convocazione di un tavolo di confronto".Renato Pagano.



Cronache di Salerno

Napoli

L' ALLARME

Collegamento Napoli -grandi isole, convenzione in scadenza De Luca jr: «Rilevante impatto occupazionale negativo»

Il parlamentare salernitano del Pd in contatto costante con il segretario generale dell' Asd Mar Tirreno centrale «Sto seguendo con grande attenzione la vicenda che riguarda la paventata chiusura, da parte della Compagnia di navigazione "Tirrenia", degli uffici di Napoli, in ragione della futura scadenza della convenzione per la continuità territoriale del collegamento con le grandi isole». Lo dichiara il parlamentare salernitano del Pd Piero De Luca in merito alla scadenza della convenzione per il collegamento tra Napoli e le grandi isole. «La sola ipotesi di un preventivo abbandono di alcune sedi storiche, come quella del **porto** di Napoli- dice l' onorevole De Luca- ci preoccupa fortemente per il rilevante impatto occupazionale negativo che avrebbe su tanti lavoratori costretti in caso a trasferirsi presso altre realtà in Italia. Credo sia un dovere assoluto delle Istituzioni lavorare affinché, in un momento di grave crisi occupazionale, il nostro territorio non perda un solo posto di lavoro». Per il deputato dem per evitare un' eccessiva penalizzazione del bacino portuale campano e tutelare i lavoratori della sede partenopea, «sono in costante contatto con il segretario generale dell' Asd Mar Tirreno Centrale, l' ingegnere Francesco Messineo, ed ho già sollecitato un incontro con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, che peraltro sta già seguendo con grande attenzione questa delicata vicenda e mi ha assicurato una prossima immediata convocazione di un tavolo di confronto». red.cro.

2 • PRIMO PIANO

14 dicembre 2019 | Cronache

Messineo incontra i caregiveri, Settore «Opera strategica»

Il segretario generale dell'Asd Mar Tirreno centrale Francesco Messineo, in compagnia del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, ha incontrato i caregiveri del settore «Opera strategica».

Il leader del Carroccio ieri a Napoli in visita al carcere di Poggioreale

«La sola ipotesi di un preventivo abbandono di alcune sedi storiche, come quella del porto di Napoli- dice l' onorevole De Luca- ci preoccupa fortemente per il rilevante impatto occupazionale negativo che avrebbe su tanti lavoratori costretti in caso a trasferirsi presso altre realtà in Italia».

La Lega scioglie la riserva, sì alla candidatura di Caldoro

«Ancora un'indagine per pesantissimo squallido mercato di scambio di voti».

«Ancora un'indagine per pesantissimo squallido mercato di scambio di voti»

Il presidente della Lega, Matteo Salvini, ha annunciato che la sua forza politica ha sciolto la riserva sulla candidatura di Roberto Caldoro alla carica di ministro della Giustizia.



Identità Insorgenti

Napoli

Thalassa: al MANN il mare nostrum tra Napoli e Sicilia

Sessanta milioni di anni fa nasceva il "Mare nostrum" e non si poteva non dedicargli una mostra. Thalassa: un mare al femminile Thalassa, con l'accento sulla prima a, è questo il nome che le è stato dato. Un nome al femminile per il nostro mare, così importante per i napoletani ma potremmo dire per il tutto il Regno delle due Sicilie. In una mostra, se non in un regno che fu grande, Campania e Sicilia si sono riunite in un evento culturale oltre ogni confine per raccontare la storia del Mediterraneo o meglio le storie che da esso fuoriescono spesso per casi fortuiti di "pesche miracolose" da cui poter attingere a oggetti che risalgono anche a 20 secoli prima di Cristo. Dalle virtuali colonne d' Ercole inizia la storia dell' archeologia subacquea. Un portale del tempo è l' ingresso all' immenso salone della Meridiana con quelle che nel concept dell' allestimento dovrebbero essere le colonne d' Ercole per affacciarsi sul mar Mediterraneo e salpare alla volta del tesoro che ci mostra. Varcato il portale una mappa in 3D ci mostra la storia del Mare nostrum dalla nascita fino a come potrebbe essere nel 2100 dandoci una proiezione di un futuro che ci sembra lontano ma che poi così lontano non è. "In Thalassa il Mediterraneo è il tema unificante, raccontato dalla sua nascita datata a 60 milioni di anni fa. La prospettiva è nuova: il Mar Mediterraneo è studiato dal mare verso la costa e non dalla costa verso il mare. Il racconto parte dai primi straordinari reperti che il mare ha casualmente restituito alla comunità, innescando quel processo di sensibilizzazione che porterà alla costituzione della disciplina dell' archeologia subacquea, evolutasi fino alle più recenti conquiste tecnologiche della ricerca. **Napoli** e la Campania, l' intera isola della Sicilia e tutto il Meridione hanno svolto in epoca contemporanea un ruolo di primo piano nella fondazione dell' archeologia subacquea in Italia: la storia sommersa nelle acque del Mediterraneo ha prima restituito reperti meravigliosi, quindi ha posto agli archeologi i quesiti fondamentali della ricerca" - afferma Salvatore Agizza, curatore e vera anima di questa esposizione da lui fortemente voluta e sposata dal direttore del MANN Paolo Giulierini e dal compianto Sebastiano Tusa, scomparso nella tragedia aerea del marzo scorso. Thalassa è il frutto di una collaborazione tra il Museo archeologico nazionale di **Napoli** e l' Assessorato dei Beni Culturali e dell' Identità Siciliana della Regione Siciliana, un sogno di Agizza e di Tusa fra cielo e mare. Un concept originale fra cielo e mare seguendo le costellazioni dell' Atlante farnese. Gli architetti che hanno realizzato l' allestimento sono Simona Ottieri e Cherubino Gambardella, il professore che ha ispirato Paolo Sorrentino per il personaggio di Jep Gambardella ne "La Grande Bellezza". Centro simbolo dell' esposizione è l' Atlante farnese. Un escamotage il paravento riflettente che mostra come in un caleidoscopio le costellazioni nella parte superiore della scultura, costellazioni che tracciavano le rotte degli antichi che spesso avevano come unico modo di orientarsi sul mare le stelle. Così le installazioni rappresentano nella parte superiore idealmente un cielo stellato mentre luci soffuse ci trascinano in ninfee come quelli della grotta azzurra di Capri o nel mare di Posillipo, o ancora, ci trasportano su navi affondate da dove fuoriescono oggetti di uso quotidiano, lucerne, cucine o contenitori per il trasporto di olio, vino e garum raccontandoci i commerci nel Mediterraneo così come i lingotti di piombo che dalla penisola iberica raggiungevano Roma o l' eccezionale esposizione di lingotti di oricalco, prezioso materiale citato da Platone nei racconti su Atlantide. Il cratere con Naufragio da Ischia. Da segnalare che molti dei pezzi sono esposti al pubblico per la prima volta in assoluto. Sicuramente alcuni esemplari sono importanti e curiosi, come il famoso "cratere con Naufragio" del Museo di Villa Arbusto a Lacco Ameno. E' stato trovato in una tomba della necropoli di San Montano,



sull' isola d' Ischia, e risale all' VIII secolo a.C. E' famoso per due ragioni: perché



Identita Insorgenti

Napoli

è il più antico vaso, tra quelli trovati in Italia, dipinto con figure e non con soli motivi geometrici, e per la scena di naufragio che è tra le pochissime a noi giunte dal mondo greco. Una scena spettacolare: la nave capovolta, i marinai che cercano scampo nuotando tra i pesci, mentre uno di loro sta già per essere divorato da un pesce enorme. Siamo a Ischia, l' antica Pithecosa, la prima colonia greca in Occidente. Alcuni pezzi esposti Dal Parco archeologico di Paestum arriva la testa bronzea di Foce Sele recuperata dal centro studi subacquee **Napoli** nel fiume Sele presso il Santuario di Hera. Eccezionali i trenta reperti provenienti dal Museo Archeologico di Atene e in particolare dal relitto di Antikythera dove spiccano gioielli in oro, splendide coppe di vetro, parti di statue . Nella mostra anche una ricostruzione in 3D del calcolatore astronomico recuperato nella nave. Una vera chicca, nella sezione "vita da bordo" , sono i flaconcini in legno di bosso per collirio databili al II secolo avanti Cristo ritrovati in Toscana nel relitto del Pozzino che hanno fatto pensare alla presenza di un medico a bordo. Straordinario, poi, un frammento di ingranaggio del I secolo avanti Cristo ritrovato a Olbia molto più antico del calcolatore di Antikythera denominato "frammento del planetario di Archimede " cioè dell' originale a cui si è ispirato il meccanismo di Antikythera. Le sezioni della ruota dentata invece di essere triangolari come nel meccanismo di Antikythera sono sezioni sferiche che permettono una precisione eccezionale come le aveva progettate Archimede. Singolare anche il ritrovamento di 10 mila lucerne in deposito al MANN molte anche in stato di usura. Forse uno scarico in mare voluto e non affondate con una imbarcazione. I curatori Il progetto scientifico è stato elaborato da "Teichos. Servizi e tecnologie per l' archeologia" mentre i curatori sono Paolo Giulierini, Sebastiano Tusa, Salvatore Agizza, Luigi Fozzati e Valeria Li Vigni, moglie di Tusa. Nove sezioni e circa 400 pezzi provenienti dal Mediterraneo Nove le sezioni in cui la mostra si articola superata la mappa in 3D. Completa la mostra di circa 400 pezzi il percorso nella stazione Neapolis del MANN dove sono esposti reperti che ricostruiscono la storia del **porto** di **Napoli** grazie agli scavi della metro di piazza Municipio iniziati nel Duemila con gli ultimi ritrovamenti del 2014/2015. Nella stazione Neapolis esposti per la prima volta 3 reperti lignei trovati negli scavi a piazza Municipio A corollario della mostra Thalassa vengono esposti per la prima volta tre importanti reperti lignei di cui il più entusiasmante è una enorme ancora di oltre due metri e mezzo della fine del II secolo a.C. e un remo ed un albero di età imperiale, probabilmente appartenuti ad imbarcazioni che attraccavano nel **porto** antico. Reperti concessi dalla Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per il Comune di **Napoli** dopo un intervento conservativo realizzato dall' Istituto Superiore per la Conservazione ed il Restauro. Sarà possibile visitare la mostra fino al 9 marzo 2020. Susy Martire Un articolo di Susy Martire pubblicato il 13 Dicembre 2019 e modificato l' ultima volta il 13 Dicembre 2019 #MANN #Museo Archeologico di **Napoli** #Paolo Giulierini #Salvatore Agizza #Sebastiano Tusa #Teichos #Thalassa Susy Martire Guida turistica abilitata in Campania, Consigliere e portavoce ufficiale dell' Associazione Guide Turistiche Campania; Laureata in Lingue e letterature straniere; appassionata di Archeologia, in particolare innamorata di Pompei e di tutto ciò che le riguarda. Segni particolari: Angeler cioè fan di Alberto Angela (è un difetto?)

Napoli Flash 24

Napoli

La mostra "Thalassa", le meraviglie sommerse del Mediterraneo al MANN

ROBERTA SALVATI

Dal 12 dicembre al 9 marzo 2020 al Museo Archeologico Nazionale di Napoli è allestita la mostra "Thalassa, le meraviglie del mediterraneo". Essa nasce da un'idea del prof. Sebastiano Tusa, archeologo di fama internazionale, scomparso tragicamente nella sciagura aerea del marzo 2019 in Etiopia. Curata da Paolo Giulierini, Salvatore Agizza, Luigi Fozzati e Valeria Li Vigni, raccoglie circa quattrocento reperti, provenienti da prestigiose istituzioni italiane ed internazionali. La mostra è strutturata in nove sezioni diverse: Tesori sommersi; I primi passi dell'archeologia subacquea; Relitti; vita di bordo; Navigazione mito e sacro; Il mare, via dei commerci; il mare e le sue risorse; Bellezza e Otium e acque profonde, che hanno come centro simbolico l'Atlante Farnese. Completa il percorso, nella stazione Neapolis del MANN, un approfondimento sul porto antico di Napoli. L'obiettivo è quello di dimostrare l'interdisciplinarietà dell'archeologia attraverso un itinerario alla scoperta delle meraviglie del Mediterraneo, sommerse ed emerse dallo stesso. Esaltandone la bellezza, il Mare Nostrum viene raccontato anche in relazione all'ambiente e al cambiamento climatico, ad oggi un tema estremamente attuale. La messa in scena delle opere ha visto il valido contributo di: antropologi, sociologi, archeologi di terra e subacquei, storici e studiosi di ecologia. Senza dimenticare un utilizzo di apparecchiature tecnologiche innovative. Il progetto ha visto la collaborazione tra: la Regione Sicilia, la Regione Campania, l'azienda Coelmo, Unicocampania, Città del gusto/Napoli Gambero rosso, la Snav, Villa San Michele, l'azienda Next Gesolutions, il MANN e l'Assessorato ai Beni Culturali; è stato promosso anche in rete con il Parco Archeologico di Pestum e il Parco Archeologico dei Campi Flegrei. La mostra ha ottenuto il patrocinio morale del Ministero dell'Ambiente, della Tutela del territorio e del mare, del Comune di Napoli e dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale, dell'Università Suor Orsola Benincasa di Napoli, dell'Università degli Studi di Salerno e dell'Università Orientale. L'esposizione è stata realizzata anche in collaborazione con la Scuola Archeologica di Atene.



Il Porto respira: segnali di ripresa con il 2020 nel mirino

L' ECONOMIA DEL MARE Dopo un primo semestre dell' anno decisamente da cancellare, con un' estate a traino parzialmente positiva, il porto di Salerno torna a respirare. E lo fa a partire dallo scorso ottobre, dove, stando ai dati riportati nell' ultimo bollettino statistico diramato dall' ufficio studi dell' **autorità di Sistema** del mar Tirreno Centrale, sono iniziati i primi segnali di ripresa. Ripresa che, però, non si traduce con un segno positivo, almeno sul segmento commerciale. Ad ottobre, infatti, il calo registrato è stato del 9,37 per cento, in parziale miglioramento rispetto al -9,99 per cento del mese di settembre. Se, poi, si allarga il discorso al primo semestre, allora si vede come il calo stia lentamente riducendosi. A giugno la contrazione superava il 10 per cento. Il trend degli ultimi mesi, insomma, fa ben pensare ad una parziale risalita dell' anima commerciale del porto salernitano. E di un 2020 che gli stessi operatori del settore hanno definito di «rinascita» proprio per via dell' inizio dei lavori di dragaggio dei fondali.

IL TURISMO Ragionamento simile che tocca anche la componente turistica dell' economia blu salernitana. Dove, da un lato c' è il settore dei traghetti e delle minicrociere in partenza dal molo Masuccio che va a gonfie vele, e, dall' altro, c' è la parte dei colossi del mare, che al momento attraccano o al molo commerciale o alla stazione marittima con dei fondali non idonei ad ospitare navi di certe dimensioni. Sta di fatto che, nonostante tutto, l' estate ha sorriso all' economia turistica blu, anche se c' è da dire che dopo un mese di luglio e di agosto un po' in sordina, è stato senza dubbio settembre a dare la spinta necessaria a far comparire finalmente il segno più. Se, infatti, ad agosto con quasi undicimila turisti nel mese e un totale di 54mila nei primi otto mesi il confronto con lo stesso periodo del 2018 faceva emergere ancora un -4,5 per cento di presenze - sono stati i successivi trenta giorni a capovolgere le statistiche. Portando l' intera media dei nove mesi a +14 per cento rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente. Solo a settembre, sono arrivati 21.212 turisti a bordo delle diverse navi da crociere attraccate al porto commerciale e, in parte, al molo Manfredi alla stazione marittima di Zaha Hadid. Mentre un anno prima, nel settembre 2018, i passeggeri arrivati in città sono stati poco più di 10mila. Frutto, questo, sicuramente della differente programmazione del calendario delle crociere stilato dall' **autorità di Sistema** del mar Tirreno Centrale, che ha puntato proprio su settembre, programmando dodici attracchi rispetto ai nove di luglio e i sette di agosto. Anche gli ultimi dati, quelli di ottobre, confermano la scia positiva, con un incremento del 24 per cento delle presenze turistiche rispetto allo stesso periodo del 2018. Da gennaio a ottobre per il mare salernitano sono transitati 89mila turisti, e cioè 18mila in più rispetto alla cifra raggiunta nell' anno precedente. di.tu. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Cronache di Salerno

Salerno

MULTIPIANO AL PORTO

Messineo incontra i consiglieri comunali, Santoro: «Opera strategica»

Il segretario generale dell' **autorità portuale** Francesco Messineo, ieri mattina, ha incontrato i consiglieri comunali presso il Comune di Salerno per mantenere alta l'attenzione sul tema del multipiano da realizzare presso l'area del porto. Il tema è stato portato all'attenzione del consiglio comunale dal consigliere Dante Santoro dopo anni di attese e silenzi da parte dell'amministrazione, tanto da portare alla presentazione di una mozione nel prossimo consiglio. Il consigliere Santoro ha commentato positivamente l'incontro: «È importante che il segretario dell' **autorità portuale** ha parlato alle varie forze politiche del consiglio. Siamo convinti che quest'opera sia strategica per il porto e per la città di Salerno. Da quando abbiamo lanciato il patto per il porto il tema è entrato nel dibattito politico -cittadino. Ora si deve viaggiare spediti verso lo sblocco dell'opera, ne va del futuro della vita della città e dell'intera comunità». red.cro.

2 | PRIMO PIANO

Messineo incontra i consiglieri comunali. Santoro: «Opera strategica»

Il segretario generale dell' **autorità portuale** Francesco Messineo, ieri mattina, ha incontrato i consiglieri comunali presso il Comune di Salerno per mantenere alta l'attenzione sul tema del multipiano da realizzare presso l'area del porto. Il tema è stato portato all'attenzione del consiglio comunale dal consigliere Dante Santoro dopo anni di attese e silenzi da parte dell'amministrazione, tanto da portare alla presentazione di una mozione nel prossimo consiglio. Il consigliere Santoro ha commentato positivamente l'incontro: «È importante che il segretario dell' **autorità portuale** ha parlato alle varie forze politiche del consiglio. Siamo convinti che quest'opera sia strategica per il porto e per la città di Salerno. Da quando abbiamo lanciato il patto per il porto il tema è entrato nel dibattito politico -cittadino. Ora si deve viaggiare spediti verso lo sblocco dell'opera, ne va del futuro della vita della città e dell'intera comunità». red.cro.

Il leader del Carroccio ieri a Napoli in visita al carcere di Poggioreale

«La Lega? Il candidato...»

La Lega scioglie la riserva, si alla candidatura di Caldoro

«Ancora un'indagine per presunto squallido mercato di scambio di voti»

«Ancora un'indagine per presunto squallido mercato di scambio di voti»

«Ancora un'indagine per presunto squallido mercato di scambio di voti»



Cronache di Salerno

Salerno

Il caso Crescent approda a Roma per i 10 anni dall' inizio della battaglia

Il primo ricorso risale al 2009 presso il Tar di Salerno

di Andrea Pellegrino

Compie dieci anni la battaglia degli ambientalisti di Italia Nostra e No Crescent contro l'edificazione di Santa Teresa. E' l'ormai nota battaglia del Crescent, che più volte è approdata nelle aule di tribunale e che ora ritorna in Consiglio di Stato. Quattrocento milioni di euro è la cifra che Italia Nostra ha chiesto quali danni ambientali e morali per aver modificato l'identità della città. Era il 2009 quando ci fu la prima impugnativa al Tar. Una battaglia lunga che portò all'annullamento delle prime autorizzazioni paesaggistiche, rilasciate attraverso un silenzio assenso dell'allora soprintendente di Salerno, Giuseppe Zampino e il successivo sequestro del Crescent e poi della piazza della Libertà, a seguito di un crollo verificatosi nel cantiere. Da qui la modifica del Pua di Santa Teresa, con l'eliminazione, sostanzialmente, degli edifici pubblici (due torri e il fabbricato Trapezio) che hanno reso così il Crescent un edificio completamente privato. In primo grado il Tribunale di Salerno ha assolto tutti ma la sentenza è stata impugnata e ora si andrà in Appello. Stessa cosa sotto il profilo amministrativo. La sentenza di primo grado del Tar di Salerno sul nuovo Pua arriva ora in Consiglio di Stato, con tanto di richiesta di risarcimento del danno. In corso c'è ancora il processo sulla variante di Piazza delle Libertà, una maxi inchiesta supportata anche da decine e decine di intercettazioni tra politici e imprenditori che hanno svelato un vero e proprio «sistema Salerno». Poi la deviazione del Fusandola, torrente tristemente noto per l'alluvione del 1954, il cui tracciato è stato modificato per far spazio a parte del Crescent e alla mega piazza sul mare. Su questo aspetto indaga la procura della Repubblica di Salerno che ha iscritto sul registro degli indagati, tra gli altri, alcuni tecnici comunali. Un'inchiesta sollecitata da Italia Nostra e No Crescent che ha fatto emergere omissioni, illegalità ma anche pericoli. Rischio esondazioni è il campanello di allarme acceso dal consulente tecnico incaricato dal pm titolare dell'inchiesta. Il Crescent è un edificio a mezzaluna lungo 300 metri circa, alto quasi 30 metri, realizzato con l'utilizzo di oltre 150.000 metri cubi di calcestruzzo, comprendente anche una piazza sul lungomare di circa 30 mila metri quadrati. Doveva essere il fiore all'occhiello della sindacatura De Luca e, infatti, del progetto venne incaricato l'archistar Ricardo Bofill. Al momento in via di costruzione c'è il settore 6 che appartiene alla Sist, società nata dalle ceneri dell'ex Jolly Hotel della famiglia Chechile, oggi proprietaria del Grand Hotel Salerno. In quel settore dovrebbe sorgere perlopiù un albergo. I lavori sono partiti solo qualche mese fa, dopo un lungo tira e molla tra i proprietari e l'amministrazione comunale. In più c'è un contenzioso tra i costruttori della torre (tagliata) dell'**Autorità Portuale** e gli enti preposti. Si stima un danno di quasi un milione di euro, oggetto ora di una possibile transazione con il Comune di Salerno che ha messo sul piatto circa 100mila euro per chiudere il caso. A Roma ieri mattina, nella sede di Italia Nostra, il caso è stato sottoposto all'attenzione pubblica nazionale. Italia Nostra in tempi passati si era resa protagonista della battaglia contro il Fuenti, l'albergo situato tra Vietri e Cetara, poi abbattuto. Un ecometro a pochi passi proprio dal Crescent di «Il Comune - spiegano - ha consentito l'irreversibile trasformazione dello stato dei luoghi, cementificando oltre 20 mila metri quadrati di area demaniale, comprensiva della spiaggia di Santa Teresa e dell'alveo del torrente Fusandola, in spregio di tutti i vincoli assoluti di inedificabilità sui corsi d'acqua, nonché del Testo unico sulle acque pubbliche del 1939».



Cronache di Salerno

Salerno

«E' la prima di una serie di iniziative», spiegano gli avvocati Oreste Agosto e Pierluigi Morena e l'architetto Enzo Strianese, presenti ieri a Roma: «Ora la nostra attenzione è forte sul rischio idrogeologico provocato dalla deviazione del torrente Fusandola».

«Ocean night» la tappa barese

Fermare lo spreco di plastiche monouso attraverso eventi unici e gratuiti di sensibilizzazione, soprattutto nei confronti dei più giovani, sul gravoso stato di salute del mare ed evidenziando come le abitudini quotidiane possano influenzare clima e ambiente. È il nobile scopo di Ocean Night, tour plastic free e a impatto zero, ideato dall'Associazione italiana giovani per l'Unesco (Aigu) per promuovere la campagna #unite4earth nata in collaborazione con One Ocean Foundation. Appuntamento alle 17 di sabato 14 dicembre al Terminal Crociere nell'ambito di un cammino che si concluderà il 20 marzo 2020 con la «Ocean Night Special» di Parma nel corso dell'Unesco Italian Youth Forum. «Ocean Night Bari» è organizzato dalla sezione pugliese dell'Aigu guidata dal segretario Luca Filoni in collaborazione con l'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale, Attivamente, Ing.Art (Ingegneria allo Stato dell'Arte), Cmcc Climate e Giovani di Confagricoltura, Anga. All'evento per la cui partecipazione è utile registrarsi su Eventbrite - è annunciata la partecipazione dell'as - sessore comunale all'ambien - te Pietro Petruzzelli, di Ugo Patroni Griffi (presidente dell'**autorità portuale**), dei ricercatori del Cmcc Climate, di Giulia Motta Zanin (attivista e ricercatrice del politecnico di Bari), di Giangiacomo Arditi (vicepresidente dell'associa - zione nazionale giovani agricoltori di Confagricoltura, Anga), dei rappresentanti del movimento Friday4future Puglia e di esponenti della Fiusis Srl di Calimera e della DDuMstudio di San Marco in Lamis. Nel corso della serata sarà lanciata una raccolta fondi per piantare alberi fito-depurativi nell'intero territorio pugliese. (emanuele caputo)



Brindisi Report

Brindisi

Porto, sequestrati 6.100 chili di mortadella: "Nessuna tracciabilità"

Il carico era su un camion proveniente dalla Bulgaria, diretto in Campania: denuncia e obbligo di distruzione

STEF.DE.CRI

BRINDISI - Sotto sequestro 6.100 chilogrammi di mortadella provenienti dalla Bulgaria e diretti in Campania: il carico era privo di tracciabilità, in violazione delle disposizioni di legge, e per questo ne è stata ordinata la distruzione immediata. Il sequestro La contestazione è stata mossa nei giorni scorsi dai funzionari dell'agenzia delle Dogane e dei Monopoli, in servizio presso il porto di Brindisi, in collaborazione con in militari della Guardia di Finanza. Il carico è stato trovato su un camion sbarcato nel porto di Brindisi. Il mezzo proveniva dalla Bulgaria ed era destinato a una società con sede in Campania, per la successiva distribuzione presso negozi di generi alimentari e pizzerie. Il prodotto, denominato "Salame cotto speziato-mortadella", era privo di "qualsiasi indicazione sulla tracciabilità e sullo stato sanitario", come invece stabilito dal legislatore in materia di sicurezza alimentare. Alla società destinataria del carico è stata contestata la violazione ed è stato, contestualmente, l'ordine di distruzione immediato.

Più copertura, più velocità

BRINDISIREPORT Cronaca

Porto, sequestrati 6.100 chili di mortadella: "Nessuna tracciabilità"

Il carico era su un camion proveniente dalla Bulgaria, diretto in Campania: denuncia e obbligo di distruzione

3 Stef.De.Cri
13 dicembre 2019



3 più letti di oggi

- L'ultima salita a "Domenico Jubbini" Anselmi e Sergio...
- Una Dacia, ma non...
- Una Dacia, ma non...
- Una Dacia, ma non...

Il sequestro

La contestazione è stata mossa nei giorni scorsi dai funzionari dell'agenzia delle Dogane e dei Monopoli, in servizio presso il porto di Brindisi, in collaborazione con in militari della Guardia di Finanza. Il carico è stato trovato su un camion sbarcato nel porto di Brindisi. Il mezzo proveniva dalla Bulgaria ed era destinato a una società con sede in Campania, per la successiva distribuzione presso negozi di generi alimentari e pizzerie.

Il prodotto

Il prodotto, denominato "Salame cotto speziato-mortadella", era privo di

Brindisi Report

Brindisi

Freni allo sviluppo: nuovi stop alle nuove opere portuali e retroportuali

Pareri del Comune a doppio taglio: rinvio per il pontile di sicurezza, e rischio perdita fondi europei per il piazzale Asi

MARCELLO ORLANDINI

BRINDISI - Di questo passo, il porto di Brindisi giungerà al default. Per la terza volta, su un'opera che in tutti i porti e città portuali del mondo è considerata di ordinaria amministrazione, il pontile a briccole, il Provveditorato per le Opere pubbliche ha cambiato parere: prima negativo perché non era giunto nei termini il via libera dalla Commissione paesaggistica comunale; poi positivo considerando che comunque l'orientamento del consiglio comunale era favorevole; infine nuovamente negativo con ritiro del precedente parere, con invio del progetto al Consiglio superiore dei Lavori pubblici, sulla base di una rilettura dei pareri del Comune.

A questo punto viene da chiedersi se quei via libera non contenessero meccanismi contraddittori, o se al Provveditorato sia sfuggito qualcosa in sede di secondo esame del progetto stesso. Ma è solo la prima delle docce fredde piovute su interventi riguardano la logistica delle merci e le sue aree di servizio retroportuali. L'altra riguarda il progetto inserito nel Doc-B dell'Interreg Italia-Grecia, finanziato con 600mila euro di fondi europei di cui l'Asi di Brindisi è capofila, di sistemazione, dotazione di servizi, recinzione e

riattivazione del piazzale esterno al varco doganale di Costa Morena - Punta delle Terrare. Anche lì è piovuto un alt dovuto di fatto al Comune di Brindisi, che adesso il Consorzio dell'Area di Sviluppo industriale cercherà di risolvere con la Regione Puglia. Il problema va risolto in tempi stretti, altrimenti il progetto salterà con conseguenze gravi anche per i partner stranieri. Il caso del pontile a briccole Il progetto è quello di una passerella riservata agli ormeggiatori, retta su palificazioni in cemento infisse nel fondale. Non è prevista dal Piano regolatore portuale del 1964-65, e oggi in Piani regolatori portuali sono tutti in attesa di sostituzione con i nuovi strumenti urbanistici che la riforma della portualità impone alle autorità di redigere. Il pontile serve per ormeggiare in sicurezza i traghetti, che a Punta delle Terrare sono esposti alle burrasche. È un'opera ritenuta necessaria anche dalla Capitaneria, e deve tutelare l'integrità delle navi, dei valori trasportati e dei passeggeri. Ma per il Comune di Brindisi e per il Provveditorato alle Opere pubbliche (nella terza stesura del parere), richiederebbe una variante al Piano regolatore portuale vigente: "La proposta progettuale non contiene elementi che consentano di contestualizzarla nell'ambito di detta pianificazione portuale vigente - aveva scritto il Comune nell'esprimere comunque parere favorevole - né di quella programmatica già delineata nel Documento di Pianificazione strategica del Sistema portuale ed a medio - lungo termine, al fine di verificare le interazioni tra il piano settoriale portuale, come variato con l'introduzione dell'opera in argomento, e la pianificazione generale portuale, come previsto dalla legge 84/94". Tempi tecnici medi dell'iter, due o tre anni. Quindi invio all'apposita commissione del Consiglio superiore dei Lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 5 della legge 84/1994. Parliamo di un pontile, non di un molo o di una banchina. Di un'opera considerata urgente per la sicurezza degli ormeggi, problema per il quale non ci sono altre opzioni. Il piazzale Asi per auto passeggeri e Tir Il progetto Asi, finanziato con i fondi europei dell'Interreg Italia Grecia, vede come già detto l'Asi come capofila. Sembrava giunto a conclusione, come avevamo scritto nelle scorse settimane parlando degli esiti di un tavolo tecnico, invece ecco scattare un meccanismo perverso legato ad una omissione che è tutta del Comune di Brindisi e che risale al lontano

The screenshot shows the top part of a news article on the 'ilimity' website. The page title is 'BRINDISIREPORT' and the category is 'Economia'. The main headline is 'Freni allo sviluppo: nuovi stop alle nuove opere portuali e retroportuali'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Pareri del Comune a doppio taglio: rinvio per il pontile di sicurezza, e rischio perdita fondi europei per il piazzale Asi'. The article text begins with 'BRINDISI - Di questo passo, il porto di Brindisi giungerà al default. Per la terza volta, su un'opera che in tutti i porti e città portuali del mondo è considerata di ordinaria amministrazione, il pontile a briccole, il Provveditorato per le Opere pubbliche ha cambiato parere: prima negativo perché non era giunto nei termini il via libera dalla Commissione paesaggistica comunale; poi positivo considerando che comunque l'orientamento del consiglio comunale era favorevole; infine nuovamente negativo con ritiro del precedente parere, con invio del progetto al Consiglio superiore dei Lavori pubblici, sulla base di una rilettura dei pareri del Comune. A questo punto viene da chiedersi se quei via libera non contenessero meccanismi contraddittori, o se al Provveditorato sia sfuggito qualcosa in sede di secondo esame del progetto stesso. Ma è solo la prima delle docce fredde piovute su interventi riguardano la logistica delle merci e le sue aree di servizio retroportuali. L'altra riguarda il progetto inserito nel Doc-B dell'Interreg Italia-Grecia, finanziato con 600mila euro di fondi europei di cui l'Asi di Brindisi è capofila, di sistemazione, dotazione di servizi, recinzione e riattivazione del piazzale esterno al varco doganale di Costa Morena - Punta delle Terrare. Anche lì è piovuto un alt dovuto di fatto al Comune di Brindisi, che adesso il Consorzio dell'Area di Sviluppo industriale cercherà di risolvere con la Regione Puglia. Il problema va risolto in tempi stretti, altrimenti il progetto salterà con conseguenze gravi anche per i partner stranieri. Il caso del pontile a briccole Il progetto è quello di una passerella riservata agli ormeggiatori, retta su palificazioni in cemento infisse nel fondale. Non è prevista dal Piano regolatore portuale del 1964-65, e oggi in Piani regolatori portuali sono tutti in attesa di sostituzione con i nuovi strumenti urbanistici che la riforma della portualità impone alle autorità di redigere. Il pontile serve per ormeggiare in sicurezza i traghetti, che a Punta delle Terrare sono esposti alle burrasche. È un'opera ritenuta necessaria anche dalla Capitaneria, e deve tutelare l'integrità delle navi, dei valori trasportati e dei passeggeri. Ma per il Comune di Brindisi e per il Provveditorato alle Opere pubbliche (nella terza stesura del parere), richiederebbe una variante al Piano regolatore portuale vigente: "La proposta progettuale non contiene elementi che consentano di contestualizzarla nell'ambito di detta pianificazione portuale vigente - aveva scritto il Comune nell'esprimere comunque parere favorevole - né di quella programmatica già delineata nel Documento di Pianificazione strategica del Sistema portuale ed a medio - lungo termine, al fine di verificare le interazioni tra il piano settoriale portuale, come variato con l'introduzione dell'opera in argomento, e la pianificazione generale portuale, come previsto dalla legge 84/94". Tempi tecnici medi dell'iter, due o tre anni. Quindi invio all'apposita commissione del Consiglio superiore dei Lavori pubblici, ai sensi dell'articolo 5 della legge 84/1994. Parliamo di un pontile, non di un molo o di una banchina. Di un'opera considerata urgente per la sicurezza degli ormeggi, problema per il quale non ci sono altre opzioni. Il piazzale Asi per auto passeggeri e Tir Il progetto Asi, finanziato con i fondi europei dell'Interreg Italia Grecia, vede come già detto l'Asi come capofila. Sembrava giunto a conclusione, come avevamo scritto nelle scorse settimane parlando degli esiti di un tavolo tecnico, invece ecco scattare un meccanismo perverso legato ad una omissione che è tutta del Comune di Brindisi e che risale al lontano

1985, quando gli uffici non risposero alle osservazioni della Regione Puglia in sede di definizione del Pptr (Piano paesaggistico territoriale regionale), e fu pertanto apposto il vincolo: per questo (molti non lo sanno) la zona industriale di Brindisi viene ancora considerata



Brindisi Report

Brindisi

come un' area ordinaria, per cui vige il divieto di costruzione entro i 300 metri dalla costa. La faccenda salta puntualmente fuori nei momenti cruciali. Ora il presidente dell' Asi, Domenico Bianco, è impegnato nel tentativo strategico di ottenere una deroga al Pptr per l' intera zona industriale. Intanto, per sbloccare l' operazione della ristrutturazione del piazzale in questione, che sarà affidato in gestione all' **Autorità di Sistema portuale**, l' Asi chiederà al competente dipartimento regionale l' avvio di una procedura, sempre in deroga (l' osservazione ricevuta riguarda i bagni che saranno installati nell' area, ora ridotta a un letamaio, che non piacciono al Comune). "Attendiamo il pronunciamento della Regione Puglia, ma faremmo presente - spiega chiaramente Bianco - che ciò deve avvenire in maniera sollecita, perché non solo è in gioco il finanziamento Interreg di 600mila euro assegnatoci, ma l' intero piano dei fondi, due milioni e 700mila euro, assegnato al Doc-B, il piano che comprende anche i progetti di Igoumenitsa, già avviati, ad esempio. L' Asi è capofila del Doc-B: se salta il nostro finanziamento salteranno anche quelli degli altri partner, con contenziosi risarcitori pressoché scontati come effetto secondario". E con l' affossamento dei progetti come effetto primario. Le deroghe vengono concesse solo se le opere non sono realizzabili in altri siti, ed è il caso del progetto Asi di Brindisi. Quindi la speranza di smuovere l' iter c' è. "L' Asi - dichiara Domenico Bianco - confida nel buon senso. La parola d' ordine per tutti deve essere: facilitare i percorsi". I rischi di questa situazione facilitare i percorsi, ma sin qui sta accadendo il contrario. Se Brindisi non lo farà, a partire dal Comune, anche tutte le speranze riposte nelle Zes (le Zone economiche speciali) resteranno insoddisfatte: senza infrastrutture, senza aree attrezzate, senza convenienze logistiche, nessuna impresa investirà a Brindisi, che in origine era individuata addirittura come il fulcro della Zes adriatica, l' unica area dotata di spazi e collegamenti veloci su cui puntare per accogliere nuove attività di movimentazione e manipolazione delle merci. L' altro rischio è la perdita dei fondi a disposizione dell' **Autorità di sistema portuale**, che alla fine potrebbe puntare su altri porti della rete dove invece gli investimenti stanno marciando senza intoppi e con l' appoggio delle amministrazioni locali e della stessa Regione Puglia. Il terzo scenario non impossibile è il default del porto, che in mancanza di nuove infrastrutture e traffici crollerà nel momento in cui cesseranno del tutto i diritti sulla movimentazione del carbone. Col bilancio in rosso, per garantire i servizi essenziali agli armatori, l' **Authority** sarà costretta ad aumentare le tariffe, e allora le navi cambieranno scalo. E l' indotto del porto di Brindisi, secondo le stime dell' **Autorità di sistema Portuale**, dà da mangiare attualmente a 4.500 persone. Ciò potrebbe avvenire, va detto, anche in concomitanza con la perdita stimata in 1500 posti del passaggio a ciclo combinato della centrale termoelettrica di Cerano. Perché il Comune considera urbanisticamente inaccettabili le nuove infrastrutture? Da un lato l' intera operazione piazzale - terminal privato "Il Mondo" (che l' **authority** vuole acquisire e ristrutturare per migliorare l' accoglienza ai passeggeri), che serviranno a coprire l' interim verso una nuova stazione marittima e i nuovi accosti di S.Apollinare, viene giudicata inappropriata dal punto di vista paesaggistico e una interferenza con il valore ambientale di Fiume Piccolo; dall' altro vi sarebbe una questione di estetica, in rapporto alla storia millenaria del porto brindisino. Però con l' estetica - problema peraltro transitorio in attesa della realizzazione dei progetti maggiori - non si mettono le navi in sicurezza, non si offre ai passeggeri una degna accoglienza, né si realizzano fatturati e tutelano i posti di lavoro, dicono gli operatori portuali che hanno già minacciato uno sciopero clamoroso. Si perdono solo treni, progetti e investimenti. Tutto ciò, nel silenzio assordante delle forze politiche (è stato il consiglio comunale a votare la delibera che contiene i passaggi che hanno fatto saltare di nuovo il progetto del pontile a bricole), degli stessi sindacati, e nell' assenza di accompagnamento e guida da parte della Regione Puglia.

Brindisi Report

Brindisi

Stop opere portuali: conferenza stampa del centrodestra

I capigruppo consiliari della minoranza convocano i giornalisti per sabato mattina alle 11

BRINDISI - Sulla crisi del porto e sullo stop alle opere strategiche prende posizione la minoranza di centrodestra in consiglio comunale, e i capigruppo di Fdi, Fi, Lega, Idea, Brindisi Popolare hanno infatti convocato una conferenza stampa per le ore 11 di sabato 14 dicembre nel salone di rappresentanza del Comune di Brindisi. "In data 9 aprile 2019 il Consiglio Comunale di Brindisi ha approvato alla unanimità un odg che impegnava il sindaco e la giunta a interfacciarsi con l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale per sbloccare tutta una serie di importanti investimenti in opere infrastrutturali portuali indispensabili a rilanciare un' **economia portuale** - dice un comunicato congiunto del centrodestra - in costante ed inesorabile flessione dei traffici registrata negli ultimi dieci anni sia in relazione alle merci rinfuse (con particolare riferimento al carbone) sia per i passeggeri, che pur facendo registrare alcuni picchi dovuti alla presenza di traffico crocieristico altalenante, per i traghetti da e per la Grecia e l' Albania ha visto la riduzione di tratte e città collegate". "Una difficile e spesso problematica interlocuzione istituzionale tra il Comune di Brindisi e l' Adsp sta compromettendo iter burocratici procedurali di importanti opere portuali come ad esempio la realizzazione di dispositivi ancora necessari alla sicurezza del porto (briccole). È notizia di poco fa che il procedimento pare abbia subito l' ennesimo rallentamento la qual cosa provocherà l' inevitabile provvedimento di interdizione all' ormeggio di navi presso la banchina di costa Morena Ovest da parte del comandante della Capitaneria di Porto di Brindisi (annunciata già da diverso tempo e dopo questo ennesimo stop in fase di predisposizione) con inevitabili ripercussioni - conclude la nota delle opposizioni - sui traffici marittimi già abbondantemente compromessi. I gruppi consiliari esprimeranno le proprie preoccupazioni chiedendo immediate soluzioni e risoluzioni non più procrastinabile pena la perdita di traffici e con essa di posti di lavoro ad essi connessi".

BRINDISIREPORT Economia

Economia

Stop opere portuali: conferenza stampa del centrodestra

I capigruppo consiliari della minoranza convocano i giornalisti per sabato mattina alle 11

Produzione 13 dicembre 2019

I più letti di oggi

- 1 Impianti fotovoltaici, scarsi di numero a Brindisi
- 2 Pisciare alle toilette non è più un reato
- 3 Miti opere portuali: conferenza stampa del centrodestra

BRINDISI - Sulla crisi del porto e sullo stop alle opere strategiche prende posizione la minoranza di centrodestra in consiglio comunale, e i capigruppo di Fdi, Fi, Lega, Idea, Brindisi Popolare hanno infatti convocato una conferenza stampa per le ore 11 di sabato 14 dicembre nel salone di rappresentanza del Comune di Brindisi.

"In data 9 aprile 2019 il Consiglio Comunale di Brindisi ha approvato alla unanimità un odg che impegnava il sindaco e la giunta a interfacciarsi con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale per sbloccare tutta una serie di importanti investimenti in opere infrastrutturali portuali indispensabili a rilanciare un'economia portuale - dice un comunicato congiunto del centrodestra - in costante ed inesorabile flessione dei traffici registrata negli ultimi dieci anni sia in relazione alle merci rinfuse (con particolare riferimento al carbone) sia per i passeggeri, che pur facendo registrare alcuni picchi dovuti alla presenza di traffico crocieristico altalenante, per i traghetti da e per la Grecia e l'Albania ha visto la riduzione di tratte e città collegate".

"Una difficile e spesso problematica interlocuzione istituzionale tra il Comune di Brindisi e l'Adsp sta compromettendo iter burocratici procedurali di importanti opere portuali come ad esempio la realizzazione di dispositivi ancora necessari alla sicurezza del porto (briccole). È notizia di poco fa che il

«Intermodalità è la parola d'ordine». Per la Fit Cisl serve la visione di sistema

«Si chiude la vicenda del rilancio del Porto di Taranto con l'auspicio che il rilancio dell'occupazione dei lavoratori sia alla base della politica nazionale sulla portualità del Paese, compresa la logistica e le reti ferroviarie e aeroportuali. Troppe tasse e pochi investimenti per un settore che incide in modo determinante all'economia, nonostante come **sistema** Paese siamo al centro del traffico strategico mediterraneo». Lo ha detto il Segretario nazionale della Fit Cisl, Maurizio Diamante, a margine della Tavola rotonda, organizzata a Crispiano dalla federazione dei Trasporti della Cisl, alla quale hanno partecipato la Segretaria generale della Cisl Puglia, Daniela Fumarola, il Responsabile Relazioni Industriali Gi On Board Giuseppe Mandurino, il Presidente della IV Commissione Sviluppo Economico della Regione Puglia, Donato Pentassuglia, il Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ionio - Porto di Taranto, Sergio Prete, e il Vicepresidente del Cda di Aeroporti di Puglia, Antonio Vasile. L'argomento della tavola rotonda della Fit era sul tema Taranto: porto e aerospazio per il futuro della Puglia. Il segretario generale della Fit Cisl Puglia, Franco Spinelli ha evidenziato che «la realizzazione di una adeguata e moderna rete infrastrutturale è sinonimo, per il **sistema** dei trasporti, di sviluppo, di progresso e di occupazione. La portualità e la logistica possono contribuire fortemente alla ripresa economica del Paese, attraverso il sostegno al tessuto produttivo nei territori, ed al commercio con i partner internazionali; possono essere uno strumento attivo di politica euro-mediterranea, per favorire l'integrazione tra la sponda nord e la sponda sud del Mediterraneo; possono favorire lo sviluppo e la coesione del mediterraneo, per valorizzare il sud e le eccellenze del suo **sistema** industriale; possono promuovere la sostenibilità, lo sviluppo del trasporto ecosostenibile e la tutela dell'ambiente». Bisogna interrogarsi, secondo Spinelli sulla «nuova identità del porto ionico con il subentro della società turca, ma anche fare qualche riflessione sulla crisi del siderurgico di Taranto ex Ilva, oggi ArcelorMittal, per le conseguenze sui traffici portuali, dopo la decisione della multinazionale di bloccare lo scarico delle materie prime, necessarie alla produzione. In ogni caso ha concluso Spinelli la parola d'ordine per il comparto dei trasporti in Puglia è intermodalità perché gli investimenti che ogni imprenditore può programmare sui nostri territori dipendono dalla facilità di spostare agevolmente merci e persone grazie ad una rete di infrastrutture che parlino tra loro, in poche parole che siano connesse. Compreso l'aeroporto di Grottaglie». La segretaria generale della Cisl Puglia, Daniela Fumarola, ha osservato che «soprattutto per le infrastrutture serve una visione di **sistema**, nazionale e regionale. Ragionare in compartimenti stagni non porta beneficio ad alcuno dei settori economici che potrebbero trainare la crescita. Parliamo di movimentazioni delle merci, di export, di turismo: tutti settori che aiuterebbero non solo lo sviluppo economico della Puglia ma dell'intero Paese vista la collocazione geografica delle nostre coste».



{ Reati contro la P.A. }

Indagati 23 militari della Capitaneria di Porto di Manfredonia

Il nucleo speciale del corpo delle Capitanerie di **Porto** nel corso di un'indagine coordinata dalla procura di Foggia ha eseguito 4 provvedimenti cautelari nei confronti di altrettanti militari in servizio presso la Capitaneria di **Porto** di **Manfredonia** e uffici dipendenti. Contestualmente sono stati notificati a ventitrè indagati gli avvisi di conclusione delle indagini preliminari. La procura contesta reati contro la pubblica amministrazione e la fede pubblica. I particolari dell'operazione saranno resi noti nella conferenza stampa che si svolgerà nella procura della repubblica di Foggia.



Il viceministro Cancellieri in visita a Gioia Tauro

GIOIA TAURO Per conoscere da vicino il porto, il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Giancarlo Cancellieri, su invito del commissario straordinario **Andrea Agostinelli**, ha fatto visita in Autorità portuale per approfondire, a livello governativo, le tematiche inerenti il rilancio dello scalo calabrese. Sono qui ha detto il viceministro Cancellieri per dare merito a questa bella realtà, frutto di un'ottima sinergia tra pubblico e privato. Ho potuto, così, notare come il terminalista stia mantenendo gli accordi, accompagnati da concreti investimenti, ed il pubblico, attraverso il commissario straordinario **Andrea Agostinelli**, stia dimostrando quanto sia importante la presenza dello Stato. Questo è un territorio difficile ha continuato e senza la supervisione del prefetto e di tutte le Forze dell'Ordine la sua sicurezza non sarebbe stata garantita. È un grande sforzo ma, di certo, posso affermare che qui lo Stato fa lo Stato. Al suo arrivo in Autorità Portuale, si è tenuto un incontro operativo, nella sala presidenziale, nel corso del quale sono state illustrate le attività di rilancio e di infrastrutturazione, che l'ente ha messo in campo per garantire allo scalo di tornare ad assumere una posizione leadership nel Mediterraneo. L'incontro si è concluso con la visita all'interno del porto, dove il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti ha potuto ammirare l'intera infrastruttura portuale, soffermandosi, in particolare, sull'imponenza delle tre Gantry cranes, tra le gru più grandi al mondo, giunte di recente dalla Cina a cui faranno seguito altrettante nel 2020. Si è passati, quindi, al gateway ferroviario dove il viceministro è stato, altresì, informato del suo mancato avvio a causa dell'assenza di collegamento tra l'infrastruttura portuale e la rete ferroviaria italiana. Sono molto soddisfatto ha detto il commissario straordinario **Andrea Agostinelli** dell'attenzione che il Governo, nella persona del viceministro Cancellieri, abbia voluto riservare a questo porto all'indomani della visita del terminalista, che credo abbia sancito il percorso di rilancio di questo porto. E' stata l'occasione per illustrare, nel dettaglio, insieme al prefetto e ai vertici delle Forze dell'Ordine, le potenzialità infinite di questo scalo, unitamente alle criticità che attualmente lo attanagliano nell'ultimo miglio di raccordo ferroviario, ed anche la sinergia che le Istituzioni e le Forze dell'Ordine mettono in pratica.



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

L' autorità portuale: «Ecco cosa facciamo per l' Isola Bianca»

Il presidente Massimo Deiana replica alle accuse della Cgil Nell' agenda manutenzioni, dragaggi e il Piano regolatore TRASPORTI

GIANDOMENICO MELE

OLBIA Tutto fuorché un ente sclerotizzato. L' **Autorità di sistema portuale** della Sardegna elabora progetti, finanzia opere, lavora per sviluppare il porto Isola Bianca di Olbia. Massimo Deiana, presidente dell' **Adsp**, risponde "per tabulas" alle critiche mosse dalla Filt Cgil su opere portuali e sviluppo dei traffici passeggeri e merci. Fondali e canaletta. «Partiamo dalla manutenzione dei fondali degli accosti dell' Isola Bianca, intervento ultimato lo scorso 22 novembre per un importo di oltre 173mila euro - spiega Deiana -. Mentre si sta concludendo la fase finale della Conferenza di servizi per le autorizzazioni necessarie alla movimentazione di circa 5 mila metri cubi di materiale sabbioso accumulatosi nella canaletta (-10,20 metri) per un importo di 160mila euro. Intervento per il quale è stato previsto un ripristino delle quote di fondale, per un importo di 213 mila euro, tramite la rimozione di 5mila metri cubi di sedimento sabbioso che saranno conferiti in una vasca di colmata a Livorno». La rivoluzione. Ma è sui dragaggi che si gioca il futuro prossimo del porto di Olbia. Un escavo esteso 406mila metri cubi, opera epocale per l' Isola Bianca con un volume dell' escavo di 419 mila metri cubi, che porterà i fondali dell' Isola Bianca e del porto Cocciani a meno 10 metri, con i fondali della canaletta a meno 11 metri. «Il costo dei lavori di dragaggio è stato stimato tra i 15 e i 16 milioni di euro, i soldi ci sono. L' importo dipenderà dalla distanza del sito di immersione - sottolinea Deiana -. In questo senso, sono state individuate tre nuove aree, dopo la bocciatura di quella scelta negli anni '90». L' iter, dunque, sarebbe in fase conclusiva, a dimostrazione dell' efficacia dell' azione programmatica dell' **Autorità di sistema portuale**. «Impatti negativi sul traffico crocieristico? Solo inesattezze - attacca Massimo Deiana -. Nessuna compagnia ha mai annullato dalla programmazione un solo approdo su Olbia per presunti problemi infrastrutturali. Va considerato che Olbia è il porto col maggior traffico passeggeri in Italia, anche la sola pianificazione di interventi manutentivi, senza che incidano sul regolare traffico marittimo, presenta enormi difficoltà». Il Piano regolatore. «Il piano regolatore del porto di Olbia è stato adottato nel 2010, è rimasto in vigore fino al 2016. Perché in quegli anni non sono riusciti ad approvarlo?». Massimo Deiana respinge le accuse al mittente. Dietro la mancata approvazione del Piano regolatore del porto c' è una complessa procedura amministrativa. Perché nel frattempo è stato introdotto l' obbligo di adozione preventiva di un Piano regolatore generale di **sistema**. Sul quale si è poi inserito un correttivo che ha introdotto il Documento di programmazione strategica di **sistema**, le cui linee guida non sono chiare. Una incertezza normativa che lascia al palo la programmazione sul porto di Olbia. «Abbiamo presentato una richiesta di approfondimento al ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - sottolinea Deiana -. Devono indicarci se riprendere l' iter, riattivando la procedura per l' approvazione del Piano regolatore del porto, oppure completare la redazione del Documento di programmazione strategica di **sistema**. In ogni caso dovremo recepire le osservazioni del Consiglio superiore dei lavori pubblici». Possibili modifiche al piano adottato che potrebbero ribaltare quanto determinato nel 2010. Epoca in



La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

cui Deiana non c' era, per cui le responsabilità dello stallo devono trovare altri titolari.

La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

ieri la firmavoto all' unanimità consiglio

La gestione del porto turistico affidata alla Nautica Service srl

Rinviata la discussione della mozione sul Cip presentata dai 5 Stelle

Il porto turistico potrà finalmente ospitare a breve le imbarcazioni da diporto dopo la firma dell'atto formale di concessione demaniale marittima alla società Nautica Service Srl. Ieri mattina nella sede di Olbia, infatti, il presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna Massimo Deiana e quello della società turritana Giovanni Salvatore Conoci hanno firmato il provvedimento che consentirà al nuovo concessionario di prendere possesso del bene e avviare la propria attività. Si conclude dunque una vicenda cominciata circa tre anni fa con la gestione commissariale dell'Authority, anche grazie all'iter avviato nel settembre 2018 dall'attuale presidente Massimo Deiana. Prima con lo spostamento dei natanti ormeggiati e la firma del decreto di indizione della gara pubblica, a ottobre 2018, e poi con la pubblicazione del bando per l'approvazione della concessione. Per i lavori di manutenzione straordinaria, messa in sicurezza e a norma della banchina, la Nautica Service avrà 90 giorni di tempo. L'importo dell'opera, pari a 200mila euro, verrà decurtato dal canone annuale dovuto all'AdSP nella misura del 50 per cento, fino al raggiungimento del totale speso. Il bene demaniale (16.850 metri quadri) sarà gestito dalla società dietro pagamento di una quota complessiva di canone superiore a un milione e 91mila euro fino al 17 ottobre 2034. «Abbiamo chiuso un lungo iter di verifica sui requisiti previsti dalla legge dice Deiana e consegniamo ufficialmente la banchina turistica Nino Pala: il mio auspicio è che il nuovo concessionario possa procedere celermente con la manutenzione e renderla operativa e attrattiva dal punto di vista turistico per la bella stagione». (g.m.)



Porti: banchina Pala Porto Torres al nuovo concessionario

Firmato atto tra Authority e Nautica Service Srl

(ANSA) - PORTO TORRES, 13 DIC - Banchina turistica Nino Pala di Porto Torres affidata al nuovo concessionario. E ora può iniziare il conto alla rovescia in vista dell' estate. La Nautica Service Srl da oggi può ufficialmente iniziare a operare. A Olbia il presidente dell' **AdSP** del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, e quello del CdA della società turritana, Giovanni Salvatore Conoci, hanno firmato l' atto formale di concessione demaniale marittima. Provvedimento che, a seguito dell' aggiudicazione provvisoria del mese di febbraio e a tutti i successivi adempimenti di legge, consentirà al nuovo concessionario di prendere possesso del bene e avviare la propria attività, a partire dai lavori di manutenzione straordinaria, di messa in sicurezza e a norma della banchina. L' area di 16 mila e 850 metri quadri (comprensiva di specchi acquei, manufatto, opere pertinenziali e area parcheggio), sarà gestita dalla società di Porto Torres - dietro pagamento di una quota complessiva di canone superiore a 1 milione e 91 mila euro - fino al 17 ottobre 2034. "Chiudiamo - spiega Deiana - un lungo iter di verifica sui requisiti previsti dalla legge e consegniamo ufficialmente la banchina turistica Nino Pala alla Nautica Service Srl. Il mio auspicio è che il nuovo concessionario possa procedere celermente con la manutenzione del bene e renderlo operativo per la bella stagione. Sono certo che la struttura potrà essere valorizzata al meglio nelle sue potenzialità, con la creazione di servizi di eccellenza che ne accresceranno l' attrattività turistica e sociale, trasformandola in un vero e proprio volano per l' intero settore della nautica da diporto del nord ovest".

(ANSA).



A Nautica Service la banchina Nino Pala

Oggi la firma della concessione tra Deiana e Conoci

Massimo Belli

OLBIA La Nautica Service Srl può ufficialmente operare sulla banchina turistica Nino Pala di Porto Torres. Oggi, ad Olbia, il presidente dell'**AdSp** del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, e quello del CdA della società turritana Nautica Service, Giovanni Salvatore Conoci, hanno firmato l'atto formale di concessione demaniale marittima. Provvedimento che, a seguito dell'aggiudicazione provvisoria del mese di Febbraio e a tutti i successivi adempimenti di legge, consentirà al nuovo concessionario di prendere possesso del bene e avviare la propria attività. A partire dai lavori di manutenzione straordinaria, di messa in sicurezza e a norma della banchina; interventi per i quali, in base all'atto concessorio, la Nautica Service avrà 90 giorni di tempo. L'importo dell'opera di riqualificazione, pari a 200 mila euro, verrà decurtato dal canone annuale dovuto all'**AdSp**, nella misura del 50%, fino al raggiungimento dell'importo totale speso. Il bene demaniale, per un totale di 16 mila e 850 metri quadri (comprensivi di specchi acquei, manufatto, opere pertinenziali e area parcheggio), sarà gestito dalla società di Porto Torres dietro pagamento di una quota complessiva di canone superiore ad un milione e 91 mila euro fino al 17 Ottobre 2034. A margine della firma della concessione, il presidente dell'**AdSp** del Mare di Sardegna, Massimo Deiana, ha spiegato che con la firma odierna dell'atto formale di concessione demaniale marittima chiudiamo un lungo iter di verifica sui requisiti previsti dalla legge e consegniamo ufficialmente la banchina turistica Nino Pala alla Nautica Service Srl. Il mio auspicio è che il nuovo concessionario possa procedere celermente con la manutenzione del bene e renderlo operativo per la bella stagione. Sono certo che la struttura potrà essere valorizzata al meglio nelle sue potenzialità, con la creazione di servizi di eccellenza che ne accresceranno l'attrattività turistica e sociale, trasformandola in un vero e proprio volano per l'intero settore della nautica da diporto del nord ovest, ha concluso Deiana.

The screenshot shows the top of a news article on the Messaggero Marittimo website. The header includes the site logo, navigation menu (HOME, LOGGICA, PORTI, ALTROGURFOTO), and search bar. The main headline is 'A Nautica Service la banchina Nino Pala' with a sub-headline 'Oggi la firma della concessione tra Deiana e Conoci'. Below the headline is a photo of Massimo Deiana and Giovanni Salvatore Conoci sitting at a table signing documents. To the right of the photo is a newsletter sign-up form with fields for name, email, and phone number. Below the photo is a social media sharing section with icons for Facebook, Twitter, and WhatsApp. At the bottom of the article preview, there are 'ARGOMENTI CORRELATI' and a 'ABBONATI O EFFETUA IL LOGIN' button.

Nuvole nere sul gruppo Tirrenia-Cin

Il piano di ristrutturazione avviato da Moby per far fronte alle nuove esigenze organizzative di Tirrenia-Cin si preannuncia assai doloroso: la prospettiva è quella di mille esuberi dal 2020 come conseguenza dell'imminente scadenza (a luglio del 2020) della convenzione da 72 milioni di euro per le rotte della continuità territoriale marittima della Sardegna e della Sicilia. Ad annunciarlo i sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti che hanno avuto un incontro con i vertici della controllata del gruppo Onorato. «Avvieremo le procedure per lo sciopero che sarà inevitabile se l'azienda persevererà in tale percorso», hanno dichiarato Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti, che hanno spiegato come il progetto di riorganizzazione messo a punto dalla società preveda anche la chiusura delle sedi di Napoli e Cagliari e il trasferimento coatto di tutto il personale nelle sedi di Portoferraio, Livorno e Milano.

Focus Interventi Interviste News: Expo 2019 Osservatorio Europeo [M](#) [E](#) [I](#) [N](#) [Q](#)



Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settemostrale

DIRETTORE RESPONSABILE MARCO CASALE



13 Dicembre 2019 — **NEWS**
Rischio mille esuberi
Nuvole nere sul gruppo
Tirrenia-Cin
 di Redazione

Il piano di ristrutturazione avviato da Moby per far fronte alle nuove esigenze organizzative di Tirrenia-Cin si preannuncia assai doloroso: la prospettiva è quella di mille esuberi dal 2020 come conseguenza dell'imminente scadenza (a luglio del 2020) della convenzione da 72 milioni di euro per le rotte della continuità territoriale marittima della Sardegna e della Sicilia.

Ad annunciarlo i sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti che hanno avuto un incontro con i vertici della controllata del gruppo Onorato. «Avvieremo le procedure per lo sciopero che sarà inevitabile se l'azienda persevererà in tale percorso», hanno dichiarato Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti, che hanno spiegato come il progetto di riorganizzazione messo a punto dalla società preveda anche la chiusura delle sedi di Napoli e Cagliari e il trasferimento coatto di tutto il personale nelle sedi di Portoferraio, Livorno e Milano.

Ambiente [Adaptati](#)
Autorità [Autorità del Mare](#)
Portuali [Autorità del Mare](#)
[Maritime Blue Economy](#) [Innovazione](#)
[Cambiamenti](#) [Navale](#) [Comodità](#)
[territoriale](#) [Concessioni](#)
[Internazionali](#) [Containership](#)
[Crociere](#) [Cura del ferro](#)
[Dorsale Europa](#) [Dazi](#)
Commercio [ESPO](#) [Europa](#)
[Innovazione](#) [Gigantismo](#) [navale](#)
GNL [Internazionali](#) [Industria](#) [e](#)
Infrastrutture
Innovazione
tecnologica [Interventi al](#)
[terzo](#) [rispetto](#) [regolati](#) [una](#) [volta](#)
Lavoro portuale
Logistica Portuale
Porto di Livorno [Porto di](#)
[Ponente](#)
Riforma portuale
Delrio [Servizi](#) [tecnico](#) [maritimi](#)
Shipping [Sicurezza](#) [in](#) [via](#)
Storia [di](#) [Livorno](#) [Terminal](#)
portuali [Traffici](#)
marittimi [Borghetti](#) [Via](#)
la [Seta](#)

La Sicilia

Catania

Porto di Ognina: «Una discarica sottomarina sta inquinando i fondali del molo grande»

Porticciolo di Ognina, ovvero, quando la discarica è sottomarina. Perché troppo spesso niente è come appare e, tristemente, si accetta una realtà perché «tanto non cambierà niente, nessuno ha interesse a intervenire». A finire sotto la nostra lente d'ingrandimento è, stavolta, il suggestivo porticciolo di Ognina, in particolare il cosiddetto "molo grande", antichissimo, base di pescatori e diportisti oltre a essere meta di associazioni di ambientalisti che si impegnano a ripulire le microdiscariche. Non mancano le segnalazioni di richiesta di intervento, l'ultima è quella della Federazione Armatori, con il presidente Fabio Micalizzi che denuncia «la carenza di pulizia all'interno del porticciolo di Ognina, sprovvisto di cestini e cassonetti per la raccolta dei rifiuti (posti, a onor del vero, solo all'ingresso del porto Ulisse, il cosiddetto "molo minore", ndr), privo di isole ecologiche, punti luce e acqua con un servizio di pulizia che non viene svolto correttamente». Siamo andati a verificare sul posto e ad ascoltare i pescatori. Sono almeno due mesi che proprio sotto la candida statua della Madonna resiste una microdiscarica, frutto anche del "mercato del pesce della domenica", molto probabilmente abusivo. Con i controlli allentati, anche a causa della carenza di personale della Polizia municipale, il gioco è fatto. Ma le sorprese, amare, non finiscono qui. Il giorno è propizio, l'acqua è limpida e permette di intravedere proprio sotto le barche ormeggiate una vera e propria discarica sottomarina. Con relitti da mettere i brividi: da imbarcazioni affondate e mai più recuperate, a dispetto del rispetto della legge, a «frigoriferi, batterie, forni a microonde, ferro, casse di nafta, tanta plastica, vecchie cime di corde - assicurano i pescatori - sedie di plastica, oltre all'immane pesce sotto misura che qui viene illegalmente smaltito». E, inesorabilmente, si intravede. «Sono cinquant'anni che vivo il molo di Ognina - ci racconta Gaetano Iudica, pescatore "dilettante" - quando ero bambino qui facevamo anche i tuffi, oggi sarebbe impossibile. Il fondale, ormai ridotto a pochi metri, è diventato una vera e propria discarica. Non manca niente, tranne il mare pulito. Una decina di anni fa avevano anche messo dei bagni chimici, ma non venivano gestiti bene». «Nessuno si occupa davvero del nostro mare - aggiunge Matteo Fisichella - nonostante le sollecitazioni inviate a più riprese a Comune, Demanio marittimo e Capitaneria di Porto non abbiamo mai avuto risposta». Maria Elena Quaiotti.



La Gazzetta Marittima

Palermo, Termini Imerese

A Palermo noi e il Mediterraneo

PALERMO Può un sistema portuale, oggetto per anni di un disinteresse globale, uscire allo scoperto e candidarsi a trainare la ripresa di un intero territorio? Per Palermo e per gli altri scali marittimi che fanno parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, la risposta è sì. Questo il tema alla base della conferenza che l'Autorità di Sistema, presieduta da **Pasqualino Monti**, organizza per giovedì prossimo 19 dicembre a Palermo, sulla scia di lavori sbloccati, nuove opere già realizzate e altre avviate, di un importante accordo per il rilancio del mercato delle crociere e di una nuova forma di governance portuale che rendono la Sicilia un laboratorio a cielo e mare aperto per una nuova sfida. Ecco il programma.

Ore 08.00
09.00 Registrazione partecipanti. Welcome Coffee.
Ore 09.30 Saluti istituzionali: Leoluca Orlando, sindaco della Città Metropolitana di Palermo; Roberto Isidori, direttore marittimo della Sicilia Occidentale e comandante della Capitaneria di Porto di Palermo; Nello Musumeci, presidente della Regione Siciliana.

Interventi: Ore 10.00 Porti della Sicilia Occidentale: il futuro è oggi. Sblocco dei cantieri e nuove infrastrutture per uno sviluppo scandito da fatti concreti. **Pasqualino Monti**, presidente AdSP del Mare di Sicilia Occidentale.

Ore 10.30 Burocrazia: ingorgo in banchina. Ne parla Gian Antonio Stella.

Ore 10.45 Porti e logistica: scatta l'ora del cambiamento. Il ruolo strategico della portualità può essere affermato solo, sciogliendo i nodi della burocrazia, di normative incerte, anche fiscali, e di una governance costretta a navigare a vista. Ne discutono: Paola De Micheli, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti; **Pasqualino Monti**, presidente dell'AdSP del Mare di Sicilia Occidentale con i giornalisti Nicola Porro e Luca Telese.

Ore 12.00 Sfida delle crociere: obiettivo centrato. Via libera alla nuova gestione dei terminal passeggeri nei porti del network.

Ore 12.15 Dal mercato dello shipping, lavoro e benessere per il territorio. Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo.

Ore 12.45 Traiettorie di sviluppo sulle rotte dei passeggeri. Vincenzo Boccia, presidente di Confindustria; Giuseppe Bono, ad Fincantieri S.p.A.; Gian Enzo Duci, presidente Federagenti; Adam Goldstein, president Royal Caribbean Cruises, Ltd.; Mario Mattioli, presidente Confitarma; Stefano Messina, presidente Assarmatori; Michael Thamm, ceo Costa Crociere SpA; Pier Francesco Vago, executive chairman, MSC Cruises S.A.. Moderano i giornalisti Nicola Porro e Luca Telese.

Ore 14.00 Fine lavori. Light lunch.



Ucina: "Porti turistici abbandonati, no interventi per soluzione contenziosi"

Si è tenuta oggi a Roma la prima manifestazione nazionale organizzata dagli operatori della nautica sotto il ministero delle Infrastrutture e Trasporti, per protestare contro la mancata chiusura del contenzioso legale che oppone 24 Marine turistiche allo Stato. Il contenzioso, che si protrae dalla finanziaria del Governo Prodi del 2006, riguarda l' aumento retroattivo dei canoni demaniali , già dichiarato illegittimo - oltre che dai tribunali civili di mezza Italia, Corti d' Appello, Tar e Consiglio di Stato - anche da una sentenza della Corte Costituzionale del 2017. Nonostante questo, le Agenzie del Demanio e delle Entrate procedono con l' emissione delle cartelle esattoriali. In Emilia è esplosa la prima deflagrazione con il blocco dei conti correnti e da ultimo con la misura tombale della revoca delle concessioni demaniali per il Porto di Rimini e due darsene di Cattolica. Una bomba che potrebbe portare al fallimento, per mano dell' erario, di 24 fra le più importanti marine turistiche del Paese . A protestare assieme a imprese e lavoratori, indossando con gli altri il tipico giubbotto di salvataggio rosso, c' erano anche il Sindaco del Comune di Cattolica e neo-Consigliere Regionale di Anci Emilia Romagna, Mariano Gennari, e l' Assessore alla Programmazione del territorio e Demanio del Comune di Rimini, Roberta Frisoni. "Se il Governo non cambia la norma, anche i Sindaci, pur consapevoli di questa situazione kafkiana, sono costretti a eseguire le indicazioni delle Agenzie dello Stato- spiega il Presidente di Ucina Confindustria Nautica, Saverio Cecchi -. Come ho avuto modo di dire personalmente alla Ministra De Micheli, non ci fermeremo di fronte a tanta sconsideratezza della Pubblica Amministrazione, che mette a rischio non solo i 2.300 lavoratori di questi 24 porti turistici, ma tanta parte dell' indotto . Solo in Emilia rischiano di andare a casa 350 persone". "Dopo 12 anni di battaglie legali, tutte vinte con il riconoscimento pieno dei nostri diritti - commenta amaro Roberto Perocchio, Presidente di Assomarinas - ci troviamo costretti a manifestare sotto il diluvio universale, con l' allerta meteo, per poter chiedere il permesso di tornare a operare normalmente, sulla base degli accordi che ciascuno di noi a suo tempo ha sottoscritto con lo Stato ". Al termine della manifestazione una delegazione di Ucina Confindustria Nautica e di Assomarinas è stata ricevuta dal Capo Ufficio Legislativo del Mit, Mario Capolupo e dal Capo dipartimento, Dott.ssa Speranza de Matteo. Nel riconoscere che non è stato tecnicamente possibile trovare una soluzione nell' ambito della legge di bilancio, hanno assicurato la piena vicinanza della ministra De Micheli, che si sta adoperando con il collega di Governo titolare dell' Economia e delle Finanze, Gualtieri, al fine di intervenire nel prossimo provvedimento utile. RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright Adnkronos.

Ucina: "Porti turistici abbandonati, no interventi per soluzione contenziosi"

di ECONOMIA

13/12/2019 20:19

Si è tenuta oggi a Roma la prima manifestazione nazionale organizzata dagli operatori della nautica sotto il ministero delle Infrastrutture e Trasporti, per protestare contro la mancata chiusura del contenzioso legale che oppone 24 Marine turistiche allo Stato. Il contenzioso, che si protrae dalla finanziaria del Governo Prodi del 2006, riguarda l' aumento retroattivo dei canoni demaniali , già dichiarato illegittimo - oltre che dai tribunali civili di mezza Italia, Corti d' Appello, Tar e Consiglio di Stato - anche da una sentenza della Corte Costituzionale del 2017.

Nonostante questo, le Agenzie del Demanio e delle Entrate procedono con l' emissione delle cartelle esattoriali.

In Emilia è esplosa la prima deflagrazione con il blocco dei conti correnti e da ultimo con la misura tombale della revoca delle concessioni demaniali per il Porto di Rimini e due darsene di Cattolica. Una bomba che potrebbe portare al fallimento, per mano dell' erario, di 24 fra le più importanti marine turistiche del Paese . A protestare assieme a imprese e lavoratori, indossando con gli altri il tipico giubbotto di salvataggio rosso, c' erano anche il Sindaco del Comune di Cattolica e neo-Consigliere Regionale di Anci Emilia Romagna, Mariano Gennari, e l' Assessore alla Programmazione del territorio e Demanio del Comune di Rimini, Roberta Frisoni.

"Se il Governo non cambia la norma, anche i Sindaci, pur consapevoli di questa situazione kafkiana, sono costretti a eseguire le indicazioni delle Agenzie dello Stato- spiega il Presidente di Ucina Confindustria Nautica, Saverio Cecchi -. Come ho avuto modo di dire personalmente alla Ministra De Micheli, non ci fermeremo di fronte a tanta sconsideratezza della Pubblica Amministrazione, che mette a rischio non solo i 2.300 lavoratori di questi 24 porti turistici, ma tanta parte dell' indotto. Solo in Emilia rischiano di andare a casa 350 persone".

"Dopo 12 anni di battaglie legali, tutte vinte con il riconoscimento pieno dei nostri diritti - commenta amaro Roberto Perocchio, Presidente di Assomarinas - ci troviamo costretti a manifestare sotto il diluvio universale, con l' allerta meteo, per poter chiedere il permesso di tornare a operare normalmente, sulla base degli accordi che ciascuno di noi a suo tempo ha sottoscritto con lo Stato".

Ucina: "Porti turistici abbandonati, no interventi per soluzione contenziosi"

Roma, 13 dic. (Adnkronos) - Si è tenuta oggi a Roma la prima manifestazione nazionale organizzata dagli operatori della nautica sotto il ministero delle Infrastrutture e Trasporti, per protestare contro la mancata chiusura del contenzioso legale che oppone 24 Marine turistiche allo Stato. Il contenzioso, che si protrae dalla finanziaria del Governo Prodi del 2006, riguarda l'aumento retroattivo dei canoni demaniali, già dichiarato illegittimo - oltre che dai tribunali civili di mezza Italia, Corti d' Appello, Tar e Consiglio di Stato - anche da una sentenza della Corte Costituzionale del 2017. Nonostante questo, le Agenzie del Demanio e delle Entrate procedono con l' emissione delle cartelle esattoriali. In Emilia è esplosa la prima deflagrazione con il blocco dei conti correnti e da ultimo con la misura tombale della revoca delle concessioni demaniali per il Porto di Rimini e due darsene di Cattolica. Una bomba che potrebbe portare al fallimento, per mano dell' erario, di 24 fra le più importanti marine turistiche del Paese. A protestare assieme a imprese e lavoratori, indossando con gli altri il tipico giubbotto di salvataggio rosso, c' erano anche il Sindaco del Comune di Cattolica e neo-Consigliere Regionale di Anci Emilia Romagna, Mariano Gennari, e l' Assessore alla Programmazione del territorio e Demanio del Comune di Rimini, Roberta Frisoni. "Se il Governo non cambia la norma, anche i Sindaci, pur consapevoli di questa situazione kafkiana, sono costretti a eseguire le indicazioni delle Agenzie dello Stato- spiega il Presidente di Ucina Confindustria Nautica, Saverio Cecchi -. Come ho avuto modo di dire personalmente alla Ministra De Micheli, non ci fermeremo di fronte a tanta sconsideratezza della Pubblica Amministrazione, che mette a rischio non solo i 2.300 lavoratori di questi 24 porti turistici, ma tanta parte dell' indotto. Solo in Emilia rischiano di andare a casa 350 persone". "Dopo 12 anni di battaglie legali, tutte vinte con il riconoscimento pieno dei nostri diritti - commenta amaro Roberto Perocchio, Presidente di Assomarinas - ci troviamo costretti a manifestare sotto il diluvio universale, con l' allerta meteo, per poter chiedere il permesso di tornare a operare normalmente, sulla base degli accordi che ciascuno di noi a suo tempo ha sottoscritto con lo Stato". Al termine della manifestazione una delegazione di Ucina Confindustria Nautica e di Assomarinas è stata ricevuta dal Capo Ufficio Legislativo del Mit, Mario Capolupo e dal Capo dipartimento, Dott.ssa Speranza de Matteo. Nel riconoscere che non è stato tecnicamente possibile trovare una soluzione nell' ambito della legge di bilancio, hanno assicurato la piena vicinanza della ministra De Micheli, che si sta adoperando con il collega di Governo titolare dell' Economia e delle Finanze, Gualtieri, al fine di intervenire nel prossimo provvedimento utile.



Porticcioli:manifestazione contro aumento retroattivo canoni

Ucina e Assomaris al Mit: assicurato impegno per intervento

Manifestazione nazionale organizzata dagli operatori della nautica sotto il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, per protestare contro la mancata chiusura del contenzioso legale che oppone 24 Marine turistiche allo Stato. "Il contenzioso, che si protrae dalla finanziaria del Governo Prodi del 2006, riguarda l' aumento retroattivo dei canoni demaniali, dichiarato illegittimo, oltre che dai tribunali civili di mezza Italia, Corti d' Appello, TAR e Consiglio di Stato, anche da una sentenza della Corte Costituzionale del 2017. Nonostante questo, le Agenzie del Demanio e delle Entrate procedono con l' emissione delle cartelle esattoriali", spiega Ucina Confindustria nautica. "In Emilia è esplosa la prima deflagrazione con il blocco dei conti correnti e da ultimo con la misura tombale della revoca delle concessioni demaniali per il Porto di Rimini e due darsene di Cattolica. Una bomba che potrebbe portare al fallimento, per mano dell' erario, di 24 fra le più importanti marine turistiche del Paese", ricorda Ucina "Se il Governo non cambia la norma anche i Sindaci sono costretti a eseguire le indicazioni delle Agenzie dello Stato - spiega il presidente di Ucina Saverio Cecchi - Come ho avuto modo di dire personalmente alla ministra De Micheli, non ci fermeremo di fronte a tanta sconsideratezza della Pubblica Amministrazione, che mette a rischio non solo i 2.300 lavoratori di questi 24 porti turistici, ma tanta parte dell' indotto". "Dopo 12 anni di battaglie legali, tutte vinte con il riconoscimento pieno dei nostri diritti - commenta Roberto Perocchio, presidente di Assomarinas - ci troviamo costretti a manifestare per poter chiedere il permesso di tornare a operare normalmente, sulla base degli accordi che ciascuno di noi a suo tempo ha sottoscritto con lo Stato". Al termine della manifestazione una delegazione di Ucina e Assomarinas è stata ricevuta al Mit. Nel riconoscere che non è stato tecnicamente possibile trovare una soluzione nell' ambito della legge di bilancio, hanno assicurato la piena vicinanza della ministra De Micheli, che si sta adoperando con il collega di Governo titolare dell' Economia e delle Finanze, Gualtieri, al fine di intervenire nel prossimo provvedimento utile.



Cnel: presentato il VI Rapporto sull' economia del mare realizzato con il Censis

(FERPRESS) - Roma, 13 DIC - Per celebrare i venticinque anni dalla sua istituzione, il 12 dicembre la Federazione del Mare ha organizzato presso il Cnel la presentazione del VI edizione del Rapporto sull' economia del mare realizzato con il Censis, che aggiorna i dati e ne amplia l' analisi all' Europa (a cura di Cogea) e al Mediterraneo (a cura di Srm-Gruppo Banca Intesa), abbinata alla presentazione dello studio "Cinquant' anni di economia marittima in Italia: evoluzione e prospettive tra XX e XXI secolo" realizzato sempre dal Censis con il contributo di Federazione del Mare, dei gruppi d' Amico e Grimaldi e di UcinaConfindustriaNautica. La manifestazione è stata presieduta da Tiziano Treu, presidente del CNEL, e da Mario Mattioli, presidente della Federazione del Mare. Tiziano Treu, nel ricordare che sin dal 1996 la Federazione del Mare ha scelto la sede del Cnel per presentare il Rapporto sull' Economia del Mare, giunto quest' anno alla sua sesta edizione, ha sottolineato che "il valore prodotto dall' economia del mare e la sua importanza socio-economica con le significative ricadute occupazionali del cluster marittimo, sia dirette che indotte nel resto dei settori della nostra

economia, sono fattori indispensabili per lo sviluppo del Paese". "Il Rapporto evidenzia il rilievo strategico del settore marittimo e, sulla base di un attento esame dei dati, conferma lo sviluppo e i successi raggiunti, indicando anche le sfide che si devono affrontare sia in Europa che nel Mediterraneo, in una fase storica particolarmente delicata come è quella attuale". "Da non dimenticare - ha aggiunto il presidente del CNEL - che questo settore è trasversale a molti altri ed in alcuni casi indispensabile". Il presidente Treu ha ribadito che, per concretizzare le opportunità, è fondamentale investire in logistica e sui porti, nodi strategici del sistema infrastrutturale italiano, sia a livello locale che nazionale, ed ha ricordato che proprio per questo il CNEL ha presentato 3 disegni di legge sulla logistica, nati da un lungo ciclo di audizioni con le 34 organizzazioni più rappresentative. "Puntare sul sistema logistico legato all' economia del mare - ha concluso Treu - significa rafforzare l' offerta del nostro Paese sul fronte dell' esportazione oltremare e del turismo crocieristico. Quindi favorire lo sviluppo anche a livello dei territori". "Quella legata al mare è una realtà che per il suo rilievo e la sua integrazione richiederebbe una più efficace e coerente attenzione sul piano politico e amministrativo - ha affermato Mario Mattioli - questione quanto mai sentita tra i soggetti pubblici e privati che in essa operano da quando le competenze marittime sono state progressivamente disperse tra più dicasteri, compromettendo le possibilità di elaborazione di una politica nazionale del settore e di una sua promozione in ambito europeo". Il settore marittimo è infatti fortemente regolato, sia a livello internazionale, sia europeo e nazionale. "Non a caso un deciso processo di ammodernamento normativo ne ha assicurato la competitività e favorito lo sviluppo, con le riforme del sistema portuale nel 1994 e nel 1998 della navigazione mercantile internazionale. Tali riforme hanno liberato risorse e portato ingenti investimenti, con ricadute positive per tutto il cluster marittimo. Basti dire che l' Italia ha la 5^a flotta di bandiera tra le maggiori economie riunite nel G20 (la 2^a tra quelle occidentali), la 1^a nel mondo di navi RoRo, per lo più impiegate nel cabotaggio marittimo e sulle "autostrade del mare", la 5^a di navi-cisterna speciali per prodotti petroliferi; il sistema portuale italiano è stato a lungo il 1° in Europa per volumi di merce trasportata (oggi è il 3°), e resta il 1° in Europa per movimento di navi da crociera e di croceristi; abbiamo la leadership mondiale nella costruzione di navi da crociera e mega-yacht; la nostra flotta da pesca è la 2^a del Mediterraneo ed è in grande sviluppo l' acquacoltura; è in crescita la formazione marittima, specie per i quadri ufficiali, e l' occupazione; aumentano





FerPress

Focus

ambiente. "L' impatto delle attività legate al mare va ben oltre gli aspetti più strettamente legati alla loro dimensione logistica e tocca direttamente l' intero apparato produttivo nazionale, agricolo e industriale - ha aggiunto il presidente della Federazione del Mare - tanto che al cluster marittimo vengono attribuiti beni e servizi per un valore pari al 2% del PIL complessivo e al 3,5% della sua componente non statale, con acquisti di beni e servizi nel resto dell' economia italiana che sfiora annualmente i due terzi del valore prodotto dalle stesse attività marittime. "L' auspicio della Federazione - ha concluso Mattioli - è quindi che anche in Italia, accanto al rafforzamento dell' attenzione dedicata al mare, si giunga all' istituzione di un' unità amministrativa specifica con poteri di coordinamento, in modo che una catena di comando ben integrata porti ad una maggior efficacia nell' adozione e nell' attuazione delle decisioni in campo marittimo (tra queste in primis una semplificazione burocratica) e sia in grado di farlo in tempi conformi agli standard europei e internazionali caratteristici di questo mondo". Il VI Rapporto sull' economia del mare è stato illustrato da Marco Baldi e Andrea Amico (Censis) per la parte relativa all' Italia, Alessandro Pititto (Cogea) per l' Europa e Alessandro Panaro (SRM) per il Mediterraneo.

Presentato al Cnel il VI rapporto sull' economia del mare

GAM EDITORI

13 dicembre 2019 - Per celebrare i venticinque anni dalla sua istituzione, ieri la Federazione del Mare ha organizzato presso il Cnel la presentazione del VI edizione del Rapporto sull' economia del mare realizzato con il Censis, che aggiorna i dati e ne amplia l' analisi all' Europa (a cura di Cogea) e al Mediterraneo (a cura di Srm-Gruppo Banca Intesa), abbinata alla presentazione dello studio "Cinquant' anni di economia marittima in Italia: evoluzione e prospettive tra XX e XXI secolo" realizzato sempre dal Censis con il contributo di Federazione del Mare, dei gruppi d' Amico e Grimaldi e di Ucina Confindustria Nautica. La manifestazione è stata presieduta da Tiziano Treu, presidente del CNEL, e da Mario Mattioli, presidente della Federazione del Mare. Tiziano Treu, nel ricordare che sin dal 1996 la Federazione del Mare ha scelto la sede del Cnel per presentare il Rapporto sull' Economia del Mare, giunto quest' anno alla sua sesta edizione, ha sottolineato che "il valore prodotto dall' economia del mare e la sua importanza socio-economica con le significative ricadute occupazionali del cluster marittimo, sia dirette che indotte nel resto dei settori della nostra economia, sono fattori indispensabili per lo sviluppo del Paese". "Il Rapporto evidenzia il rilievo strategico del settore marittimo e, sulla base di un attento esame dei dati, conferma lo sviluppo e i successi raggiunti, indicando anche le sfide che si devono affrontare sia in Europa che nel Mediterraneo, in una fase storica particolarmente delicata come è quella attuale". "Da non dimenticare - ha aggiunto il presidente del CNEL - che questo settore è trasversale a molti altri ed in alcuni casi indispensabile". Il presidente Treu ha ribadito che, per concretizzare le opportunità, è fondamentale investire in logistica e sui porti, nodi strategici del sistema infrastrutturale italiano, sia a livello locale che nazionale, ed ha ricordato che proprio per questo il CNEL ha presentato 3 disegni di legge sulla logistica, nati da un lungo ciclo di audizioni con le 34 organizzazioni più rappresentative. "Puntare sul sistema logistico legato all' economia del mare - ha concluso Treu - significa rafforzare l' offerta del nostro Paese sul fronte dell' esportazione oltremare e del turismo crocieristico. Quindi favorire lo sviluppo anche a livello dei territori".

