



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 07 dicembre 2019**



Prime Pagine

07/12/2019	Corriere della Sera Prima pagina del 07/12/2019	9
07/12/2019	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 07/12/2019	10
07/12/2019	Il Foglio Prima pagina del 07/12/2019	11
07/12/2019	Il Giornale Prima pagina del 07/12/2019	12
07/12/2019	Il Giorno Prima pagina del 07/12/2019	13
07/12/2019	Il Manifesto Prima pagina del 07/12/2019	14
07/12/2019	Il Mattino Prima pagina del 07/12/2019	15
07/12/2019	Il Messaggero Prima pagina del 07/12/2019	16
07/12/2019	Il Resto del Carlino Prima pagina del 07/12/2019	17
07/12/2019	Il Secolo XIX Prima pagina del 07/12/2019	18
07/12/2019	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 07/12/2019	19
07/12/2019	Il Tempo Prima pagina del 07/12/2019	20
07/12/2019	Italia Oggi Prima pagina del 07/12/2019	21
07/12/2019	La Nazione Prima pagina del 07/12/2019	22
07/12/2019	La Repubblica Prima pagina del 07/12/2019	23
07/12/2019	La Stampa Prima pagina del 07/12/2019	24
07/12/2019	Milano Finanza Prima pagina del 07/12/2019	25

Primo Piano

06/12/2019	Ansa Assoporti sostiene semplificazione aree ZES e ZLS	26
06/12/2019	FerPress Assoporti sostiene la proposta di semplificazione per coordinamento di ZES e ZLS inviata al Ministro per il Sud dalla Regione Molise	27
06/12/2019	Il Nautilus Assoporti sostiene proposta di semplificazione per coordinamento Zes e Zls	28

06/12/2019	Informare		29
Sostegno di Assoportri alla proposta di semplificazione per il coordinamento delle ZES e ZLS			
06/12/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	30
Assoportri: semplificare procedure di Zes e Zls			
06/12/2019	Sea Reporter		31
Assoportri sostiene la proposta di semplificazione per il coordinamento delle ZES e ZLS			
06/12/2019	The Medi Telegraph		32
Procedure semplificate per Zes e Zls, la soddisfazione di Assoportri			
07/12/2019	La Gazzetta Marittima		33
La comunità portuale si è riunita a Venezia			
06/12/2019	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	34
Assemblea degli associati di Assoportri a Venezia			
06/12/2019	euromerci.it		35
L'autorità di Sistema portuale dello Stretto è in Assoportri			

Trieste

07/12/2019	Il Piccolo	Pagina 20	36
Il sistema Siot in Fvg 580 posti di lavoro e un impatto di oltre 240 milioni			
06/12/2019	Trieste Prima		38
Porto di Trieste: verso l' esenzione IMU			

Venezia

07/12/2019	Il Fatto Quotidiano	Pagina 14	<i>Giuseppe Pietrobelli</i>	39
Il listino del mose: in 37 anni il prezzo moltiplicato per 17				
07/12/2019	Il Fatto Quotidiano	Pagina 14	<i>Giu. Pie.</i>	41
Scrivano "Cerniere inossidabili". Ma ora ci vogliono 34 milioni contro la ruggine				
07/12/2019	Il Gazzettino	Pagina 37		42
L' artista aveva già attaccato sulla questione grandi navi				
07/12/2019	Il Gazzettino	Pagina 41	<i>RAFFAELLA VITTADELLO</i>	43
Conca di navigazione, giro di vite				
07/12/2019	Il Gazzettino	Pagina 47	<i>ELISIO TREVISAN</i>	44
Fanghi al Molo Sali, il porto respira				
07/12/2019	Il Gazzettino	Pagina 49	<i>ROBERTO PERINI</i>	45
Si libera l' ex cementificio "rivoluzione" a Chioggia				
07/12/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 19		47
Rialzo dell' isola delle Tresse, passo avanti ieri il progetto in Salvaguardia: voto il 19				
07/12/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 25		49
Mose e grandi navi, in città commissione della Camera				
07/12/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 25		50
La Venezia di Berengo Gardin tra spopolamento e giganti del mare				

Savona, Vado

07/12/2019	La Gazzetta Marittima		51
S' inaugura Vado Ligure			

Genova, Voltri

07/12/2019	Il Secolo XIX	Pagina 5	52
A26, viadotti riaperti Ma restano i limiti per il traffico pesante			

07/12/2019	Il Secolo XIX Pagina 5	53
«Senza collegamenti con il porto a rischio un ordine da 21 milioni»		
07/12/2019	Il Secolo XIX Pagina 19	54
Fusione Psa-Sech, da Bari segnalazione all' Antitrust		
06/12/2019	BizJournal Liguria	55
Amico & Co: lo shiplift è solo il primo passo per lo sviluppo del comparto		

La Spezia

07/12/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 21	56
Spezia scopre le crociere anche d' inverno Arriva Smeralda, l' ammiraglia della Costa		
07/12/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 21	57
E a San Silvestro attracca un traghetto con più di 500 passeggeri a bordo		
07/12/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia) Pagina 22	58
Piscina di Molo Italia : nessuno ne parla più		
07/12/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 38	59
Rumori, verdetto di Arpal Colpa del traffico stradale		
07/12/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 39	60
Interventi sulle case pagati da Comune e Ap		

Ravenna

06/12/2019	Ravenna Today	61
Hub portuale, il vicesindaco: "Fondamentale il bypass ferroviario per non vanificare il lavoro"		
06/12/2019	RavennaNotizie.it	62
Ravenna, Fusignani incontra mediatori marittimi: "C' è ottimismo, ma bisogna fare squadra"		

Livorno

07/12/2019	Il Tirreno Pagina 15	63
Maxi-polo dei farmaci il via entro gennaio a 2-3 anni di lavori dentro l' interporto		
07/12/2019	La Gazzetta Marittima	65
Corsini e il ferro rovente		

Piombino, Isola d' Elba

07/12/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 57	66
Onorato punta sul business delle auto		
06/12/2019	(Sito) Adnkronos	67
Onorato Armatori parte in quinta in automotive, partnership con Ars Altmann		
06/12/2019	Affari Italiani	68
Onorato Armatori parte in quinta in automotive, partnership con Ars Altmann		
06/12/2019	FerPress	69
Gruppo Onorato Armatori sempre più lanciato nel settore dell' Automotive		
07/12/2019	La Gazzetta Marittima	70
Il presidente della Regione Toscana 'a Bruxelles anche per Piombino'		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

07/12/2019	Corriere Adriatico Pagina 11	71
Traghetti spostati nell' area ex silos Ap e Comune prendono le misure		

07/12/2019	Corriere Adriatico Pagina 11	72
<hr/>		
06/12/2019	Ansa	73
<hr/>		
06/12/2019	ilcentro.it	74
<hr/>		
06/12/2019	Ancona Today	75
<hr/>		
06/12/2019	Abruzzo Web	76
<hr/>		
07/12/2019	La Gazzetta Marittima	77
<hr/>		
07/12/2019	La Gazzetta Marittima	78
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

07/12/2019	Il Messaggero (ed. Latina) Pagina 43	79
<hr/>		

Napoli

06/12/2019	Informazioni Marittime	80
<hr/>		
06/12/2019	Primo Magazine	GAM EDITORI 81
<hr/>		

Salerno

07/12/2019	Cronache di Salerno Pagina 6	82
<hr/>		

Bari

07/12/2019	Quotidiano di Bari Pagina 5	83
<hr/>		
06/12/2019	FerPress	84
<hr/>		
06/12/2019	Il Nautilus	85
<hr/>		
06/12/2019	Messaggero Marittimo	Massimo Belli 86
<hr/>		
06/12/2019	Puglia Live	87
<hr/>		
07/12/2019	La Gazzetta Marittima	88
<hr/>		
07/12/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno Pagina 29	89
<hr/>		

Brindisi

06/12/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	90
<hr/>			
Sgombero delle aree Cantieri balsamo shipping e Damarin			

Taranto

07/12/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno	Pagina 6	91
<hr/>			
Ex Ilva, anche gli enti locali chiedono di vedere Conte			
07/12/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)	Pagina 11	92
<hr/>			
Istituzioni locali a Conte «Ci convochi a Roma»			

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

07/12/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 18	93
<hr/>			
Gioia Tauro, i migranti "sequestrano" il porto per tre ore			
07/12/2019	Il Quotidiano della Calabria	Pagina 8	94
<hr/>			
I migranti bloccano il porto			
07/12/2019	Il Giornale	Pagina 7	<i>Pier Francesco Borgia</i> 96
<hr/>			
La rivolta dei migranti al Sud blocca il porto di Gioia Tauro			
07/12/2019	La Verità	Pagina 11	97
<hr/>			
Rivolta di immigrati a Gioia Tauro Porto isolato e scontri con la polizia			
06/12/2019	Ansa		99
<hr/>			
Migranti bloccano accesso porto Gioia T.			
06/12/2019	Ansa		100
<hr/>			
Tolto blocco migranti a porto Gioia T.			
07/12/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 26	101
<hr/>			
Auddino «Nuove gru per il rilancio del porto»			
06/12/2019	Corriere Marittimo		102
<hr/>			
Aponte a Gioia Tauro, sabato anche la visita del viceministro - Operazione rilancio			
06/12/2019	FerPress		103
<hr/>			
Autorità portuale Gioia Tauro: il patron di Msc Aponte in visita al porto			
06/12/2019	Informare		104
<hr/>			
Aponte (MSC) sollecita la collaborazione delle istituzioni per il rilancio del porto di Gioia Tauro			

Cagliari

07/12/2019	La Nuova Sardegna	Pagina 16	105
<hr/>			
Porto Canale sul mercato: c'è il bando			
07/12/2019	L'Unione Sarda	Pagina 24	106
<hr/>			
Porto canale, l'appalto per la gestione			
06/12/2019	Ansa		107
<hr/>			
Crisi porto Cagliari, scalo sul mercato			
06/12/2019	Ansa		108
<hr/>			
Porti: crisi Cagliari, scalo sul mercato per nuovo gestore			
06/12/2019	Informare		109
<hr/>			
Avviata la ricerca del nuovo operatore che gestirà il container terminal del porto di Cagliari			

06/12/2019	Informazioni Marittime		111
Cagliari, Adsp cerca terminalista per il porto canale			
06/12/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	113
Porto Canale di Cagliari è sul mercato			
06/12/2019	Sardinia Post		115
Il Porto canale di Cagliari è sul mercato: ecco l' avviso per la nuova concessione			
06/12/2019	The Medi Telegraph		116
Il Porto Canale di Cagliari è ufficialmente sul mercato			
07/12/2019	L'Unione Sarda	Pagina 26	118
Lunedì un trasporto eccezionale			

Messina, Milazzo, Tremestieri

07/12/2019	Gazzetta del Sud	Pagina 32	119
Verso l' indizione della gara per il dragaggio del porto			
06/12/2019	ilcittadinodimessina.it		120
Prosegue a ritmi serrati l' azione di avviamento dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto			
06/12/2019	Reggio Tv		121
La Direzione Marittima di Reggio Calabria apre ai nuovi uffici reggini della neonata dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto			
06/12/2019	Sistemi di Logistica	<i>ROCCO GIORDANO</i>	122
Il collegamento stabile Stretto di Messina			
06/12/2019	Sistemi di Logistica	<i>ROCCO GIORDANO</i>	123
Ponte Stretto di Messina			
07/12/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 24	128
Piazzale Anas, il 16 dicembre l' offerta economica			
07/12/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)	Pagina 21	129
Autorità portuale, nuovi uffici nei locali della Capitaneria			
07/12/2019	Il Quotidiano della Calabria	Pagina 13	130
Autorità portuale dello Stretto Consegnati gli ambiti villesi			
06/12/2019	Stretto Web		131
Autorità Portuale dello Stretto: completata la presa in consegna delle aree portuali di Villa San Giovanni e Reggio Calabria			
06/12/2019	Informare		132
L' AdSP dello Stretto ha completato la presa in consegna delle aree portuali della sponda calabrese dello Stretto di Messina			
06/12/2019	gazzettadelsud.it		133
Autorità dello Stretto, presa in consegna le aree portuali calabresi			
06/12/2019	giornaledicalabria.it		134
Porti, Autorità dello Stretto: in consegna gli ambiti di Villa San Giovanni			
06/12/2019	Newz		135
L' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto prende in consegna le aree portuali di Villa San Giovanni			

Augusta

07/12/2019	La Sicilia (ed. Siracusa)	Pagina 19	136
Un referendum per il deposito di Gnl			

Palermo, Termini Imerese

06/12/2019	Blog Sicilia	<i>IGNAZIO MARCHESE</i>	137
Sequestrati 350 chili di pesce in cattivo stato di conservazione e senza tracciabilità			

06/12/2019	Palermo Today		138
Orlando al porto per accogliere l' equipaggio della Alan Kurdi: "Benvenuti a Palermo"			

Trapani

07/12/2019	Giornale di Sicilia (ed. Trapani)	Pagina 15	139
Cantiere navale, salpa la... speranza			

Focus

07/12/2019	Italia Oggi	Pagina 32	141
Cipe sarà cabina di regia degli investimenti pubblici			
07/12/2019	La Gazzetta Marittima		142
L' identità dei porti italiani			
06/12/2019	Ansa		143
Di Maio, Mediterraneo sia priorità strategica dell' Ue			
06/12/2019	Primo Magazine	<i>GAM EDITORI</i>	144
Aumento Ires sui concessionari, una nuova "svista"			
07/12/2019	La Gazzetta Marittima		145
Tassa sui TEUs, anzi no			
07/12/2019	La Gazzetta Marittima		147
Balzello rientrato?			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campania 30-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Il campionato

Un pari tra Inter e Roma
La Juve tenta il sorpasso

di **Guido De Carolis, Franco Fiocchini**
Paolo Tomaselli e Luca Valdiserri alle pagine 50 e 51



L'anniversario

Da oggi in edicola il libro del «Corriere» su piazza Fontana di **Antonio Carloti**
Inchieste e testimoni



Assedio e reazione

LA FORZA NASCOSTA DI TRUMP

di **Massimo Gaggi**

I suoi colleghi, leader di altri Paesi della Nato, ridono di lui come i ragazzi più scaltri della classe che prendono in giro il seccellone, magari dopo aver coperto il suo compito di matematica. Intanto dalla Corea il dittatore Kim Jong-un, di nuovo degradato da Donald Trump a rocket man, gli dà del vecchio rimbambito, usando un vocabolo arcaico e sofisticato, dotato, del quale pochi, in America, conoscono il significato. E, tornato a Washington dal vertice di Londra, il presidente precipita di nuovo nell'incubo dell'impeachment che cercherà di esorcizzare montando un ring da pugilato in mezzo all'aula del Senato trasformata in tribunale.

La speaker della Camera Nancy Pelosi, che Trump vorrebbe come teste al processo insieme ad altri leader democratici «per dimostrare la corruzione della palude che io sto cercando di bonificare», ne è consapevole e, per tenere la questione istituzionale della messa in stato d'accusa per l'affare Ucraina separata dalla battaglia politica per la rielezione, è arrivata a replicare a un giornalista che l'accusava di odiare Trump: «Non odio nessuno e prego per lui».

La Casa Bianca è sotto assedio, ma il leader non l'abbandonerà in elicottero come fece Nixon ai tempi del Watergate. Tenterà, invece, di avvolgere il processo nella polvere di un'enorme zuffa politica: per depotenziarlo, per garantirsi la fedeltà dei senatori repubblicani, la ghiria, ma anche per galvanizzare i suoi fan.

continua a pagina 30

Manovra Incontro fiume, tensione tra gli alleati. Poi il compromesso. Il premier informa Mattarella

Tasse, tregua ma con rinvio

Slittano le misure su plastica e zucchero. Conte: ora avanti con le riforme

Si attenua la pressione nella maggioranza. Si decide di rinviare per le tasse su plastica e zucchero che avevano diviso l'esecutivo. Prima c'era stato un incontro fiume con qualche tensione. Il premier Giuseppe Conte ha informato il capo dello Stato Sergio Mattarella e invitato ad andare avanti con le riforme. «È stata trovata la quadra» ha aggiunto il ministro dell'Economia, Roberto Gualtieri.

da pagina 2 a pagina 9

I TORMENTI DELLA MAGGIORANZA

Un vertice ogni 4 giorni

di **Lorenzo Salvia**

In neanche 100 giorni di vita, i vertici di maggioranza sono stati 24. Una media di uno ogni quattro giorni. Senza contare i 15 Consigli dei ministri, dove sono state prese decisioni anche importanti.

a pagina 3

GIANNELLI



SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

Tutti i motivi per litigare (e restare assieme)

Lunedì scorso due volpi di Palazzo si erano incrociate in Transatlantico. Un dibattito con Falcones, Lemaitre e Scurati. L'intervista a Ken Follett. E nel 2020 saranno i vent'anni dall'uscita de «Il nome della rosa» di Umberto Eco.

continua a pagina 6

IL SUPPLEMENTO IN EDICOLA

Da Eco a Follett, sulla «Lettura» il romanzo è di nuovo storico



Sul numero in edicola de «la Lettura» il momento d'oro del romanzo storico. Un dibattito con Falcones, Lemaitre e Scurati. L'intervista a Ken Follett. E nel 2020 saranno i vent'anni dall'uscita de «Il nome della rosa» di Umberto Eco.

nel supplemento culturale **Rastelli, A. Sacchi e Taglietti**

La polemica Altre defezioni alla vigilia della consegna del premio



Lo scrittore austriaco Peter Handke (77 anni), all'arrivo a Stoccolma, dove il 10 dicembre riceverà il Nobel per la Letteratura

Dimissioni all'Accademia Handke, Nobel senza pace

di **Helmut Falloni**

A pochi giorni dalla cerimonia di consegna del Nobel per la Letteratura, il prossimo 10 dicembre, non si arresta la polemica attorno a Peter Handke. Altre defezioni all'Accademia. «Le critiche? Carta igienica», replica lo scrittore austriaco.

a pagina 43

IL RAPPORTO DEL CENSIS

Perché gli italiani sono attratti dall'«uomo forte»

di **Dario Di Vico**

È difficile commentare in poche righe un lavoro come il Rapporto Censis che è fatto di 550 pagine fitte di tabelle, aggiornamenti, interpretazioni e innovazioni lessicali (segnalo quest'anno «le piastre di resistenza», «i muretti a secco», «il furore di vivere») ma due suggestioni vanno sicuramente raccolte perché ci consentono di spingerci più avanti, in territori ancora poco frequentati. La prima è quella che vede il 48 per cento degli italiani favorevoli all'uomo forte al potere che non debba preoccuparsi di Parlamento ed elezioni.

continua a pagina 11

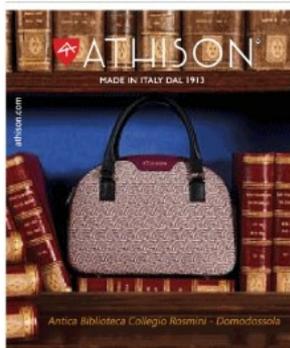
alle pagine 10 e 11 **Arachi, Caccia**

L'AVVOCATO LEOGRANDE

Crisi Alitalia, nominato un supercommissario

di **Leonard Berberi**

a pagina 38



IL CAFFÈ di **Massimo Gramellini**

Nella sua ormai penultima dichiarazione, Matteo Salvini ha affermato di non amare più la Nutella da quando ha scoperto che le noccioline sono turche e forse arrivano da noi sui gommoni. Essendo egli l'Uomo Forte invocato dagli italiani intervistati dal Censis, si può supporre che altri ne seguiranno l'esempio, in attesa che Salvini espella dalla sua dieta la banana ecuadoriana e la birra tedesca. Quanto alla parabola della Nutella d'Alba, che fino a pochi mesi fa il difensore delle noccioline autoctone ostentava nelle dirette sociali, esprime alla perfezione le contraddizioni del sovranismo. Prendete un pezzo di pane e seguitemi. La Nutella è un prodotto italiano che per diventare sé stesso ha bisogno di contaminarsi con lo straniero. Senza l'apporto

Sovranismo spalmabile

delle noccioline migranti che consentono di sfornare barattoli in quantità industriale, molti lavoratori italiani perderebbero il posto. Ecco un caso da manuale in cui l'apertura delle frontiere genera ricchezza. A rigor di logica sovranista, sono semmai i turchi che dovrebbero dispiacersi per il fatto che noi facciamo le nutelle nostre con le noccioline loro.

Ps. Ieri un Salvini col dolcificante ha postato una foto dove sorride accanto a uno scaffale di Nutella. L'algoritmo che detta all'Uomo Forte ogni mossa mediatica si sarà accorto di avere pestato una nocciolina e gli ha suggerito un'immediata e poco credibile retromarcia. Se fossi al posto di Salvini, mi butterei sulla cioccolata svizzera. È notoriamente neutrale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Non è solo un giallo perfetto, è qualcosa di più: tutto potrebbe succedere.

Teresa Ciabatti

MONDADORI





“Così ho scoperchiato lo scandalo di mons. Zanchetta”, racconta la reporter che ha fatto lo scoop sugli abusi in Argentina. Ha 30 anni. Il giornalismo che ci piace



Sabato 7 dicembre 2019 - Anno 11 - n° 337
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 328181 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 14,00 con il libro "La Repubblica dagli inizi"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 14/2009

L'APPELLO
ASSANGE LIBERO PER IL DIRITTO A SAPERE TUTTO
A PAG. 18

I veri conti
Il Mose è costato 17 volte di più e se parte mangia altri 413 milioni
PIETROBELLI A PAG. 14 - 15

Gentile in barca
L'ad di Rfi ospite dello yacht dell'imprenditore in affari con Rfi
PACELLI A PAG. 9

I biscazzieri
Gioco d'azzardo, sigle omonime per aggirare il divieto di spot
TECCE A PAG. 11

Il 2 CASAPOUND
Stupro e pene basse: manca il "dispregio"
SELVAGGIA LUCARELLI
Si aspettavano le motivazioni della sentenza su Francesco Chiricozzie Riccardo Licci, per capire le ragioni delle condanne tutto sommato miti per quelli che sono stati definiti "i due stupratori di CasaPound". E a leggerle, le motivazioni, si ha la sensazione, sgradevole, che il fatto sia stato sottodimensionato, non tanto per una questione di pena, ma di valutazioni.
A PAGINA 17

SALVIRENZI IL PATTO DEI 2 MATTEO

GLI SFASCIATUTTO RENZI VEDE SALVINI: SABOTERÀ IL CONTE2 IN CAMBIO DI UNA LEGGE ELETTORALE SENZA SBARRAMENTI E DI UN LEGHISTA DEBOLE IN TOSCANA

MARRA A PAG. 6

LA LETTERA I procuratori chiedono un regime transitorio
Intercettazioni, pm in allarme sul caos del bavaglio Orlando
Un'altra mina sul terreno "giustizia" per i giallo-rosa i capi dei principali uffici giudiziari (Milano, Napoli, Roma, Firenze, Palermo) scrivono a Bonafede: dal 1° gennaio ci sarà un doppio sistema con cui fare le registrazioni
A PAG. 2



La cattiveria
Salvini: "La Madonna di Medjugorje mi ha dato un messaggio". "Fatti visitare da uno bravo"
WWW.FORUM.SPINOZA.IT

VOTO ALL'INGLESE
Boris Johnson sfidato da Corbyn e Ali il Povero
PROVENZANI A PAG. 20



FICARRA E PICONE
Natale anno zero: ridere per salvare Gesù (e i migranti)
PASETTI A PAG. 22

Prescrivi tua sorella
MARCO TRAVAGLIO
D agiorni due postulantisi aggirano per gli studi tv a spacciare la bufala "Travaglio ha chiesto la prescrizione in un processo, dunque è incoerente nel sostenere la blocca-prescrizione". Uno è tal Piero Sansonetti che, dopo aver fondato e affondato mezza dozzina di giornali, è riuscito a farsene aprire un altro coi soldi di Alfredo Romeo (tipico caso di convenzione di capace): il Riformista, detto anche Riformatorio. L'altro è tal Matteo Renzi che, dopo aver affondato il Pd, ha fondato un nuovo partito che naviga fra il 3 e il 4% e si candida all'eredità del Psdi di Nicolazzi. Purtroppo in Italia, complice il web, le bugie hanno le gambe lunghe e tocca perder tempo a rispondere anche a questi derelitti. Nel 2002, da freelance, scrivo un articolo per l'Espresso su Cesare Previti, che si ritiene diffamato perché una parte di un verbale che lo riguarda, e che nel mio articolo era riportata, non compare più per un taglio redazionale. E querela me e la direttrice Daniela Hamauti. Visto che nei giornali è buon uso "manlevare" i giornalisti, vengo difeso da un avvocato del Gruppo, il compianto Carlo Federico Grosso. In primo grado mi becco lo sproposito di 8 mesi di carcere e Daniela 5, più 20 mila euro di risarcimento. Grosso ricorre in appello, dove la pena viene pressoché azzerata: 1.000 euro di multa a me e 800 alla Hamauti. L'avvocato ricorre in Cassazione e, siccome il reato è prescritto, fa quello che fanno in questi casi tutti i difensori d'Italia, utilizzando tutti i mezzi previsti dalla legge per portare in salvo i clienti: chiede l'annullamento della condanna e, in subordine, la prescrizione. Richiesta che ha presentato in automatico, senza concordarla con me. Tant'è che, quando gli chiedo il perché, risponde serafico: "Perché è mio dovere professionale evitare al gruppo Espresso di pagare le multe tue e della direttrice". La Cassazione ritiene il ricorso infondato e conferma le due multe.
Gli house organ berlusconiani cominciano a scrivere che ho ottenuto la prescrizione e sono incoerente perché critico il pluriprescritto B. Tre balle in una. 1) Non ho ottenuto la prescrizione. 2) Io sono un privato cittadino e posso fare ciò che voglio, mentre B. è un pubblico ufficiale col dovere costituzionale di esercitare le funzioni "con disciplina e onore", cioè di rinunciare alla prescrizione quando è imputato di reati infamanti per farsi assolvere nel merito e, se invece viene condannato, dimettersi e ritirarsi. 3) La diffamazione per i giornalisti è come il tamponamento per i tassisti: un incidente sul lavoro, tantopiù se - come nel caso specifico - dipende da tagli fatti da altri.
SEGUE A PAGINA 24



IL GIORNO

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

SABATO 7 dicembre 2019
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



La nostra inchiesta, allarme in Lombardia

**Insulti e botte ai bimbi
sospesa la maestra
Asili, sicurezza a rischio**

Anastasio e Rigano alle pagine 2 e 3



Plastica e zucchero, tasse rinviata

Entreranno in vigore solo a luglio e ottobre 2020. Conte soddisfatto. Ma spunta un nuovo prelievo sul gioco

Coppari a pagina 6

A chi giovano le urne

**La voglia matta
di elezioni
anticipate**

Bruno Vespa

Le leggi elettorali in Italia sono state fatte sempre contro qualcuno o comunque con la maggioranza che ha sempre pensato a se stessa. E' successo prima del fascismo (i liberali erano forti nei collegi uninominali, i popolari e i socialisti volevano il proporzionale). E' successo dopo. Adesso si parla di una nuova legge elettorale perché 5 Stelle e Pd vogliono neutralizzare due pericoli. Uno maggiore (Salvini), uno minore (Renzi). Con la memorabile capriola di agosto, il Matteo di Rignano ha fatto nascere un governo al quale si era sempre opposto perché non era pronto alla scissione.

Continua a pagina 6

RAPPORTO CENSIS: DILAGA LA SFIDUCIA NEL SISTEMA E NEGLI APPARATI DELLO STATO

ITALIA ANNO ZERO

G. Rossi, Marin e Marmo alle pagine 4 e 5



76%
NON SI FIDA
DEI PARTITI

66%
AMMINISTRAZIONE
INEFFICIENTE

90%
MENO POLITICI
IN TELEVISIONE

48%
UOMO FORTE
AL GOVERNO

DALLA CITTÀ

Paura a San Babila

**Ennesima frenata
d'emergenza
in metropolitana
Quindici contusi**

Servizio nelle Cronache

La polemica sui Navigli

«Troppo sangue»
Rimosso il manifesto
del rapper Salmo

Mingola e Spada nelle Cronache

L'arcivescovo Delpini

**Dopo il caso moschee
«La libertà di culto
va riconosciuta»**

A. Gianni nelle Cronache



Il sequestro del '74 segnò l'inizio dell'escalation

**Addio al giudice Sossi
Fu ostaggio delle Br**

Ruggiero a pagina 10



Lettera al nostro giornale dello scrittore Maggiani

**Firenze, sei cambiata
No all'economia di rapina**

Maurizio Maggiani a pagina 13





Oggi su Alias

JERRY GOOD CHRISTMAS | pro-Corbyn: da Ken Loach alla music scene di Glastonbury, ma anche pubblicità, letteratura, teatro, street art, social



Domani su Alias D

NUMERO SPECIALE Sedici pagine per i libri delle stremate. Samuel Johnson, incontro con Clemens Meyer, i gialli di Piglia e Caparrós



Culture

ILLUSTRAZIONE Una intervista con Massimo Quarello, autore di albi e silent book come «45» Massimo Raffaeli pagina 10

quotidiano comunista oggi con ALIAS

il manifesto

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE • EURO 2,00

SABATO 7 DICEMBRE 2019 - ANNO XLIX - N° 293 www.ilmanifesto.it euro 2,50

I MURETTI A SECCO E IL BULLISMO DI GOVERNO

NORMA RANGERI

Speriamo abbia ragione il Censis nel vedere, con la lente del suo annuale Rapporto sulla situazione sociale del paese, l'accentuarsi di «reazioni positive di contrapposizione a una prospettiva di declino». Senza nascondere che il 48% degli italiani vede bene l'uomo forte sopra il Parlamento, che siamo dentro un'accelerazione del crollo demografico e dell'invecchiamento della popolazione, che il lavoro è al primo posto e l'immigrazione al terzo. Tuttavia, pur senza addolcire la pillola della crisi strutturale della nostra economia alla fine di questi anni 10 del secolo, la fotografia del Censis mette in evidenza i segnali di resilienza, paragonandoli ai «muretti a secco» che connotano il nostro paesaggio. Nonostante il progressivo distacco dalla politica ormai guardata in tv come un reality, giudicata incapace di fare quel che annuncia e massimamente esperta nel rinvio di ogni profonda riforma, la società esprime un bisogno di reazione perché lo spirito di adattamento inerziale non basta più e «la corrosione delle giunture e delle guarnizioni» della società è sotto gli occhi di tutti. Deboli segnali che non valgono alcuna promessa per il domani, ma semmai mettono ancor più in evidenza quanto sia difficile andare controcorrente rispetto agli slogan di una comunicazione infarcita di fake news (come per il recente complotto europeo contro i nostri conti correnti).

— segue a pagina 3 —

IL RAPPORTO CENSIS SULLA SOCIETÀ ITALIANA

«Stressati, aspettando l'uomo forte»

■ Pubblicato il 53esimo rapporto Censis sulla società italiana 2019. Un ritratto di un paese dove lo stato d'animo è l'incertezza. Dalla crisi economica, l'ansia per il futuro e la sfiducia verso il prossimo hanno portato anno dopo anno ad un logoramento sfociato da

una parte in «stratagemmi individuali» di autodifesa e in «crescenti pulsioni antidemocratiche» e anche di richieste di un «uomo forte» che faccia a meno del parlamento e delle sue leggi. E cresce la percezione degli episodi di intolleranza e razzismo verso gli immi-

grati. Nel rapporto si sostiene anche che l'aumento dell'occupazione nel 2018 e nei primi mesi del 2019 è un «bluff» che non produce reddito e crescita. Cresce invece l'appoggio alle lotte per la giustizia climatica definite «un processo strutturale» **PAGINA 2**

INTERVISTA A CHIARA SARACENO
«Ma l'Italia oggi è meno cupa»

■ Per la sociologa Chiara Saraceno, cresce in Italia la solidarietà e il desiderio di partecipazione, anche se la politica è divisa e bloccata. «Per lo stesso

Censis è aumentato il volontariato, aspetti che contraddicono l'immagine di una società sfiduciata» **ROBERTO CICCARELLI PAGINA 2**

foto di Bernat Armangué/Ap



La marcia per il clima di Madrid oscura il vertice Cop25. «Stiamo scioperando da un anno ma chi governa ignora ancora la crisi climatica», scalda la piazza Greta, accolta in Spagna come una star. Oggi al via il contro-summit della società civile **pagina 7**

all'interno

Ponte Morandi Sull'esclusione dell'Aspi deciderà la Consulta

GIULIA MIETTA **PAGINA 3**

Germania L'Spd va a sinistra, ma dentro la GroKo

SEBASTIANO CANETTA **PAGINA 6**

India La polizia «giustizia» 4 persone accusate di stupro

EMANUELE GIORDANA **PAGINA 8**

TASSE

Un accordo di plastica Manovra: doppio rinvio



■ Scontro politico per pochi milioni. Al tavolo sulla manovra Pd e Iv si accusa a vicenda di «stare con la Coca Cola e non con i lavoratori» e di avere «una visione sovietica dell'economia». Alla fine si accordano per un rinvio delle tasse su imballaggi di plastica e bibite zuccherate. Mattarella, preoccupato, chiama Conte al Colle. **A PAGINA 3**

Cop 25 e non solo La lobby nucleare nella transizione energetica

GIORGIO FERRARI

L a via fin qui tracciata dalle conferenze sul clima in 25 anni, somiglia molto a quelle dell'inferno che, secondo il vecchio adagio, sono lastricate di buone intenzioni. Per questo nessuno si aspetta novità significative dalla Cop 25 in corso a Madrid. — segue a pagina 15 —

Dialoghi del Med La farsa delle soluzioni sempre militari

ALBERTO NEGRI

L'attraente kermesse dei «Dialoghi del Mediterraneo» a Roma è partita con una premessa irrealistica: «La soluzione è politica non militare», un puerile ritornello ripetuto anche dal nostro ministro degli Esteri. Che non sia vero lo dicono i fatti. — segue a pagina 9 —

QUALE SARÀ IL DESTINO DEL MOVIMENTO 5 STELLE?

La risposta nell'ultimo libro di Marco Morosini già ispiratore e ghostwriter di Beppe Grillo



Poste Italiane SpA, in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, 094/C/PM/2307/01
 912037
 9 770225 213013
 9





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CORRIERE N° 338 ITALIA
PREZZI IN ARRETRAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/01 L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 7 Dicembre 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Addio all'ex giudice Sossi, il primo big rapito dalle Br poi i terroristi alzarono il tiro
Errante a pag. 13



San Carlo, verso la prima «La dama di picche» con Valchua sul podio omaggio a Cajkovskij
Longobardi a pag. 16



La recensione "Qualcosa di meraviglioso" la partita a scacchi dell'integrazione
Caprara a pag. 43



Processo civile PIÙ VELOCITÀ PER SBLOCCARE L'ECONOMIA

Cesare Mirabelli

Nel funzionamento della giustizia di solito maggiore attenzione è dedicata al processo penale, che mette in gioco la libertà personale dell'imputato, la dignità di chi è sottoposto ad indagini, la riparazione per chi è stato offeso da un reato. Il rinvio pubblico, talvolta a livello politico e istituzionale, di indagini e processi, richiama l'attenzione dell'opinione pubblica e dei mezzi di comunicazione. È quindi naturale che al funzionamento del processo penale, ai suoi tempi ed ai suoi esiti, sia dedicato abitualmente particolare impegno dal Parlamento e dal Governo, e che si manifestino anche maggiori contrasti di indirizzo politico.

Continua a pag. 43

Manovra, l'allarme del Colle tasse rinviate, governo diviso

►Pd-renziani alla resa dei conti. Il premier va da Mattarella, timori per i tempi Slittano plastic e sugar tax. Stangata sulla fortuna: sale l'aliquota sulle vincite

Vertice fiume a Palazzo Chigi sulla manovra. Scontro sulle risorse, poi la tregua. In ballo 400 milioni. Resa dei conti tra Pd e renziani. Verso la plastic ridotta e rinviata a luglio, sugar tax posticipata a ottobre. Stangata sulle vincite. Il premier Conte sale al Quirinale, timori per i tempi del via libera alla legge di bilancio.

Conti, Pirone e servizi alle pagg. 2 e 3

L'intervista Il ministro Boccia «Sì all'Autonomia ma solo se c'è intesa tra Nord e Sud»

Marco Esposito

Il ministro degli Affari regionali Boccia è chiaro: «Sull'Autonomia ci saranno tavoli tecnici e politici, cerchiamo una soluzione che tenga insieme Nord e Sud».

A pag. 7



Pontecorvo «Con le nuove imposte danni all'occupazione per chi fa eco-impresa»

Gigi Di Fiore

Carlo Pontecorvo, patron di Ferrarelle, attacca la Plastic tax: «Danni solo all'occupazione, noi usiamo già plastica riciclata».

A pag. 4

La denuncia «Noi scienziate e il sessismo: più hai potere più ti snobbano»

Gli scienziati di ogni genere e scuola hanno sempre boicottato l'accesso delle donne agli studi scientifici. Come denuncia l'inglese Angela Saini, pluripremiata giornalista scientifica, nel saggio "Inferiori. Come la scienza ha penalizzato le donne". Marcella Marconi, 48 anni, astrofisica, direttrice dell'Osservatorio astronomico di Capodimonte, ammette: «Credo sia una delle esperienze che tutte le scienziate, prima o poi, vivono. E più si ha potere, più ti snobbano».

Cundari e Mannoni a pag. 17

Punto di Vespa CORSA AL VOTO PER TIRARE A CAMPARE

Bruno Vespa

Le leggi elettorali in Italia sono state fatte sempre contro qualcuno o comunque con la maggioranza che ha sempre pensato a se stessa. È successo prima del fascismo (i liberali erano forti nei collegi uninominali, i popolari e i socialisti volevano il proporzionale). È successo dopo. Adesso si parla di una nuova legge elettorale perché 5 Stelle e Pd vogliono neutralizzare due pericoli. Uno maggiore (Salvini), uno minore (Renzi). Con la memorabile capriola di agosto, il Matteo di Rignano ha fatto cadere un governo al quale si era sempre opposto perché non era pronto alla scissione.

Continua a pag. 43

La collezione Dopo la chiusura dell'esposizione alla Reggia di Caserta



Terrae Motus, «Fate presto» a riaprire

Titti Marrone a pag. 43

La paura infinita di Napoli: 768 scosse dall'inizio dell'anno

Il sisma di giovedì notte il più intenso dal 2005 E il suolo dei Campi Flegrei riprende a salire

Mariagiovanna Capone

Stavolta l'hanno sentita davvero in tanti, la scossa che ieri notte ha fatto svegliare nel sonno i napoletani. Il sisma di magnitudo 2,8 nell'area Solfatara-Pisciarelli è il più intenso registrato dal novembre 2005, cioè da quando il bradisismo ha ripreso la fase di sollevamento del suolo nei Campi Flegrei. Dall'inizio dell'anno sono state 768 le scosse.

In Cronaca

I focus del Mattino Strade dissestate così perduta la sfida per la sicurezza

Le auto sono più sicure, ma quello che fa perdere la sfida per dimezzare le vittime di incidenti è la scarsa manutenzione delle strade.

Vazza a pag. 14

Oggi c'è l'Udinese, ultima spiaggia Ancelotti, partita rischiatutto ridimensionato il figlio-vice

Pino Taormina

Oggi gli azzurri non vanno in campo solo con l'Udinese ma sfidano soprattutto tutti i propri fantasmi. Oggi tocca ad Ancelotti dare una svolta: perché quando si girerà alla fine del match, deve vedere chi c'è e chi non c'è alle sue spalle. Intanto Ancelotti junior, in queste ore, si è un po' messo da parte, limitando i suoi interventi anche nel corso dell'allenamento.

A pag. 18
Ventre e servizi alle pagg. 19 e 20

Il tecnico al bivio ORA DIMOSTRI UNA VERA ANIMA AZZURRA

Francesco De Luca

Dopo giorni di sofferza clausura e - ci auguriamo - di efficace applicazione al lavoro, il Napoli si gioca un grande pezzo della sua stagione a Udine.

Continua a pag. 42

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

PRONTO INTERVENTO DENTALE

LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI PRIMA DELL'USO È UN DISPOSITIVO MEDICO CE AUT/MIN/SANITA DEL 30/12/2007





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 141-N° 537 ITALIA

NAZIONALE



Sabato 7 Dicembre 2019 • S. Ambrogio

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

Pagine di storia
Il principe del Foro travolto dal potere quel 7 dicembre fatale a Cicerone
Nordio a pag. 21



Mind The Gap
Il #MeToo scuote il mondo islamico: donne in piazza contro gli abusi
Bogliolo e Verrazzo a pag. 23



Nuoto vasca corta
Europei azzurri: doppietta d'oro Panziera-Paltrinieri e Bianchi d'argento
Mei nello Sport



Il Messaggero
WROOM
motori.ilmessaggero.it

Correzioni necessarie
Processo civile più veloce per sbloccare l'economia

Cesare Mirabelli

Nel funzionamento della giustizia di solito maggiore attenzione è dedicata al processo penale, che mette in gioco la libertà personale dell'imputato, la dignità di chi è sottoposto ad indagini, la riparazione per chi è stato offeso da un reato. Il rilievo politico, talvolta a livello politico e istituzionale, di indagini e processi, richiama l'attenzione dell'opinione pubblica e dei mezzi di comunicazione. È quindi naturale che al funzionamento del processo penale, ai suoi tempi ed ai suoi esiti, sia dedicato abitualmente particolare impegno dal Parlamento e dal Governo, e che si manifestino anche maggiori contrasti di indirizzo politico.

Eppure il funzionamento della giustizia civile non è di minore rilievo, per il diffuso e diretto interesse dei cittadini, per il corretto andamento dei rapporti sociali, per il funzionamento dell'economia. Il servizio della giustizia ha addirittura maggiore consistenza nel settore civile, sia per numero di questioni trattate sia per le dimensioni del personale addetto.

È sufficiente recarsi in qualsiasi tribunale, particolarmente nelle grandi città, e Roma ne è un plastico esempio, per avere la sensazione evidente di quale massa di persone sono coinvolte e di quanti affari vengono quotidianamente trattati.

Continua a pag. 24

Tasse rinviate, governo diviso

►Plastica, l'imposta ridotta slitta a luglio: a ottobre quella sullo zucchero. Stangata sulle vincite Tregua dopo lo scontro Pd-renziani. Conte va da Mattarella, allarme per i tempi della manovra

Zaniolo vicino al gol. E stasera Lazio-Juve



Roma a testa alta a S.Siro
ferma l'Inter capolista (0-0)

Nicolò Zaniolo inseguito da De Vrij (Foto PANCINI) Nello Sport

ROMA Dopo la rissa arriva la tregua ma l'impressione che dà il governo è di essere in difficoltà dopo il vertice fiume a Palazzo Chigi. Lo scontro sulla manovra si traduce nel duello Pd-Renzi e in Conte che va da Mattarella preoccupato per i tempi della manovra. Alla fine viene trovato l'accordo politico ma è tutto rinviato sulle imposte. La tassa sulla plastica ridotta slitta a luglio, quella sullo zucchero a ottobre. Stangata sulle vincite.

Bassi, Conti, Jerkov e Pirone da pag. 2 a pag. 5

La scelta di Leogrande

Alitalia, arriva il commissario unico
Il rilancio parte dalla ristrutturazione

Rosario Dimito e Jacopo Orsini

Un super commissario unico per tentare l'ennesimo piano di ristrutturazione e rilancio.



lancio di Alitalia, da anni in crisi. E al suo fianco dovrebbe arrivare presto un manager per la gestione. Il ministro Patuanelli: ristrutturazione e rilancio. A pag. 9

Voto anti-discarda, M5S a pezzi

E Raggi chiede aiuto all'esercito

►Sindaca contro gli impianti: fronda grillina. Salta la conta in aula

Lorenzo De Cicco e Francesco Pacifico

M5S a pezzi sulle discariche a Roma. La sindaca Raggi è senza numeri, salta il voto in consiglio comunale. Mentre Roma è sull'orlo dell'emergenza rifiuti, a una manciata di giorni dal gong della Regione Lazio per il commissariamento del Campidoglio, i grillini romani vanno in tilt sulle discariche: Virginia Raggi non riesce a compattare la sua maggioranza sui no agli impianti imposti dalla Pisana.

A pag. 15

L'intervista

Zafarana: «Ecco il giro di vite contro i pirati dei giornali»

Oswaldo De Paolini

«**A**umenteremo l'azione di contrasto ai furti dell'informazione». Giuseppe Zafarana, comandante generale della Guardia di finanza, parla dopo l'apertura di un'inchiesta sui «pirati dei giornali». A pag. 13

L'inchiesta

Rigopiano, indagati tre forestali per gli allarmi ignorati

Paolo Mastri

Falso ideologico e materiale. Sono le accuse contestate ai tre carabinieri forestali che, nel corso delle indagini sulla tragedia di Rigopiano, si occuparono della cosiddetta telefonata fantasma prima della valanga. A pag. 14

Le nocchie turche
Salvini e la Nutella il no sovranista è un boomerang

Mario Ajello

Tra Salvini e la Nutella, di cui il capo leghista andava pazzo e gli piaceva farsi i selfie insieme a lei, amore finito. E chissà i figlioli del cosiddetto Capitano quanto ci resteranno male quando lui, a colazione, getterà dalla finestra il loro barattolo prediletto gridando «Mamma, i turchi!» per via delle nocchie. A pag. 6

IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

SUSTENIUM PLUS
LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!

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

EVENTI IMPORTANTI PER IL SAGITTARIO

IL GRANDE BRANNO

Buongiorno, Sagittario! Siete il segno dello spettacolo, della musica, dello sport, del divertimento. Quando splende la Luna nel punto allegro del vostro cielo (Ariete), nasce sempre qualche evento piacevole nella vostra e nella nostra vita, cerchiamo di essere ottimisti, come siete voi. Siete emozionati per novità dei figli, avete felici rapporti con gli amici. La vostra generosità sarà ampiamente ripagata, restate sempre così. Auguri.

© RIPRODUZIONE AUTORIZZATA
L'oroscopo all'interno

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



il Resto del Carlino

SABATO 7 dicembre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



La tragedia di Bazzano, nel Bolognese

**L'esito dell'autopsia:
ladro colpito alle spalle
La difesa del custode**

Passeri e Tempora alle pagine 6 e 7



Plastica e zucchero, tasse rinviata

Entreranno in vigore solo a luglio e ottobre 2020. Conte soddisfatto. Ma spunta un nuovo prelievo sul gioco

Coppari a pagina 4

A chi giovano le urne

**La voglia matta
di elezioni
anticipate**

Bruno Vespa

Le leggi elettorali in Italia sono state fatte sempre contro qualcuno o comunque con la maggioranza che ha sempre pensato a se stessa. E' successo prima del fascismo (i liberali erano forti nei collegi uninominali, i popolari e i socialisti volevano il proporzionale). E' successo dopo. Adesso si parla di una nuova legge elettorale perché 5 Stelle e Pd vogliono neutralizzare due pericoli. Uno maggiore (Salvini), uno minore (Renzi). Con la memorabile capriola di agosto, il Matteo di Rignano ha fatto nascere un governo al quale si era sempre opposto perché non era pronto alla scissione.

Continua a pagina 4

RAPPORTO CENSIS: DILAGA LA SFIDUCIA NEL SISTEMA E NEGLI APPARATI DELLO STATO

ITALIA ANNO ZERO

G. Rossi, Marin e Marmo alle pagine 2 e 3



DALLA CITTÀ

Polemica a Bologna

**Università,
annullato
il party blasfemo
dei collettivi**

F. Moroni in Cronaca

Le accuse alla Regione

Alluvione a Budrio,
sette agricoltori
pronti a fare causa

Radogna in Cronaca

Verso le Regionali

**Bonaccini e il Pd
alla prova
di piazza Maggiore**

Del Prete in Cronaca



Il sequestro del '74 segnò l'inizio dell'escalation

**Addio al giudice Sossi
Fu ostaggio delle Br**

Ruggiero a pagina 8



Lettera al nostro giornale dello scrittore Maggiani

**Firenze, sei cambiata
No all'economia di rapina**

Maurizio Maggiani a pagina 11



AUTOURTITI



SABATO 7 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 286, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50

GNN

GENOVA, IN MARE CON CAPITANERIA E BIOLOGI
Gli angeli delle orche si arrendono
«Il piccolo non è sopravvissuto»

SERVIZIO / PAGINA 27



SEAN HEPBURN E LA MOSTRA ALLA SPEZIA
«La lezione di mia madre Audrey nel mondo di Trump e Kardashian»

L'INVIATO PLEBE / PAGINA 42



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 13
Economia-Marittimo	Pagina 17
Genova	Pagina 27
Cinema/Tv	Pagina 40/41
Xte	Pagina 42
Sport	Pagina 46
News	Pagina 55

CENTENO: TIMORI ECCESSIVI SUL MES
Manovra, è intesa: slittano le tasse su plastica e bibite
Colpite le lotterie

Sono le lotterie istantanee a salvare il governo dalla rottura sulla manovra. L'ipotesi è quella di introdurre una trattenuta del 15% sulle vincite superiori ai 25 euro. La tassa sulla fortuna consentirà di tagliare altri balzelli contestati dai renziani: la plastic tax (con il prelievo ridotto a 0,4 centesimi) e la sugar tax slitteranno, la stangata sulle auto aziendali sarà azzerata. «Nessuno dica più che siamo il governo delle tasse», commenta Conte dopo l'accordo politico in maggioranza, prima di salire al Quirinale per riferire a Mattarella sulle novità. Caso Fondo salva-Stati, il presidente dell'Eurogruppo Centeno rassicura l'Italia: «Timori spropositati».

L'INVIATO BERESLIN, BERTINI
EDIMATTED / PAGINE 2 E 3

RILEVATE POSSIBILI VIOLAZIONI DELLA CARTA. LO SPETTRO PER LO STATO DI UN MAXI RISARCIMENTO AD ASP

Il Tar e il nuovo ponte: «La Consulta decida sul no ad Autostrade»

Decreto Genova, dubbi di incostituzionalità sull'esclusione dei concessionari

Il Decreto Genova, secondo il Tar, interviene in modo dubbio, se non illegittimo, sulla concessione e il contratto firmato da Autostrade con lo Stato: esclude la società dal «dovere-diritto» di ricostruire il ponte che le è stato affidato, ma con l'obbligo di pagare il conto. È uno dei passaggi chiave con cui i giudici amministrativi hanno inviato gli atti alla Consulta per valutare la costituzionalità.

GRASSO / PAGINA 4

IL CASO

Roberto Sculli

Il ministero sblocca l'A26 ma restano i limiti per il traffico pesante

Chiusa il 25 novembre e riaperta con un bypass, l'A26 e i suoi viadotti sono stati completamente sbloccati ieri. Ma restano limiti. L'ARTICOLO / PAGINA 5

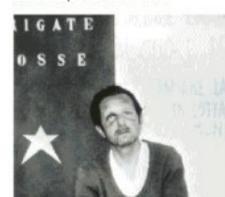
L'ALLARME

Matteo Dell'Antico

«Trasporto eccezionale fermato verso il porto A rischio un maxi ordine»

Un ordine da 21 milioni a rischio. Un'azienda savonese non può far arrivare un carico eccezionale via autostrada in porto a Genova. L'ARTICOLO / PAGINA 5

GENOVA, AVEVA 87 ANNI



Mario Sossi durante la prigionia

Addio a Sossi, l'ex magistrato rimasto un mese in mano alle Br

È morto a Genova a 87 anni l'ex pm e giudice Mario Sossi. Nato a Imperia nel 1932, fu il primo magistrato rapito dalle Brigate rosse. Nel 1974 venne sequestrato dopo aver rappresentato la pubblica accusa al processo contro il Gruppo XXII Ottobre, considerato la cellulare originale delle Br. Il rapimento segnò un'escalation nella strategia dei terroristi e diede vita a una drammatica trattativa tra Stato e brigatisti. Sossi fu liberato dopo poco più di un mese. Negli anni Dumeila, lasciata la magistratura, si dedicò alla politica, candidato prima con An e poi con Forza Nuova.

SERVIZIO / PAGINA 9

IL PERSONAGGIO

Bruno Viani

Quel rapimento segnò l'escalation del terrorismo

Immagini in sequenza, un film di sangue a Genova, l'inizio degli anni di piombo. Comincia il 26 marzo 1971, con un rapinatore con il braccio teso, a cavalcioni su una lambretta guidata da un complice, che impugna una pistola: ha appena freddato Alessandro Floris, portavalori dell'Istituto autonomo case popolari nel corso di una azione di "autofinanziamento" del Gruppo XXII Ottobre, precursore delle Br.

L'ARTICOLO / PAGINA 8

ROLLI



INTERVISTA AL MINISTRO

Francesco Grignetti

Bonafede: no a rinvii sulla prescrizione ma processi più veloci

Il ministro Bonafede: «La riforma della prescrizione è legge ed entrerà in vigore con l'anno prossimo. Ma c'è il tempo per una riforma che accorci i tempi dei processi».

L'ARTICOLO / PAGINA 5



Mister Ranieri festeggia alla Samp le mille panchine

La Samp affronta domani a Marassi il Parma. Per Claudio Ranieri è la millesima panchina nei campionati FREDDERO / PAGINA 46

BUONGIORNO

Il quarantotto per cento degli italiani, dice l'ultimo rapporto del Censis, vorrebbe al potere un uomo forte che non debba curarsi di impicci come le elezioni e il Parlamento. Traduzione: metà di noi s'è stufata della democrazia. Non della casta, non ce l'abbiamo coi papaveri in auto blu, quella è roba superata: ci siamo stufati del sistema di governo del mondo liberale occidentale, come la terza generazione che, dopo la prima che ha fondato l'azienda e la seconda che l'ha ingrandita, per noia sperpera le fortune ignorando la fatica di accumularle. E' sempre più facile buttare giù qualcosa che tirarla su, e noi oggi ci apprestiamo a buttare giù la democrazia perché non sappiamo che comporti l'uomo forte divincolato dagli impicci delle elezioni e del Parlamento, cioè la dittatura. Tutto dimenti-

Gli uomini deboli

MATTIA FELTRI

cato, non abbiamo più padri e spesso nemmeno nonni che la dittatura l'abbiano incisa sulla pelle e ce lo raccontano, è sbiadito tutto quanto è stato scritto, tutto è perduto in un tempo di noncuranza senza passato né futuro. La storia non ci insegna nulla, è stato detto con senno. La democrazia non ci ha reso felici, stop. La democrazia è un cumulo di difetti, stop. La democrazia non ci ha issati sui piedistalli, stop. La democrazia non ha detto abra-cadabra. La democrazia liberale, e i segnali c'erano da anni, ha preso l'aspetto di un meccanismo infernale e indecifrabile strutturalmente inadeguato a mettere mano a uno solo dei problemi della comunità e buono giusto per imbandire le tavole e infarcire le tasche di un pugno di blasonati.

SEGUE / PAGINA 11

AURUM 1962

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA

SERVIAMO TUTTI

COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r

24h (anche di notte) - Tel. 010 251 1311

Gioielleria Degola

Via S. Luca, 4/2 - 1° piano Tel. 010 251 1317

LIQUIDAZIONE TOTALE

PER CHIUSURA ATTIVITA' FINO AL 31 DICEMBRE

Gioielli, Argenti, Orologi, Pendole, e tanto altro





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Decreto fiscale/1
Ritenute e appalti,
fuori mercato
le imprese
con bilanci in rosso

Gavelli e Latour
— a pagina 22

Decreto fiscale/2
Compensazioni
solo per chi
ha presentato
la dichiarazione

Gian Paolo Tosoni
— a pagina 22



10
ANNI
2010
Instagram
fa il debutto online.
Nasce Alba Leasing.

Social si nasce,
leader si diventa.

alba leasing
www.albaleasing.eu

FTSE MIB 23182,72 +0,93% | FTSE 100 7239,66 +1,43% | €/S 1,1094 — | SPREAD BUND 10Y 175,10 +1,70 | Indici&Numeri → PAGINE 28-31

Ilva, cinque giorni per evitare lo stop

LA CRISI DELL'ACCIAIO

Entro l'11 dicembre verdetto del giudice sulla proroga per l'Altoforno 2

In caso di no scatteranno il sequestro senza facoltà d'uso e lo spegnimento

Edizione chiusa in redazione alle 22,30

Conto alla rovescia per l'altoforno 2 dell'ex Ilva di Taranto (ora Arcelor-Mittal). Il 13 dicembre scadono i termini per l'ulteriore messa in sicurezza dell'impianto e all'inizio della prossima settimana è atteso il responso della Magistratura sulla richiesta di proroga da parte di Ilva in as. Serve tempo per eseguire i lavori. Il clima che precede le decisioni del giudice non è buono. Ilva teme il no alla proroga. Il che farebbe scattare un nuovo sequestro dell'impianto conducendolo allo spegnimento. **Palmiti** — a pag. 9

SALVATAGGI

Alitalia, nominato il supercommissario: alla guida Leogrande

Gianni Dragoni — a pag. 15

LAVORO

Dai contratti a tempo extra taxa da 210 milioni a carico delle imprese

Giorgio Pogliotti e Claudio Tucci — a pag. 2

Plastic tax ridotta e rinviata a luglio Auto aziendali salve Sugar tax a ottobre

INTESA SULLA MANOVRA

I fondi dai giochi. Conte non siamo il governo delle tasse. Il premier al Quirinale

Siluramento della plastic tax a luglio 2020, in versione alleggerita a 40 centesimi al chilo. È un poicicipo di sei mesi, a ottobre, della sugar tax. Azzerata la tassa sulle auto aziendali. La quota maggiore delle coperture arriverà da un aumento del prelievo sui giochi, per 300 milioni. Il duro braccio di ferro nella mag-

gioranza sulle cosiddette microtasse, con Italia Viva che ha insistito per il rinvio al prossimo anno delle due misure mentre Matteo Renzi agglava lo spettro del voto anticipato, si è concluso in serata con un accordo, dopo le tensioni esplose nel vertice a Palazzo Chigi cominciato la mattina. E che ha visto il premier Giuseppe Conte salire al Quirinale per riferire al capo dello Stato. Mattarella ha posto le sue condizioni su tre fronti urgenti: oltre alla legge di Bilancio, le crisi aziendali e l'autonomia regionale. Conte: non siamo il governo delle tasse. **servizi** a pagina 3

PARLA IL PM PAOLO IELLO

«Per battere l'evasione inutili sanzioni più alte
Imprese, nuovi modelli
contro le sanzioni 231»



Procuratore aggiunto a Roma. Paolo Iello

Giovanni Negri — a pag. 4

IL DISTRETTO DI SASSUOLO



Industria e ambiente. Il distretto ceramico di Sassuolo è all'avanguardia nel mondo per le tecnologie green

Ceramica, alleanza per tagliare le emissioni

L'aria che soffia sul distretto ceramico di Sassuolo è dell'80% più pulita rispetto a quella che circolava negli anni Novanta «e lo sarà ancora di più nei prossimi anni perché l'accordo che firmiamo oggi con le istituzioni ci impegna a ottimizzare ulteriormente le prestazioni ambientali per ridurre e compensare gli impatti

diretti e indiretti e contribuire così alla qualità e alla sostenibilità del territorio», spiega il presidente di Confindustria Ceramica, Giovanni Savarani. Ricordando che il distretto ceramico sassolese è reduce da 3 miliardi di euro di investimenti, negli ultimi quattro anni, in tecnologie green. **Ilaria Vescantini** — a pag. 12

PANORAMA

PARTITA DOPPIA DI MOSCA

Cremolino, prove d'integrazione con la Bielorussia

In attesa di incontrare per la prima volta a Parigi lunedì il presidente ucraino Volodymyr Zelenskyy, Vladimir Putin vedrà oggi il leader bielorusso Aleksandr Lukashenko in agenda la definizione di una roadmap per integrare i due Paesi. **— a pagina 21**

PETROLIO

Opec, accordo per tagli record ma condizionati

I paesi Opec hanno raggiunto l'accordo per ridurre la produzione di petrolio fino a 2,1 milioni di barili al giorno dal 1° gennaio, a condizione è che tutti i paesi membri smettano di «barare». Il prezzo del barile è risalito quasi fino a 65 dollari. **— a pagina 27**

RAPPORTO CENSIS

Gli italiani dicono addio a mattone e BoT

Barbara Flammerl — a pag. 5

ECONOMIA CIRCOLARE

Italia terza in Europa per riciclo degli imballaggi

L'Italia si conferma avanguardia dell'industria europea del riciclo, attestandosi per il recupero degli imballaggi al terzo posto (con un tasso di riciclo al 67%), dopo Germania (71%) e Spagna (70%). **— a pagina 30**

SALVATAGGI BANCARI

Il via libera a Nord1b apre ai piani pubblico-privati

Il via libera giunto in settimana dalla Commissione europea al piano di salvataggio di Nord1b apre ai piani pubblico-privati. In Italia c'è attesa per i responsi su Mps e la Popolare di Bari. **— a pagina 6**

LEONTEQ

Oltre 400 certificati di investimento in quotazione su EuroTLX

RENDIMENTI POTENZIALI FINO AL 24% PER ANNO

Scopri i nostri certificati di investimento su <https://certificati.leonteq.com>

Leonteq Securities (Europe) GmbH, London branch
Prestazioni e caratteristiche del prodotto, leggere attentamente il Prospetto di Base, ogni eventuale supplemento e la relativa Nota di Sintesi nonché le Condizioni Definitive (Final Terms) e il Documento Informativo (Information Document) del prodotto, con particolare attenzione alle sezioni dedicate ai rischi e al rischio connesso all'investimento. Il Prospetto di Base e gli altri documenti relativi al prodotto sono disponibili sul sito www.leonteq.com o presso il proprio consulente finanziario. Leonteq Securities AD, Europastrasse 33, 8004 Zurich, Svizzera. Il prezzo dei prodotti Leonteq è soggetto ai oscillazioni del mercato, che possono condurre alla perdita, totale o parziale, del capitale investito nei prodotti Leonteq. Si raccomanda agli investitori di consultare un consulente finanziario competente prima di investire nei prodotti Leonteq.

L'industria tedesca perde colpi: dopo gli ordini giù la produzione

Ottobre in frenata

Due sorprese negative consecutive dall'economia tedesca. L'Istituto di statistica Destatis ha comunicato ieri che la produzione industriale di ottobre è crollata segnando -1,7% rispetto al mese precedente (-5,35% sull'anno). Giovedì era stata la volta degli ordini all'industria, inaspettatamente in territorio ne-

gativo (-0,4%) mentre era atteso un mini-rimbalzo. Nel manifatturiero ottobre è stato molto colpito il settore dei beni capitali (-4,4%) e delle costruzioni (-2,8 per cento). Sul fronte dei beni capitali le cause dietro al crollo sono state determinate dai comparti automobilistico, meccanico e ingegneristico. La prima economia dell'Eurozona non sembra dunque emergere dalla stagnazione. **Miraglia** — a pag. 20

FALCHI & COLOMBE

STOP AI TASSI NEGATIVI, INIZIA LA SVEZIA?

di Donato Masciandro — a pag. 20

L'USCITA DI SCENA A MILANO (1923-2019)

L'addio ad Aletti, campione degli agenti di cambio



A pagina 17 il ritratto di Urbano Aletti scritto da Ettore Fumagalli e Attilio Ventura, a lungo presidenti della Borsa di Milano

di Fabio Tamburini

n anni ormai lontani, al termine di un pranzo tenuto a Madrid dai vertici europei degli agenti di cambio, che fino al 1990 avevano avuto un ruolo chiave nelle Borse, il presidente della Borsa di Parigi si alzò, riempì i bicchieri dei commensali e li invitò ai brindisi con una battuta: «Messieurs, le club est terminé», disse. **— Continua a pagina 17**

.food



Agricoltura, il 90% dei campi non è assicurato

Alessio Romeo — a pag. 26

ILSOLE24ORE.COM

24+
Fatti, notizie, approfondimenti, gallery e video: l'informazione diventa Premium





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sabato 7 dicembre 2019
Anno LXXV - Numero 337 - € 1,20
S. Ambrogio vescovo

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.681 - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n.46) art.1 comma 1, DCB ROMA - **Abbonamenti** a Ylterbo 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 0391-6990

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

VENERDÌ DI PASSIONE

Conte nei guai fino al Colle

Caos manovra: per tutto il giorno si rischia il crac, poi il premier va da Mattarella e spunta la tregua. Ma il governo è appeso a un filo. Anche perché alle regionali si troverà contro un centrodestra unito

Caleri e Di Mario alle pagine 2 e 3

L'emergenza

Grillini spaccati sul piano rifiuti

Tra «duri» e aperturisti è frattura completa. Slitta il voto in Comune

Magliaro a pagina 17

Ancora roghi

Altri due autobus finiscono fiammé

Paura ma niente feriti. Negli ultimi due anni ben trentotto incendi

a pagina 16

Caffarella

Tre indagati vanno al Riesame

L'assassino, la fidanzata e l'amico di Luca Sacchi contro le decisioni del gip



Ossino a pagina 15

Prima porta

A 14 anni vittima della baby gang

Il giovane aggredito e rapinato del cellulare. Preso un minorenne

Mariani a pagina 19

La storia

«Così ho trovato l'acqua su Marte»

La ricercatrice romana nel progetto di studio sul Pianeta Rosso

Conti a pagina 18

Il Tempo di Osho



Ancora scuole e asili horror. Servono le telecamere subito!

Insegnante aggredita a Benevento, a Varese maestra beccata con l'amante. Cosa aspettiamo a sbloccare la legge per dare più sicurezza ai nostri figli?

De Girolamo a pagina 11

La Nutella non si tocca. E Matteo fa dietrofront

Attacco-boomerang a Ferrero sulle nocciole turche. Salvini intuisce l'autogol e scatta il selfie della pace



Di Majo a pagina 5

Serie A



A SAN SIRO FERMA L'INTER SULLO 0-0

CUORE E CEROTTI. LA ROMA NON MOLLA

Austini, Biafora, Carmellini e Schito alle pagine 34 e 35

CONTINI GALLERIA D'ARTE

PAOLO VEGAS
stories of people and things

5 dicembre 2019 - 13 aprile 2020

Galleria d'Arte Contini
Piazza S. Franceschi 7
Cortina d'Ampezzo

www.continiarte.com contini@continiarte.com

buona tv a tutti

di Maurizio Costanzo

Chissà se il primo premio della Lotteria di Capodanno fosse: queste sono le nomine Rai, qualcosa potrebbe accadere. Ma, al momento, ci si avvia ad una fiction, di quelle belle, curate da una dirigente che si chiama Tinni Andreatta. A parte gli scherzi, per il bene di tutti, speriamo che le nomine arrivino presto. Per il bene di chi lavora in Rai e per il bene dei telespettatori.

È decisamente interessante il programma curato da Corrado Augias, in onda alle 21.45 del sabato, su RaiTre e che ha per titolo "Città segrete". In questo programma (...)

segue a pagina 33

Sabato 7 Dicembre 2019

Nuova serie - Anno 29 - Numero 289 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* A Salerno e provincia, in abbonamento esclusivo con La Città di Salerno a € 2,30
* Nelle province di Bari, Barietta, Andria, Trani e Foggia, in abbonamento esclusivo con la Gazzetta del Mezzogiorno a € 1,30

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



SOFTWARE
SOFTWARE CONTABILI E FISCALI

NATI DA UNO STUDIO COMMERCIALE

RAPPORTO DIRETTO SENZA AGENTI

www.gbsoftware.it
06-97626328

Per l'economista Piero Formica la politica industriale serve a sprecare risorse pubbliche
Carlo Valentini a pag. 8

www.italiaoggi.it

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

INTEGRATO

GESTIONALE PER LO STUDIO

TUTTO INCLUSO da 96 €/mese

www.softwareintegrato.it
06-97626328

è un prodotto SOFTWARE

ISA 2019

Le categorie chiedono la revisione di tutti i 175 indici di affidabilità
Provino a pag. 31

Processo civile entro un anno

Un solo tipo di rito modellato su quello del lavoro. Niente citazione. Addio anche ai filtri in appello. Stop a documenti cartacei, sarà tutto digitalizzato

CENSIMENTO

Dal mese di gennaio le deleghe sindacali entrano in UniEmens
Cirioli a pag. 33

ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI

imponesse all'Ingegnere di lanciare l'opa, mentre con il cambio di controllo Elkann dovrà offrire a tutti gli azionisti almeno il prezzo (0,46 euro) che si è impegnato a pagare a Cir. Sarà quindi un'operazione trasparente secondo le regole della Borsa per la tutela delle minoranze. Basterà questo rispetto del mercato ad acquietare la rabbia che De Benedetti ha palesemente mostrato quando, a una recente riunione di *Huffington Post*, se n'è andato appena ha visto il figlio Marco? Le liti in famiglia non sono mai belle, anche se capitano di frequente; sono brutte, bruttissime, quando diventano spettacolo pubblico e *ItaliaOggi* non vuole certo partecipare allo sgradevole spettacolo. L'ingegner De Benedetti è stato uno dei più importanti prota-

Dal ricorso alla sentenza ritmi serrati e niente appreo di tempo in udienze senza effettiva attività. Un solo tipo di processo che inizia con un ricorso (addio alla citazione), modellato sul rito del lavoro, con uno stop al rito Formore per i licenziamenti. Addio anche al filtro in appello e al rito sommario di cognizione. Sono alcuni dei punti del disegno di legge delega, approvato dal consiglio dei ministri per la riforma del processo civile.

Caccia Messina a pag. 27

76 MILIONI CONTRO 40

Ci sono più cattolici in Usa che in Italia
Hansen a pag. 16

continua a pag. 2

SFIDA A FACEBOOK

TikTok, il social preferito dai giovani, apre alla pubblicità
Livi a pag. 21

RIVOLUZIONE DIGITALE

Tim parte con la nuova rete 5G in Lombardia
Secchi a pag. 17

LINEE GUIDA FIGC

Tifosi a scuola di antirazzismo e le società evitano responsabilità
Damiani a pag. 34

InfoCamere ha già elaborato le liste delle società obbligate alla nomina di sindaci e revisori, ma concede tempo

Collegio sindacale, approccio morbido

SU WWW.ITALIAOGLI.IT

Processo civile - La bozza di disegno di legge di riordino

Reati fiscali - La sentenza della Cassazione sui recidivi

Minori detenuti - La sentenza della Consulta

A pochi giorni dall'entrata in vigore dell'obbligo introdotto di nomina dei collegi sindacali o dei revisori quando superati i parametri dell'art. 2477 del c.c., sono pronte le liste elaborate da InfoCamere delle società tenute a rispettare la legge. Ma Unioncamere ha deciso di non procedere immediatamente con le segnalazioni da parte del conservatore del registro delle imprese agli uffici del Tribunale, ma di inviare preventivamente alle società una comunicazione per sensibilizzarle sulla necessità di adeguarsi alla nuova disciplina.

Pollio a pag. 29

CACCIA INGLESE DEL '43

Uno Spitfire restaurato fa il giro del mondo
Scarnone a pag. 14



LUNEDÌ IN EDICOLA

SONO COMPETITIVI

L'Africa è diventata una fucina di architetti
a pag. 16

DIRITTO & ROVESCIO

Ieri il quotidiano finanziario MF ha pubblicato in esclusiva la notizia che la Commissione europea ha autorizzato il salvataggio della banca tedesca NordLB. I fondi per la ricapitalizzazione di 2,8 miliardi saranno forniti da due Regioni (Basso Sassonia e Sassonia-Anhalt) nonché dal fondo delle casse di risparmio tedesche finanziato da banche pubbliche. È un caso di sfasciato favoritismo filo-tedesco. Infatti la Commissione Ue impose all'Italia lo stop al Fondo interbancario per il salvataggio della Banca Perceas nel 2014 accusando l'Italia di voler ricorrere a indebiti aiuti di Stato anche se il fondo usato è del tutto privato. Il ricorso contro quella assurda decisione è stato vinto dagli italiani ma in Ue ha deciso di ricorrere alla Corte di giustizia europea. La Ue concede quindi ai tedeschi una possibilità che è stata negata agli italiani. Come si possono sopportare queste disparità di trattamento? L'Italia sopporta. A suo danno. Ma è europea, lei.

INTEGRATO SOFTWARE PER COMMERCIALISTI

Contabilità, Fatturazione Elettronica, Bilancio Europeo, Dichiarazioni Fiscali, Console Telematica, Paghe...

Assistenza, aggiornamenti, multiutenza, stampe, telematici, importazioni da altri gestionali: tutto incluso senza pensieri.

da 96 €/mese

è un prodotto SOFTWARE

SCARICA ORA: www.softwareintegrato.it - Info e preventivi: 06 97626328

* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbonamento esclusivo a «IL RSCOLO XDC» a euro 1,50



LA NAZIONE

SABATO 7 dicembre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Lettera aperta dello scrittore Maurizio Maggiani a La Nazione

**Cara Firenze, non ti riconosco più
Ormai si paga anche per preparare**

Maggiani a pagina 11



Plastica e zucchero, tasse rinviata

Entreranno in vigore solo a luglio e ottobre 2020. Conte soddisfatto. Ma spunta un nuovo prelievo sul gioco

Coppari a pagina 4

A chi giovano le urne

La voglia matta di elezioni anticipate

Bruno Vespa

Le leggi elettorali in Italia sono state fatte sempre contro qualcuno o comunque con la maggioranza che ha sempre pensato a se stessa. E' successo prima del fascismo (i liberali erano forti nei collegi uninominali, i popolari e i socialisti volevano il proporzionale). E' successo dopo. Adesso si parla di una nuova legge elettorale perché 5 Stelle e Pd vogliono neutralizzare due pericoli. Uno maggiore (Salvini), uno minore (Renzi). Con la memorabile capriola di agosto, il Matteo di Rignano ha fatto nascere un governo al quale si era sempre opposto perché non era pronto alla scissione.

Continua a pagina 4

RAPPORTO CENSIS: DILAGA LA SFIDUCIA NEL SISTEMA E NEGLI APPARATI DELLO STATO

ITALIA ANNO ZERO

G. Rossi, Marin e Marmo alle pagine 2 e 3



DALLA CITTÀ

Orrore alla Rufina

Sequestra l'ex cognata e la violenta per un mese

Brogioni in Cronaca

L'iniziativa

«Firenze non odia»
Nasce il patto anti razzismo

Servizi in Cronaca

Centrodestra e 5 Stelle uniti

L'opposizione: «La tramvia non si farà»

Fichera in Cronaca



Il sequestro del '74 segnò l'inizio dell'escalation

**Addio al giudice Sossi
Fu ostaggio delle Br**

Ruggiero a pagina 8



Pisa, il sindaco vuole cambiare i criteri di accesso

All'asilo? Prima i figli dei residenti storici

Masiero a pagina 12





la Repubblica



Fondatore Eugenio Scalfari



Direttore Carlo Verdelli

Anno 44 - N°289

Sabato 7 dicembre 2019

Oggi con Robinson, D e DLui

In Italia € 2,50

CI SIAMO, QUASI

Manovra, gioco d'azzardo

Nuova tassa sulle vincite delle lotterie. Deve garantire le coperture dopo il rinvio di sugar e plastic tax ottenuto da Renzi con lo spettro del voto. L'accordo dopo 14 ore di vertice, ma restano le tensioni. Gualtieri ora definirà i numeri. Di Maio ai 5Stelle: "Fronda? Non li temo, sono pochi"

Conte incontra Mattarella, preoccupato per i ritardi sul bilancio

Il commento

I sondaggi al governo

di Francesco Manacorda

Un mediatore, spiega la Treccani, è «chi s'interpone fra due persone cercando di portarle a un accordo». Se si applica questa definizione a Conte e a Gualtieri si può avere la misura delle distanze che devono colmare.

● a pagina 35

Il punto

L'intesa fantasma

di Stefano Folli

Esistono intese politiche che riflettono un'idea condivisa del governo del Paese. Ne esistono altre che non esprimono alcunché se non il timore del salto nel buio.

● a pagina 35

Dopo un vertice durato 14 ore, il governo trova un accordo sulla manovra. Duro scontro tra Pd e Renzi, che arriva a paventare il voto ottenendo il rinvio della plastic e della sugar tax. Tassate le vincite di lotterie e altri giochi per le coperture. Ma restano tensioni nella maggioranza.

di Frascilla, Lauria, Longo Milella, Petrin e Pucciarelli

● alle pagine 2, 3 e 4

Rapporto Censis

Il Paese in ansia sogna l'uomo forte

di Guido Crainz

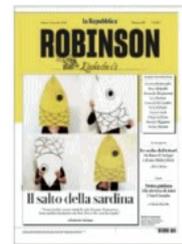
Sembra aver trovato qualche provvisorio freno, segnala il Censis nel suo rapporto annuale, quella profonda deriva, quel rischio di «un grande balzo verso un altrove incognito» che era stato evocato l'anno scorso: si insisteva allora in modo accentuato sul continuo aggravarsi della crisi italiana.

● a pagina 34

Oggi su Robinson

Cosa ho imparato dal salto delle sardine

di Roberto Saviano



Vado in piazza Duomo, il primo dicembre, con le Sardine. Ci vado da uomo del Sud. Osservare l'Italia dal Sud è un'altra cosa. Tutto dal Sud è un'altra cosa. Non sto dicendo che al Nord si stia bene, che al Nord ci siano privilegi, ma la sensazione è che il Sud sia sempre abbandonato, che sia addirittura temuto.

● nel supplemento

La visita storica della cancelliera al simbolo dell'Olocausto



▲ La prima volta La cancelliera tedesca Angela Merkel, 65 anni, all'ingresso del lager

JOHN MACDONALD/APP

Merkel, lacrime ad Auschwitz: mi vergogno

di Tonia Mastrobuoni con un commento di Umberto Gentiloni ● alle pagine 15 e 34

IL CAMBIO DI STAGIONE
RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

SUSTENIUM PLUS
LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!

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

L'attacco alla Nutella

Nocciole turche e un Salvini a caccia di like

di Giuliano Foschini

In crisi di contatti sociali, Salvini si butta sulla Nutella. Dice di non mangiarla più perché sono turche le nocciole usate per produrla. La polemica monta nel giro di poche ore e gli permette di fare incetta di like.

con un servizio di Ettore Livini e un commento di Luca Bottura

● a pagina 8

Finisce zero a zero



Inter-Roma quante occasioni mancate

di Matteo Pinci
Stefano Scacchi
e Franco Vanni

● alle pagine 42 e 43

Il giudice morto a 87 anni

Sossi, il sequestro che cambiò le Brigate Rosse

di Gad Lerner



intervista di Griseri

● alle pagine 16 e 17

Seede: 00147 Roma - via Cristoforo Colombo, 50
Tel. 06/49821, Fax 06/4982293 - 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

Teatro Tosca in tv dalla A alla Z
Sarà la Prima più social di sempre

ALBERTO MATTIOLI - P.24

Calcio La Roma ferma l'Inter
Stasera la risposta della Juve

CONDIO, D'ORSI, GARANZINI E ODDENINO - PP. 34-35



Feste Se la tavola natalizia
è come una partita a scacchi

ROSELINA SALEMI - PP. 30-31



LA STAMPA



SABATO 7 DICEMBRE 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTOLIBRI) II ANNO 153 II N. 334 II IN ITALIA II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DCB - TO II www.lastampa.it

GNN



CRISTIANI IN AFRICA

Nella Nigeria dilaniata dai jihadisti

BERNARD-HENRI LÉVY

L'appello mi è arrivato da un cristiano pentecostale nigeriano. È direttore di un'associazione che auspica il riavvicinamento tra le due comunità, cristiana e musulmana. - PP. 2-3

LUGATO/GETTY IMAGES

LA MAGGIORANZA TROVA L'ACCORDO: AZZERATA L'IMPOSTA SULLE AUTO AZIENDALI

Conte salva la manovra Renzi frena le nuove Tax Si fa cassa con le lotterie

Centeno: spropositati i timori del governo sul Mes, ma l'intesa li placherà

Trovato l'accordo sulla manovra: slittano plastic e sugar tax, spunta una stretta sul gioco d'azzardo. Mario Centeno, ministro portoghese e presidente dell'Eurogruppo, in un'intervista a «La Stampa»: «Spropositati i timori dell'Italia sul Mes». BERTINI, BRESSOLIN, DI MATTEO ESORGI - PP. 4-5

GIUSTIZIA

INTERVISTA A BONAFEDE

“Sulla prescrizione nessuno slittamento”

FRANCESCO GRIGNETTI - P. 6

L'ANALISI

I PROCESSI LUNGI GUASTANO I CONTI

ALESSANDRO DENICOLA - P. 23

#28 Leaks

GLI EREDI DI RIINA

Un solo indirizzo londinese per tutte le mafie

LORENZO BIGNOLI
MATTEO CIVILLINI
GIANLUCA PAOLUCCI

Una palazzina elegante nel cuore di Londra è la sede delle attività degli eredi del «capo dei capi» della Mafia, di un faccendiere legato ai clan della Camorra e dei «colletti bianchi» coinvolti in una maxinchiesta sulla Ndrangheta. L'indirizzo, 29 Harley Street, è anche lo stesso utilizzato da politici corrotti di mezzo mondo, criminali comuni, aziende statali di paesi sotto embargo.

CONTINUA A PAGINA 15

STAMPA PLUS ST+

IL LAGER NAZISTA

MAURO MONDELLO

Merkel ad Auschwitz ricorda Primo Levi “Può succedere ancora”

P. 13



LIBIA

FRANCESCA SPORZA

Il premier a Lavrov “Bisogna evitare guerre per procura”

P. 12



LE STORIE

GIUSEPPE ORRÙ

Cercasi volontari per ascoltare gli anziani in ospizio

P. 32

FRANCA NEBBIA

La pizza del Monferrato con la mozzarella arrivata dalla Campania

P. 32

BUONGIORNO

Il quarantotto per cento degli italiani, dice l'ultimo rapporto del Censis, vorrebbe al potere un uomo forte che non debba curarsi di impicci come le elezioni e il Parlamento. Traduzione: metà di noi s'è stufata della democrazia. Non della casta, non ce l'abbiamo coi papaveri in auto blu, quella è roba superata: ci siamo stufati del sistema di governo del mondo liberale occidentale, come la terza generazione che, dopo la prima che ha fondato l'azienda e la seconda che l'ha ingrandita, per noia sperpera le fortune ignorando la fatica di accumularle. E' sempre più facile buttare giù qualcosa che tirarla su, e noi oggi ci apprestiamo a buttare giù la democrazia

LA DOPPIA ITALIA DEL CENSIS

INNOVATORI CONTRO ANSIOSI

SERVIZI - PP. 10-11

Gli uomini deboli

MATTIA FELTRI

perché non sappiamo che comporti l'uomo forte divincolato dagli impicci delle elezioni e del Parlamento, cioè la dittatura. Tutto dimenticato, non abbiamo più padri e spesso nemmeno nonni che la dittatura l'abbiano incisa sulla pelle e ce lo raccontino, è sbiadito tutto quanto è stato scritto, tutto è perduto in un tempo di noncuranza senza passato né futuro. La storia non ci insegna nulla, è stato detto con senso. La democrazia non ci ha reso felici, stop. La democrazia è un cumulo di difetti, stop. La democrazia non ci ha issati sui piedistalli, stop. La democrazia non ha detto abracadabra.

CONTINUA A PAGINA 23

Oh, oh, oh...!

DUCHESSALIA
NOBILI VINI DEL PIEMONTE

Scopri tutti su: duchessalia.it



147345 011-1018
Fascia € 4,20
9 877373 014734



Fidelity
INTERNATIONAL

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

MONCLER RUFFINI STORY, UOMO DAL PIUMINO D'ORO **CLASSIFICHE LA RISCOSSA DEI FONDI PIR PARTE DA...**

www.milanoфинanza.it

MILANO FINANZA



Fidelity
INTERNATIONAL

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

€ 4,20 Sabato 7 Dicembre 2019 Anno XXXI - Numero 242 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Classedificatori* Spedimento in A.2 art. 1 e L. 4604/DC3 Milano

GESTIONI SEPARATE, TUTTE LE ANTICIPAZIONI SUI RISULTATI 2019

Ecco le polizze che hanno reso il 3,3%

C/C A CONFRONTO Commissioni sui bancomat, spese per invio estratto conto, bollo sul dossier titoli... Tutti i rincari, evidenti e non, che gli istituti stanno applicando

Caro Conto

Chi è rimasto ancora low cost



ORSI & TORI
DI PAOLO PANERAI

Che cosa avrà pensato Carlo De Benedetti quando il consiglio Cir, la società che ha lasciato in eredità ai tre figli, ha accettato l'offerta di John Elkann per l'acquisto del controllo di Gedi, la holding di Repubblica, della Stampa, del Secolo XIX e di 12

giornali locali più alcune radio? Avrà pensato a un terribile sgarbo dei figli (Rodolfo, il maggiore, Marco ed Edoardo, che però fa il medico), una sorta di contrappasso, visto che alcune settimane fa egli stesso si era offerto di rilevare il 29,9% della holding con la giustificazione che i figli non avevano la passione dell'editoria? Un fatto è certo: Rodolfo e Marco hanno venduto all'erede Agnelli a un prezzo più che doppio di quello offerto dal padre e non soltanto il 29,9%, che non imponeva all'Ingegnere di lanciare l'opa, men-

tre con il cambio di controllo Elkann dovrà offrire a tutti gli azionisti almeno il prezzo (0,46 euro) che si è impegnato a pagare a Cir. Sarà quindi un'operazione trasparente secondo le regole della Borsa per la tutela delle minoranze. Basterà questo rispetto del mercato ad acquistare la rabbia che De Benedetti ha palesemente mostrato

INVESTIRE SU MILANO?
Sutti (Dentons): ecco il difetto della metropoli

GERMANIA BIFRONTE
Se parla tedesco, l'aiuto non è di Stato

DOPPO LA CESSIONE GEDI
Le prossime mosse dei fratelli De Benedetti

POLTRONE
Sironi nel cda Intesa al posto di Gorno

L'immobiliare da vivere

Con Covivio l'immobiliare si evolve nel tempo, ridefinendo l'esperienza degli spazi e disegnando le città del futuro. Scopri le soluzioni immobiliari innovative e sostenibili per aziende e privati dell'operatore europeo di riferimento su covivio.eu

COVIVIO
IL NUOVO NOME DI BENI STABILI
covivio.eu



Assoporti sostiene semplificazione aree ZES e ZLS

Iniziativa delle regioni e delle autorità portuali del Sud

(ANSA) - GENOVA, 6 DIC - **Assoporti**, l'associazione delle Autorità di Sistema Portuale, ha espresso il suo pieno sostegno alla proposta di semplificare le procedure e la normativa riguardanti l'istituzione delle Zone Economiche Speciali (Zes) e delle Zone Logistiche Speciali (Zls), inviata dalle Regioni e dalle authority del meridione al Ministro del Sud e della Coesione Territoriale, Giuseppe Provenzano. La proposta prevede una significativa semplificazione, riducendo al minimo i permessi e le autorizzazioni necessarie alle imprese che si insedieranno nelle aree ZES e ZLS, ed è stata firmata dalle regioni Molise (che l'ha trasmessa formalmente al ministro), Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Marche, Puglia, Sardegna e Sicilia e da tutte le Autorità di Sistema Portuale che si trovano nei territori di queste regioni. "**Assoporti** sostiene totalmente la proposta inviata al ministro Provenzano e ritiene sia la strada giusta per rendere efficaci la Zes e la Zls", ha dichiarato il Presidente di **Assoporti** Daniele Rossi. "Riteniamo essenziale iniziare un percorso di semplificazione normativa per consentire lo sviluppo infrastrutturale necessario per la crescita della competitività logistica e portuale del Paese". (ANSA).



Assoporti sostiene la proposta di semplificazione per coordinamento di ZES e ZLS inviata al Ministro per il Sud dalla Regione Molise

(FERPRESS) - Roma, 6 DIC - Pieno sostegno da parte dell' Associazione dei Porti Italiani alla proposta di semplificazione delle procedure e della normativa riguardante le Zone Economiche Speciali (ZES) e le Zone Logistiche Speciali (ZLS), inviata dalle Regioni e dalle Autorità di Sistema Portuale del Sud, al Ministro del Sud e della Coesione Territoriale, Giuseppe Provenzano. La proposta prevede una significativa semplificazione, riducendo al minimo i permessi e le autorizzazioni necessarie alle imprese che si insedieranno nelle aree ZES e ZLS. A firmare il pacchetto, oltre alla Regione Molise che l' ha trasmessa formalmente al Ministro, le Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Marche, Puglia, Sardegna e Sicilia e tutte le Autorità di Sistema Portuale presenti in queste aree. "Assoporti sostiene totalmente la proposta inviata al Ministro Provenzano e ritiene sia la strada giusta per rendere efficaci la ZES e la ZLS", ha dichiarato il Presidente di Assoporti, Daniele Rossi, "Riteniamo essenziale iniziare un percorso di semplificazione normativa per consentire lo sviluppo infrastrutturale necessario per la crescita della competitività logistica e portuale del Paese." Consulta la proposta Protocollo semplificazione ZES.

The screenshot shows the FerPress website interface. At the top, there are navigation tabs for 'HOME', 'L'AGENZIA', 'REGIONI E COMUNI', 'MOTO DI NOTIZIE', 'ANALISI E COMMENTI', 'GLI EVENTI', 'SERVIZI', and 'MOLTI TI VOGLIO'. The main content area displays a news article with the headline: "Assoporti sostiene la proposta di semplificazione per coordinamento di ZES e ZLS inviata al Ministro per il Sud dalla Regione Molise". Below the headline, there is a sub-headline: "L'Associazione dei Porti Italiani e l'Assoporti, in pieno sostegno da parte dell'Associazione dei Porti Italiani alla proposta di semplificazione delle procedure e della normativa riguardante le Zone Economiche Speciali (ZES) e le Zone Logistiche Speciali (ZLS), inviata dalle Regioni e dalle Autorità di Sistema Portuale del Sud, al Ministro del Sud e della Coesione Territoriale, Giuseppe Provenzano." The article text is partially visible, mentioning the support from the Association of Italian Ports and the proposal from the Molise Region. The right sidebar features advertisements for "GREEN LOGISTICS EXPO" and "ANDREDDA QUOTIDIANO BIALLETTERA".

Assoporti sostiene proposta di semplificazione per coordinamento Zes e Zls

Pieno sostegno da parte dell' Associazione dei Porti Italiani alla proposta di semplificazione delle procedure e della normativa riguardante le Zone Economiche Speciali (ZES) e le Zone Logistiche Speciali (ZLS), inviata dalle Regioni e dalle Autorità di Sistema Portuale del Sud, al Ministro del Sud e della Coesione Territoriale, Giuseppe Provenzano. La proposta prevede una significativa semplificazione, riducendo al minimo i permessi e le autorizzazioni necessarie alle imprese che si insedieranno nelle aree ZES e ZLS. A firmare il pacchetto, oltre alla Regione Molise che l' ha trasmessa formalmente al Ministro, le Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Marche, Puglia, Sardegna e Sicilia e tutte le Autorità di Sistema Portuale presenti in queste aree. **Assoporti** sostiene totalmente la proposta inviata al Ministro Provenzano e ritiene sia la strada giusta per rendere efficaci la ZES e la ZLS', ha dichiarato il Presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, 'Riteniamo essenziale iniziare un percorso di semplificazione normativa per consentire lo sviluppo infrastrutturale necessario per la crescita della competitività logistica e portuale del Paese.' Proposta di protocollo inviata



Sostegno di Assoportri alla proposta di semplificazione per il coordinamento delle ZES e ZLS

L' **AdSP** dell' Adriatico Meridionale ha illustrato ai rappresentanti della cinese CCPIT gli strumenti messi a disposizione degli investitori stranieri dalla ZES interregionale Adriatica L' Associazione dei Porti Italiani (**Assoportri**) ha espresso pieno sostegno alla proposta di semplificazione delle procedure e della normativa riguardante le Zone Economiche Speciali (ZES) e le Zone Logistiche Speciali (ZLS) che è stata inviata dalle Regioni e dalle Autorità di Sistema Portuale del Sud al ministro del Sud e della Coesione Territoriale, Giuseppe Provenzano., proposta che prevede una significativa semplificazione, riducendo al minimo i permessi e le autorizzazioni necessarie alle imprese che si insedieranno nelle aree ZES e ZLS. A firmare il pacchetto, oltre alla Regione Molise che l' ha trasmessa formalmente al ministro, le Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Marche, Puglia, Sardegna e Sicilia e tutte le Autorità di Sistema Portuale presenti in queste aree. «**Assoportri** - ha spiegato il presidente dell' associazione, Daniele Rossi - sostiene totalmente la proposta inviata al ministro Provenzano e ritiene sia la strada giusta per rendere efficaci la ZES e la ZLS. Riteniamo essenziale iniziare un percorso di semplificazione normativa per consentire lo sviluppo infrastrutturale necessario per la crescita della competitività logistica e portuale del Paese». Intanto, in tema di Zone Economiche Speciali, ieri sera nella sede di Bari dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale il presidente dell' ente, Ugo Patroni Griffi, ha incontrato una delegazione del China Council for the Promotion of International Trade (CCPIT) per illustrare gli strumenti messi a disposizione degli investitori stranieri dalla ZES interregionale Adriatica. Nel corso dell' incontro Patroni Griffi ha parlato delle novità normative introdotte dalla Zona Economica Speciale, una serie di strumenti e facilitazioni voluti per aprire i porti dell' Adriatico meridionale e i territori ricadenti nella ZES a nuovi mercati e ad ulteriori possibilità di rilancio per l' economia del Mezzogiorno. L' **AdSP** dell' Adriatico Meridionale ha reso noto che dall' incontro è emerso che i settori maggiormente attrattivi per gli investitori cinesi sono: agricoltura e alimentari (ad esempio l' olio d' oliva); porto e logistica; biofarmaceutica; alta tecnologia dell' informazione (come 5G e Smart City); turismo e industria alberghiera. «Da alcuni anni - ha osservato Patroni Griffi - l' approccio cinese verso l' Italia e verso il bacino del Mediterraneo, inquadrato nella Belt & Road Initiative (BRI) è esponenzialmente dilagante. Se da un lato i porti del Nord sono considerati porte di accesso all' Europa continentale, dall' altro i nostri scali, grazie ai collegamenti con la rete ferroviaria e all' azione di potenziamento di infrastrutture e servizi che abbiamo predisposto, possono essere il giusto insediamento sia per avviare attività produttive destinate al mercato europeo, sia per servire una larga fetta del mercato italiano. Di questo e dell' ampio ventaglio di opportunità fornite dalle facilitazioni introdotte dalla ZES abbiamo parlato con la delegazione cinese che si è mostrata attenta e interessata. Il Paese del Dragone può apportare ulteriore slancio al processo di rilancio economico dei nostri territori. Noi, dal canto nostro, in questo contesto in continua evoluzione, non possiamo lasciarci sfuggire le opportunità derivanti dall' aumento del feederaggio che potrà essere generato dai porti del Mediterraneo in grado di accogliere le meganavi di nuova generazione».



Assoporti: semplificare procedure di Zes e Zls

Regione Molise invia documento al Ministro per il Sud

ROMA Pieno sostegno da parte di **Assoporti**, l'Associazione dei Porti Italiani, alla proposta di semplificazione delle procedure e della normativa riguardante le Zone Economiche Speciali (Zes) e le Zone Logistiche Speciali (Zls), inviata dalle Regioni e dalle Autorità di Sistema portuale del Sud, al Ministro del Sud e della Coesione Territoriale, Giuseppe Provenzano. La proposta prevede una significativa semplificazione delle procedure, riducendo al minimo i permessi e le autorizzazioni necessarie alle imprese che si insedieranno nelle aree Zes e Zls. A firmare il pacchetto, oltre alla Regione Molise che l'ha trasmessa formalmente al ministro Provenzano, le Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Marche, Puglia, Sardegna e Sicilia e tutte le Autorità di Sistema portuale presenti in queste aree. **Assoporti** sostiene totalmente la proposta inviata al ministro Provenzano e ritiene sia la strada giusta per rendere efficaci la ZES e la ZLS, ha dichiarato il presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, Riteniamo essenziale iniziare un percorso di semplificazione normativa per consentire lo sviluppo infrastrutturale necessario per la crescita della competitività logistica e portuale del Paese.

Massimo Belli



The screenshot shows the top of a web page for 'Messaggero Marittimo'. The header includes the logo 'M SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL' and the website name 'Messaggero Marittimo.it'. Below the header, there is a navigation menu with categories like 'SWISS', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'ALTRI PORTI'. The main content area features a blue banner with the title 'Assoporti: semplificare procedure di Zes e Zls' and a sub-headline 'Regione Molise invia documento al Ministro per il Sud'. Below the text, there is a photo of a man in a suit, likely Massimo Belli, speaking into a microphone. At the bottom of the article preview, there is a 'ABBONATI O EFFETTUO IL LOGIN' button and a list of 'ARTICOLI CORRELATI'.

Assoporti sostiene la proposta di semplificazione per il coordinamento delle ZES e ZLS

Il documento è stato inviato al Ministro per il Sud dalla Regione Molise Roma, 6 dicembre 2019 - Pieno sostegno da parte dell' Associazione dei Porti Italiani alla proposta di semplificazione delle procedure e della normativa riguardante le Zone Economiche Speciali (ZES) e le Zone Logistiche Speciali (ZLS), inviata dalle Regioni e dalle Autorità di Sistema Portuale del Sud, al Ministro del Sud e della Coesione Territoriale, Giuseppe Provenzano. La proposta prevede una significativa semplificazione, riducendo al minimo i permessi e le autorizzazioni necessarie alle imprese che si insedieranno nelle aree ZES e ZLS. A firmare il pacchetto, oltre alla Regione Molise che l' ha trasmessa formalmente al Ministro, le Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Marche, Puglia, Sardegna e Sicilia e tutte le Autorità di Sistema Portuale presenti in queste aree. " **Assoporti** sostiene totalmente la proposta inviata al Ministro Provenzano e ritiene sia la strada giusta per rendere efficaci la ZES e la ZLS", ha dichiarato il Presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, "Riteniamo essenziale iniziare un percorso di semplificazione normativa per consentire lo sviluppo infrastrutturale necessario per la crescita della competitività logistica e portuale del Paese ."



The screenshot shows the Sea Reporter website interface. At the top, the logo 'Seareporter.it' is displayed in blue and red, with the tagline 'Giornale ON-LINE per la libera comunicazione'. Below the logo is a navigation menu with links for 'Home', 'Porti', 'Industria & tecnologia', 'Shipping', 'Unione Europea', 'Ambiente', and 'News'. The main headline of the article is 'Assoporti sostiene la proposta di semplificazione per il coordinamento delle ZES e ZLS'. Below the headline, there is a sub-headline 'Pubblicato da Redazione il 6 dicembre 2019, ora 21:51' and a small image of a pen nib. The article text begins with 'Il documento è stato inviato al Ministro per il Sud dalla Regione Molise' and continues with details about the proposal for simplifying procedures and regulations for ZES and ZLS. The text mentions the support from the Italian Port Association and lists the regions and port authorities involved. It also includes a quote from Daniele Rossi, President of Assoporti, stating that the proposal is the right path to make ZES and ZLS effective. The article is dated December 6, 2019, at 21:51. At the bottom of the screenshot, the 'Seareporter.it' logo is visible again.

Procedure semplificate per Zes e Zls, la soddisfazione di Assoporti

Roma - **Assoporti**, l'associazione delle Autorità di Sistema Portuale, ha espresso il suo pieno sostegno alla proposta di semplificare le procedure e la normativa riguardanti l'istituzione delle Zone Economiche Speciali (Zes) e delle Zone Logistiche Speciali (Zls), inviata dalle Regioni e dalle authority del meridione al Ministro del Sud e della Coesione Territoriale, Giuseppe Provenzano. La proposta prevede una significativa semplificazione, riducendo al minimo i permessi e le autorizzazioni necessarie alle imprese che si insedieranno nelle aree Zes e Zls, ed è stata firmata dalle regioni Molise (che l'ha trasmessa formalmente al ministro), Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Marche, Puglia, Sardegna e Sicilia e da tutte le Autorità di Sistema Portuale che si trovano nei territori di queste regioni. «**Assoporti** sostiene totalmente la proposta inviata al ministro Provenzano e ritiene sia la strada giusta per rendere efficaci la Zes e la Zls», ha dichiarato il presidente di **Assoporti** Daniele Rossi. «Riteniamo essenziale iniziare un percorso di semplificazione normativa per consentire lo sviluppo infrastrutturale necessario per la crescita della competitività logistica e portuale del Paese».

The screenshot shows the homepage of 'The Medi Telegraph' website. The main article is titled 'Procedure semplificate per Zes e Zls, la soddisfazione di Assoporti'. The article text is partially visible, mentioning the support of Assoporti for the proposal to simplify procedures and regulations for Zes and Zls. The website layout includes a navigation bar, a search bar, and several sidebars with sections like 'MAGAZINE', 'PUBBLICAZIONI', 'PILOTNA BLOG', and 'SHIPPING MOVEMENTS'. There is also a large image of a cargo ship at the top of the article.

La comunità portuale si è riunita a Venezia

VENEZIA L'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale ha ospitato per la prima volta l'assemblea di **Assoport**, l'associazione dei Porti Italiani cui aderiscono le Autorità di Sistema Portuale italiane e le Camere di Commercio dei relativi territori. Nel corso dell'incontro sono stati esaminati temi rilevanti per il funzionamento del sistema portuale italiano. I sistemi portuali italiani sono tra le infrastrutture più importanti per il sistema Paese e per la sua economia, poiché costituiscono una cerniera tra il nostro sistema industriale e i mercati esteri dichiara il presidente dell'**AdSP** MAS Pino Musolino. Ma i porti sono anche una fucina d'innovazione. Per questo i porti di Venezia e Chioggia vogliono concorrere, insieme agli altri scali italiani, a individuare le forme e i modi più adeguati per contribuire alla crescita del tessuto economico e produttivo nazionale in un'ottica di sostenibilità ambientale e aumento dell'occupazione.

The screenshot shows the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA' with the main article 'La comunità portuale si è riunita a Venezia' dated 7 dicembre 2019. The article text is partially visible, matching the main text on the left. The website layout includes a navigation bar with links like 'HOME', 'CHI SIAMO', 'CONTATTI', 'PARTENZE NAVI', 'ABBONAMENTI', 'QUADERNI', and 'SFOGLIABILE'. There is a search bar and a 'ZEVENTI' section. The right sidebar contains various news and market-related widgets, including 'FEDESPEE', 'LE NAVI', 'CONSOLOGIA', 'FERCAM', 'MDC TESSILI', 'STOCK SOLUTION', and 'SOL'. The footer of the website includes 'Sede Direzionale', 'Italian Port Days 2019 - 10-11', and 'Sede Direzionale di Venezia (VI)'.

Assemblea degli associati di Assoporti a Venezia

GAM EDITORI

6 dicembre 2019 - L' Assemblea degli associati di **Assoporti** si è tenuta ieri per la prima volta all' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale - Porti di Venezia e Chioggia. Una decisione condivisa dai Presidenti degli altri scali italiani, che deriva dalla volontà di dimostrare la propria vicinanza alla città lagunare, dopo la mareggiata eccezionale che l' ha colpita. I presidenti hanno colto l' occasione per esprimere solidarietà anche alla città di Genova e al suo porto, flagellata dal maltempo. Unico assente all' adunanza, infatti, il Presidente Paolo Signorini che sta affrontando diverse difficoltà dovute al maltempo, che hanno compromesso la viabilità portuale. All' ordine del giorno la richiesta di adesione dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto all' Associazione, subito accolta all' unanimità dall' Assemblea che ha dato il benvenuto al Presidente, Mario Paolo Mega quale nuovo associato. L' Assemblea ha altresì confermato la fiducia al Segretario Generale, Oliviero Giannotti, rinnovandogli il mandato. In discussione anche diversi temi rilevanti sia per l' organizzazione dell' Associazione, che per il sistema dei porti italiani. Sono stati concordati, infatti, deleghe che saranno date ai Presidenti delle **AdSP**, per supportare il Presidente Daniele Rossi nelle strategie associative. Tra i vari punti all' ordine del giorno, anche il tema della tassazione dei porti sui cui l' Unione Europea ha concentrato la propria attenzione. "Stiamo ricompattando l' Associazione grazie ad un lavoro propositivo e di riorganizzazione", ha commentato il Presidente Rossi, in riferimento al rientro dello scalo siciliano. Ha poi proseguito, "E' stata una bella giornata di intenso lavoro, che ci ha consentito anche di testimoniare la nostra vicinanza ai porti di Genova e Venezia per le difficoltà di questo momento."



L'autorità di Sistema portuale dello Stretto è in Assoporti

La recente assemblea degli associati di **Assoporti** si è tenuta per la prima volta all'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale Porti di Venezia e Chioggia. Una decisione condivisa dai presidenti degli altri scali italiani, che deriva dalla volontà di dimostrare la propria vicinanza alla città lagunare, dopo la mareggiata eccezionale che l'ha colpita. I presidenti hanno colto l'occasione per esprimere solidarietà anche alla città di Genova e al suo porto, flagellata dal maltempo. Unico assente all'adunanza, infatti, il presidente Paolo Signorini che sta affrontando diverse difficoltà dovute al maltempo, che hanno compromesso la viabilità portuale. All'ordine del giorno la richiesta di adesione dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto all'Associazione, subito accolta all'unanimità dall'Assemblea che ha dato il benvenuto al presidente, Mario Paolo Mega quale nuovo associato. L'assemblea ha altresì confermato la fiducia al segretario generale, Oliviero Giannotti, rinnovandogli il mandato.

In discussione anche diversi temi rilevanti sia per l'organizzazione dell'Associazione, che per il sistema dei porti italiani. Sono stati concordati, infatti, deleghe che saranno date ai presidenti delle **AdSP**, per supportare il presidente Daniele Rossi nelle strategie associative. Tra i vari punti all'ordine del giorno, anche il tema della tassazione dei porti sui cui l'Unione Europea ha concentrato la propria attenzione. Stiamo ricompattando l'Associazione grazie a un lavoro propositivo e di riorganizzazione, ha commentato il presidente Rossi, in riferimento al rientro dello scalo siciliano. Ha poi proseguito, E' stata una bella giornata di intenso lavoro, che ci ha consentito anche di testimoniare la nostra vicinanza ai porti di Genova e Venezia per le difficoltà di questo momento.



Il Piccolo

Trieste

L'OLEODOTTO TRANSALPINO

Il sistema Siot in Fvg 580 posti di lavoro e un impatto di oltre 240 milioni

Uno studio commissionato dal gruppo Tal al Mib certifica le ricadute complessive dell'attività a vantaggio del territorio

Lorenzo Degraassitrieste. Una luce blu che da ieri sera e fino a lunedì illuminerà la fontana dei quattro continenti in piazza dell' Unità. Si conclude così il pomeriggio dedicato alla presentazione, nel palazzo della Regione, dello studio sviluppato dal Mib School of Management: a commissionarlo il gruppo Tal, che ha voluto verificare il ruolo economico della società con sede a Trieste che gestisce il tratto italiano dell' Oleodotto Transalpino, quantificando e rendendo visibili - come ha detto il presidente di Tal Alessio Lilli - le ricadute create da Siot a favore del capoluogo e dell' intera regione. Lo studio evidenzia come a fronte di un fatturato di 84,5 milioni di euro, nel 2018 Siot abbia creato un impatto economico complessivo a vantaggio del territorio stimato tra 246,9 e 282,3 milioni di euro. Se l' impatto diretto è appunto di 84,5 milioni di euro, quello indiretto - dato dalla somma degli acquisti generati dai fornitori della Siot e presso il sistema economico regionale - vale 122 milioni. La somma di 206,5 milioni va per l' 88% a vantaggio di realtà economiche in Fvg; il restante 12% crea valore nel resto d' Italia. Calcolato anche l' impatto indotto, cioè l' effetto sul territorio

determinato dalle spese fatte da chi percepisce reddito da lavoro e da capitale generato in via diretta o indiretta da Siot: il valore qui è stimato fra 40,4 e i 75,8 milioni. In conclusione, la stima dell' impatto complessivo considera che il "sistema Siot" possa generare in altri settori un valore di 122 milioni (impatto indiretto), a cui vanno aggiunti ulteriori redditi compresi tra 40,4-75,8 milioni, tramite il canale del reddito e delle spese delle famiglie (impatto indotto). Il "sistema Siot" presenta infatti cifre rilevanti - ricordate dal presidente camerale della Venezia Giulia Antonio Paoletti - anche sul fronte occupazione. Siot - evidenzia lo studio - occupa in via diretta 120 persone (per il 97% a Trieste), ma genera indotto che coinvolge 460 occupati. Trasportare il petrolio crea 580 posti di lavoro in regione. La realtà Siot potrebbe rappresentare da sola per volumi il terzo porto italiano in termini di movimentazione di merci, ha sottolineato Zeno D' Agostino: «Sono convinto che se Siot può fare certi numeri allora li può fare anche il porto - così il presidente dell' **Autorità Portuale** - perciò sostengo che sono il nostro modello di riferimento. Siot a conti fatti è il primo terminalista italiano: nessuno in Italia smista 40 milioni di tonnellate l' anno». Siot è anche un progetto di integrazione europea che, come ha sottolineato il sindaco Roberto Dipiazza, «purtroppo oggi sarebbe più difficile da replicare». E sulla lungimiranza di chi negli anni Sessanta decise di creare l' oleodotto si è fondato anche l' intervento del governatore Massimiliano Fedriga. «L' oleodotto Siot soddisfa l' intero fabbisogno della Baviera, il 20% di quello tedesco e l' 80% di quello austriaco: 50 anni fa ci avevano visto bene». E «il nostro scopo» «dev' essere offrire una prospettiva di crescita a chi investe sul territorio, e in questo Siot rappresenta un esempio che va imitato». Lilli ha osservato come la natura dell' attività di Siot rischia «di apparire avulsa dal luogo in cui si svolge», giacché «nulla del prodotto trasportato resta» qui. E però la ricchezza generata dal transito «rimane in larga parte qui, a beneficio dell' economia locale». Ma l' azienda - così il presidente di Tal - crea anche un ponte economico e di relazioni con Austria e Germania, «contribuisce in maniera

SETTORE	VALORE	INDICAZIONE
INDUSTRIE	122,0	IMPATTO DIRETTO
INDUSTRIE	84,5	IMPATTO DIRETTO
INDUSTRIE	122,0	IMPATTO INDIRETTO
INDUSTRIE	246,9	IMPATTO COMPLESSIVO
INDUSTRIE	282,3	IMPATTO COMPLESSIVO



Il Piccolo

Trieste

consistente allo sviluppo dell' economia e del know how del porto, ha creato un indotto duraturo e continuerà a garantire lavoro e valore per il territorio». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Trieste Prima

Trieste

Porto di Trieste: verso l' esenzione IMU

Serracchiani: 'Si apre la strada per rendere più competitivi il porto di Trieste e le Zone economiche speciali, con l' impegno del Governo a esentare dal pagamento dell' IMU le infrastrutture a servizio delle operazioni logistiche e commerciali'.

"Si apre la strada per rendere più competitivi il **porto di Trieste** e le Zone economiche speciali , con l' impegno del Governo a esentare dal pagamento dell' IMU le infrastrutture a servizio delle operazioni logistiche e commerciali".

Lo afferma la deputata Debora Serracchiani, rendendo nota l' approvazione, oggi alla Camera durante la discussione del dl Fisco, di un suo ordine del giorno, sottoscritto anche dai colleghi Andrea Romano e Davide Gariglio, che impegna il Governo "a valutare l' opportunità di dare valenza di norma di interpretazione autentica alla disposizione che prevede di censire nella categoria E/1 le aree dei porti di competenza delle Autorità di sistema portuale adibite alle operazioni e ai servizi portuali, ai depositi, alle infrastrutture stradali e ferroviarie, anche se affidati a privati e a qualunque titolo, situati nelle aree di Punto franco del **porto di Trieste** e nelle Zone economiche speciali". Nel documento approvato dall' Aula si ricordano gli articoli della legge di bilancio 2018 che "sono diretti, a decorrere dal 2020, a inquadrare nella categoria catastale E1 , e quindi esentati ex lege dal pagamento dell' IMU, le banchine e le aree scoperte adibite alle operazioni e ai servizi portuali nei porti di rilevanza economica nazionale e internazionale rientranti in un' Autorità di sistema portuale, nonché le aree adibite al servizio passeggeri".

Più copertura, più velocità

TRIESTEPRIMA Cronaca

Porto di Trieste: verso l'esenzione IMU

Serracchiani: "Si apre la strada per rendere più competitivi il porto di Trieste e le Zone economiche speciali, con l'impegno del Governo a esentare dal pagamento dell'IMU le infrastrutture a servizio delle operazioni logistiche e commerciali".

5 **Approvazione**
11 dicembre 2019 10:00

I più letti di oggi

- Ministero Economico in piazza Carlo Goldoni: il sindaco e il presidente della Camera
- Attorno al palazzo di viale Venezia: il sindaco e il presidente della Camera
- Rece e voluttuose villette adibite a Montebelluna
- Contributo di spesa: Trieste e Venezia sono i porti

“Si apre la strada per rendere più competitivi il porto di Trieste e le Zone economiche speciali, con l'impegno del Governo a esentare dal pagamento dell'IMU le infrastrutture a servizio delle operazioni logistiche e commerciali". Lo afferma la deputata Debora Serracchiani, rendendo nota l'approvazione, oggi alla Camera durante la discussione del dl Fisco, di un suo ordine del giorno, sottoscritto anche dai colleghi Andrea Romano e Davide Gariglio, che impegna il Governo "a valutare l'opportunità di dare valenza di norma di interpretazione autentica alla disposizione che prevede di censire nella categoria E/1 le aree dei porti di competenza delle Autorità di sistema portuale adibite alle operazioni e ai servizi portuali, ai depositi, alle infrastrutture stradali e ferroviarie, anche se affidati a privati e a qualunque titolo, situati nelle aree di Punto franco del porto di Trieste e nelle Zone economiche speciali".

nel documento approvato dall'aula si ricordano gli articoli della legge di bilancio 2018 che "sono diretti, a decorrere dal 2020, a inquadrare nella categoria catastale E1, e quindi esentati ex lege dal pagamento dell'IMU, le banchine e le aree scoperte adibite alle operazioni e ai servizi portuali nei porti di rilevanza economica nazionale e internazionale rientranti in un'Autorità di sistema portuale, nonché le aree adibite al servizio passeggeri".

Il Dossier

Il listino del mose: in 37 anni il prezzo moltiplicato per 17

Venezia, la grande incompiuta

Giuseppe Pietrobelli

Il Mose non costerà 5 miliardi 492 milioni 714 mila euro, come ha detto il ministro Paola De Micheli una settimana fa al Comitato riunito a Roma. Il conto finale sarà invece di 5 miliardi 905 milioni di euro ovvero 413 milioni in più, pari al 7,5% dell' ammontare generale dell' opera. Servono per far fronte alle criticità emerse, vuoi per errori progettuali, vuoi per malfunzionamenti o per agenti naturali. La rivelazione è contenuta in un documento che i commissari del Consorzio Venezia Nuova hanno redatto nelle scorse settimane per tenere aggiornata la situazione e per raccapezzarsi dopo gli annunci del finanziamento da 325 milioni di euro che il governo ha detto di voler inserire nella Finanziaria: non nuovi investimenti, ma soldi già nella disponibilità dello Stato. Possibile che quel pozzo senza fondo costituito dal "MODULO Sperimentale Elettromeccanico", la più grande incompiuta italiana a cui spetta il compito di salvare Venezia dalle acque alte, non finisca mai di ingoiare risorse, a 16 anni dall' apertura dei cantieri? Parte da questa domanda, in buona parte retorica, il viaggio nelle contraddizioni del Mose, che dopo le esperienze delle scorse settimane tutti invocano come l' ultimo baluardo contro le maree. C' è un documento di patetica ingenuità nei meandri della storia burocratica del Mose. È il verbale dell' assemblea generale del Consiglio superiore dei Lavori pubblici che si tenne il 3 aprile 1982. Diede parere favorevole al "Progetto per la difesa della laguna di Venezia dalle acque alte", approvando una previsione di spesa di 550 miliardi di lire per le opere progettate e di altri 160 miliardi per le opere "a lungo termine". In totale, 710 miliardi di lire: equivalenti più o meno a 355 milioni di euro. Briciole. Una cifra che impallidisce di fronte alla realtà. È vero che sono trascorsi 37 anni, ma la spesa è lievitata di 17 volte. E ancora non siamo arrivati al collaudo. Il conteggio di allora fa sorridere: 300 miliardi di lire per opere fisse, 175 miliardi per opere mobili e apparecchiature. Si aggiungevano 50 miliardi per imprevisti e 25 per spese generali e tecniche. Ma c' era una seconda fase, a lungo termine, del costo di 160 miliardi di lire: 86 miliardi per la diga e la conca di navigazione alla bocca del Lido, 53 miliardi per opere alla bocca di Malamocco, 14 miliardi per imprevisti e altri 7 per spese generali. Facciamo i conti al Mose attuale. Lo spartiacque è al 30 giugno 2019, due anni e mezzo prima della consegna, prevista per il dicembre 2021. È lì che si fissa quel 92% di realizzazione indicato nei giorni di alta marea. L' ultimo miglio è pari al 7-8%. Ma quanto è lungo e, soprattutto, quanto costa? Totale generale. Il sistema Mose completo avrà un costo effettivo di 5,493 miliardi, come ha confermato il ministro De Micheli, che però ha messo le mani in avanti, demandando al commissario straordinario, Elisabetta Spitz, appena nominata, il compito di verificare i costi reali. È la cifra per interventi finanziati, secondo atti contrattuali già formalizzati dal Provveditorato alle opere pubbliche del Triveneto e il Consorzio Venezia Nuova (un tempo formato dalle imprese finite sotto inchiesta, ora amministrato dai commissari nominati nel 2015). Gli interventi già eseguiti sono pari a 5,031 miliardi di euro (92 per cento dell' opera). Ne restano da eseguire (luglio 2019-dicembre 2021) altri, per un totale di 461 milioni di euro. Incompiute alle bocche di porto. A ben guardare, il costo del solo Mose, considerati i lavori alle bocche di porto dove sono installate le paratoie da alzare in caso di acqua alta, sarà di 4,577 miliardi di euro, un miliardo in meno della cifra ufficiale: di cui 4,2 miliardi già spesi (93%) e altri 303 milioni da





Il Fatto Quotidiano

Venezia

spesa, ci sono inserimenti architettonici degli edifici tecnici, scogliere, ripristino delle aree dove sono stati realizzati i manufatti alle bocche di porto di Malamocco, Chioggia e Lido (canali di San Nicolò e Treporti). In questo capitolo ci sono però 139 milioni di euro cruciali: riguardano gli impianti da ultimare nelle strutture delle bocche di porto che consentono di far alzare le paratoie. Finora la spesa è stata di 328 milioni, si deve arrivare a 467 milioni. Si tratta di impianti elettrici, di condizionamento (per togliere umidità nei locali in fondo al mare), sistemi antincendio, ascensori e montacarichi. È soprattutto la loro mancanza che ha impedito di alzare le dighe il 12 novembre scorso, quando c'è stata la seconda marea più alta di sempre (187 cm). Se le paratoie sono praticamente finite - il collaudo di alcune sere fa lo ha dimostrato - si dovranno spendere una quarantina di milioni per la soluzione di criticità, ad esempio le realizzazioni alla nuova porta di Malamocco (per far passare le navi a barriere alzate) che risulta inadeguata per errori di progettazione. Altri lavori. Tutto qui? Macché. Quasi un altro miliardo di euro riguarda studi e progetti (347 milioni in totale), interventi di mitigazione ambientale voluti dalla Commissione europea ("Piano Europa" da 166 milioni di euro) e il centro comando operativo. Per le infrastrutture di quest'ultimo, la spesa a regime supera i 200 milioni di euro (realizzazione all'83 per cento), mentre è solo al 64% la parte gestionale (banche dati, strumenti, controllo del sistema) per cui è prevista una spesa di circa 136 milioni di euro già stanziati. Tutto per poter far funzionare il Mose, che altrimenti rimane un mucchio costosissimo di ferro e cemento inutilizzabile sotto acqua. I costi extra. I 413 milioni di euro ancora da finanziare, invece - ovvero la spesa per interventi che vanno a risolvere le criticità - serviranno per i lavori alla diga Malamocco (29 milioni) e quelli per il pontone necessario per la rimozione dei sedimenti (21 milioni). I milioni salgono a 69 per sistemare gli "ammaloramenti" degli impianti meccanici, le corrosioni delle cerniere e il ripristino di opere civili, un'anticipazione di quali saranno i costi per mantenere l'opera in grado di funzionare. Come Roberto Linetti, ex provveditore interregionale alle opere pubbliche, disse: "Si è in presenza di un'opera interamente sommersa in acqua salata, la cui continua manutenzione e la cui periodica movimentazione, sono necessarie al fine della conservazione stessa".

Il Focus. La relazione del 2014, smentita due anni dopo

Scrivevano "Cerniere inossidabili". Ma ora ci vogliono 34 milioni contro la ruggine

Giu. Pie.

"Il gruppo cerniera-connettore è stato progettato affinché le parti fisse del gruppo rispettino il requisito di vita utile di 100 anni senza che siano previsti interventi di manutenzione ordinaria per gli elementi esposti all' acqua di mare". Indistruttibili, capaci di raggiungere il secolo di vita senza interventi di manutenzione. Così viene descritta, nei piani redatti dai tecnici, la componente più delicata del sistema Mose. Le paratoie, infatti, si possono alzare fino a formare una diga mobile solo se funzionano le cerniere: un meccanismo formato da una parte maschio, una parte femmina e un gruppo di aggancio. Peccato che su quelle cerniere ci sia già la ruggine, visto che il Consorzio Venezia Nuova ha bandito la scorsa estate un appalto da 34 milioni di euro per cercare imprese in grado di ovviare a questa criticità, considerando che la durata delle cerniere, secondo alcune perizie, si sta riducendo per alcune sue componenti ad alcune decine di anni. Finora ciò che si sapeva è che le cerniere avessero dei problemi. Non si conosceva però che, nella documentazione tecnica, ci fosse nero su bianco la rassicurazione dell' inossidabilità alla corrosione marina delle cerniere, salvo le guarnizioni in gomma e i cavi elettrici

"per cui è prevista una vita utile inferiore dell' ordine di 30 anni". Le frasi sono desunte dal piano di manutenzione delle cerniere alla bocca di porto di Chioggia, ma vale per tutte le altre. Un secolo di vita. Questa è l' assicurazione - clamorosamente smentita dai fatti - contenuta nei documenti che il deputato Giuseppe L' Abbate del Movimento 5 Stelle (ora sottosegretario all' Agricoltura) ha ricevuto dal Provveditorato alle Opere Pubbliche del Triveneto, dopo aver avviato un accesso agli atti. È una dizione che si trova anche nel manuale d' uso e manutenzione del gruppo di aggancio e tensionamento dell' elemento femmina e degli inghisaggi redatto nel 2014 da Fip Industriale di Selvazzano Dentro (Padova), la società progettatrice, del Gruppo Mantovani, uno dei soci principali del Consorzio Venezia Nuova, il cui amministratore delegato Piergiorgio Baita è stato arrestato per lo scandalo delle tangenti Mose nel 2014, poi ha collaborato e ha patteggiato due anni. In realtà, la scheda Fip è precedente ai documenti dei tecnici del Consorzio, da cui viene recepita integralmente. Con l' esclusione di un aggettivo. Secondo Fip, gli interventi di manutenzione non previsti per la durata di un secolo sono quelli "subacquei". Ma stranamente l' aggettivo scompare nel documento successivo. La ruggine è comunque spuntata nel 2016 su parti dei 156 gruppi di cerniera-connettori. Fenomeno grave, visto che le commissioni di collaudo hanno comunicato il 29 maggio 2018 di sospendere le operazioni fino a che non si fosse individuata una soluzione per ovviare alle ossidazioni e non fosse completo il sistema di climatizzazione degli ambienti ove sono collocate le strutture. "La soluzione dei problemi di corrosione ed ossidazione appare condizione indispensabile per una corretta collaudazione delle opere". Così avevano scritto Donato Carlea, presidente del Consiglio superiore dei lavori pubblici (bocca di porto Lido-Treporti), Marcello Arredi del ministero delle Infrastrutture (Lido-San Nicolò), Vincenzo Pozzi ex presidente Anas (Malamocco) e Maria Lucia Conti del Mit (Chioggia). Un secolo senza manutenzione? Macché. Scrivono i collaudatori: "È necessaria l' adozione di nuovi piani di manutenzione, sia prima della messa in esercizio che a regime condizione imprescindibile prima del collaudo onde fermare il degrado".



L' artista aveva già attaccato sulla questione grandi navi

A GAMBA TESA VENEZIA Era il 2013, quando Celentano era entrato a gamba tesa sulla questione Grandi Navi. Lo aveva fatto postando un brano inedito sul suo blog (www.ilmondodiadriano.it). Ti fai del male, della quale un passaggio era dedicato a Venezia. Una frecciata ambientale in note, era stata scoccata contro l'amministrazione comunale allora retta da Giorgio Orsoni con una giunta di centrosinistra a guida Pd. «E fino a quando il Comune di Venezia/non fermerà quei mostri/che galleggiano giganteschi/orribili navi che sembrano palazzi/che devastano la laguna/I politici non si accorgono/che quando la bellezza morirà/loro saranno i primi a sprofondare». Pochi mesi dopo, firmando una pagina sul Fatto Quotidiano, il Molleggiato era tornato sull'argomento, attaccando l'ex sindaco Paolo Costa e in quel momento presidente dell'Autorità portuale. Infine, quando lo scorso 2 giugno ci fu l'incidente della Msc Opera a San Basilio, Celentano pubblicò un video - inizialmente destinato al cartoon Adrian, poi sospeso per insufficienza di spettatori - in cui una gigantesca nave da crociera si abbatteva sulla banchina di piazza San Marco, fino a distruggere la facciata di Palazzo Ducale».

(m.f.)
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

The screenshot shows a newspaper page with the following content:

- Headline:** Mancata espulsione, ispezione all'Ufficio Immigrazione
- Text:** Un'ispezione dell'Ufficio Immigrazione di Venezia ha accertato che un cittadino cinese, che aveva ottenuto il permesso di soggiorno in Italia, non era stato espulso come previsto. L'ispezione ha verificato che il cittadino cinese, che aveva ottenuto il permesso di soggiorno in Italia, non era stato espulso come previsto.
- Image:** A photograph of a man in a suit, likely an official or representative of the immigration office.
- Headline:** Brugnarò: «Adriano, vieni a Venezia»
- Text:** L'artista aveva già attaccato sulla questione grandi navi. Brugnarò ha invitato Adriano Celentano a Venezia per discutere della questione delle grandi navi.
- Image:** A photograph of three men in suits, one of whom is likely Adriano Celentano.
- Text:** L'artista aveva già attaccato sulla questione grandi navi. Brugnarò ha invitato Adriano Celentano a Venezia per discutere della questione delle grandi navi.

Conca di navigazione, giro di vite

Il Consorzio Venezia Nuova chiede alla ditta di accelerare i tempi della progettazione Il piano esecutivo per il rifacimento della porta sul lato mare non è stato ancora presentato

IL PROBLEMA VENEZIA Nei giorni scorsi il Consorzio Venezia Nuova ha sollecitato alla ditta Cimolai di Pordenone il completamento del progetto esecutivo per il rifacimento della porta lato mare della conca di navigazione a Malamocco, ma anche altri quattro elaborati che riguardano opere collaterali, essenziali per garantire la funzionalità del corridoio di passaggio per le navi a fianco della diga di Pellestrina lungo 380 metri e largo 50. Perché con entrambe le porte aperte, come ora, il rischio è quello di creare delle profonde voragini sul fondale, con danneggiamenti pesanti, in caso di sollevamento dell'intera schiera delle dighe mobili alla bocca di **porto** di Malamocco in condizioni di forte marea, come sostiene anche l'ingegnere idraulico Giovanni Cecconi, che rileva come «In alcuni casi l'acqua raggiunge una velocità di 7 metri al secondo, cioè di 25 chilometri all'ora e quindi alzare le paratoie in casi estremi può essere rischioso». Secondo il Consorzio si sta procedendo, sia pure molto lentamente: la lunata a protezione della conca è stata sistemata per la terza volta, anche perché man mano stanno emergendo le modifiche che il mare compie nel tempo e la insufficiente qualità dei materiali (sassi) utilizzati durante la realizzazione, che probabilmente non è stata controllata bene. Una lunata progettata per navi più piccole di quelle che transitano ora e cambiare l'orientamento di una diga sommersa in mare, al largo, non è uno scherzo. «Bisogna essere molto bravi a pilotare» aggiungono al Cvn. LE PORTE Quanto alle porte della conca, poi, quella lato mare va completamente rifatta perché danneggiata dalla mareggiata del 2015 che la fece sprofondare sul fondale scardinandola, l'altra, quella dalla parte della laguna, invece, va sistemata. E il Consorzio non ha ancora trovato il nuovo direttore dei lavori che si dovrà occupare della fase esecutiva. Finora ha seguito i lavori Alberto Borghi, direttore tecnico di Comar. L'incarico per un valore di 30 milioni alla Cimolai prevede la demolizione e lo smaltimento della porta lato mare, salvandone i preziosi apparati elettromeccanici e la realizzazione di una nuova (già progettata dalla società belga Sbe), rendendola probabilmente più pesante per darle maggior stabilità. In più dovrà valutare la consistenza di quella lato laguna, e demolire il sistema di guida della porta lato mare, eseguendo un nuovo sistema di scorrimento della nuova porta. Il tutto a una profondità di 14 metri ma all'asciutto grazie a un sistema costituito da torrioni metallici collegati da una galleria di lavoro. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

RAFFAELLA VITTADELLO



Fanghi al Molo Sali, il porto respira

L'Autorità ottiene dalla Regione l'area vicina a Fincantieri che potrà essere riempita con gli scavi del canale dei Petroli L'innalzamento delle Tresse, necessario per le operazioni a garanzia della navigabilità, resta però bloccato in Salvaguardia

ELISIO TREVISAN

MARGHERA Una notizia buona e una cattiva per la vita del porto. La Regione alcuni giorni fa ha dato l'assenso al trasferimento all' **Autorità** di **sistema portuale** del **mare** Adriatico Settentrionale (Adsapmas) dell' area del Molo Sali lungo il canale industriale Nord, vicino a Fincantieri. Oggi è una rientranza del canale piena d' acqua, domani potrà essere riempita di circa 500 mila metri cubi di fanghi scavati dal canale dei Petroli, in modo da riportare il pescaggio della principale via di accesso alle banchine a 11:50 metri indispensabili per far transitare anche le navi più grandi. In tal modo la Capitaneria di porto potrà emettere un' altra ordinanza per superare quella del primo ottobre scorso con la quale ha ridotto i pescaggi a 10:20 metri, decisione che ha provocato la proclamazione dello stato di agitazione da parte dei Sindacati: «Abbiamo perso una portacontainer di 8,500 container e prevedibilmente altre 7 navi oceaniche. A fine anno avremo perso 40 mila container e oltre 100 navi». UN PRIMO PASSO La Regione ha deciso di affidare al Porto la competenza di quello specchio d' acqua, togliendola quindi all' ambito del Vallone Moranzani (che rientra nel progetto Pif per ospitare e trattare tutti i fanghi della laguna):

così il Porto può già ricominciare i lavori di scavo, dato che quella rientranza è già destinata ad ospitare fanghi (che serviranno ad imbonirlo creando una nuova banchina **portuale**) e quindi non è necessario il vaglio della Commissione di Salvaguardia. Ciò che, invece, è ancora bloccato da mesi in Salvaguardia (oltre all' intervento di protezione dalla cassa di colmata B per impedire che i fanghi continuino a scivolare in acqua ostruendo il canale) è l' innalzamento, di un metro, dell' isola delle Tresse con un milione di metri cubi di fanghi. Giusto ieri si è svolta la riunione ristretta della Commissione che ha chiesto una serie di verifiche che il Porto dovrà produrre il 19 dicembre alla riunione plenaria che dovrà decidere se autorizzare o bocciare l' intervento. Con le Tresse e il Molo Sali, il Porto ha calcolato che potrebbe liberare i canali di Marghera e di Chioggia (scavando circa 100 mila metri cubi di fanghi a Chioggia e il resto a Marghera) e mantenerli alle profondità indicate dal Piano **portuale** per almeno un altro anno e mezzo, dando così il tempo al Governo di varare il nuovo Protocollo fanghi che consentirà di sistemarli (dato che non sono inquinati) in altre zone della laguna per ridisegnare rii, barene e ghebi. I Sindacati avevano sospeso il primo di tre giorni di sciopero generale, in attesa delle decisioni della Commissione ma, a fronte dei nuovi rinvii, hanno convocato un' assemblea mercoledì a Santa Maria delle Grazie in via Poerio, per decidere come riprendere e proseguire la protesta. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il futuro della città

Si libera l' ex cementificio "rivoluzione" a Chioggia

«I privati starebbero per abbandonare il progetto di realizzare nell' ex fabbrica un nuovo quartiere. Tornerebbero a disposizione aree strategiche nelle quali potrebbe trovare posto il mercato ittico»

ROBERTO PERINI

CHIOGGIA Una rivoluzione urbanistica. È quella che potrebbe interessare Chioggia se i privati, come i bene informati danno per certo, rinunceranno definitivamente alla riconversione dell' ex cementificio, dove progettavano di realizzare un nuovo quartiere residenziale. Si libererebbero in questo modo spazi ampi e appetibili anche per gli enti pubblici. PRIMO INCONTRO Di sicuro, il Comune e l' Autorità di sistema portuale dell' Alto Adriatico intendono definire al più presto le rispettive competenze nel merito delle ampie proprietà demaniali e di alcuni fondi privati all' Isola dei Saloni. Il confronto fra gli enti, preceduto da alcuni incontri preliminari, assai probabilmente avrà inizio venerdì 13, nel corso di una riunione della commissione consiliare che si occupa di Urbanistica e Lavori pubblici. L' organo che presiede al Porto sarà personalmente rappresentato dal presidente **Pino Musolino**. L' Autorità portuale, per l' occasione, dovrebbe indicare le aree dove potrebbero insediarsi nuove attività non inerenti il traffico mercantile, ormai definitivamente trasferito tutto a Val da Rio. La vecchia Marittima, invece, dovrebbe accogliere la crocieristica. EDIFICI DISMESSI Il Comune, dal canto suo, sarebbe interessato ad entrare nel pieno possesso dei numerosi, vasti spazi ove sorgono edifici industriali e commerciali dismessi da lungo tempo. Prima fra tutte, la superficie dell' ex cementificio dismesso dove, una ventina d' anni or sono, una società privata intendeva edificare un quartiere residenziale da circa 400 appartamenti. Essa fu ammessa a fruire di un apposito Programma integrato di riqualificazione urbanistica ed ambientale (Piruea), scaduto perché i lavori non hanno avuto inizio entro il tempo massimo. Il progetto potrebbe ancora risultare recuperabile mediante l' avvio di istanze e revisioni. I tempi, però, sono cambiati. Il settore immobiliare non è più altamente remunerativo, così come fu negli anni Ottanta e Novanta. La società potrebbe, insomma, gettare la spugna dinanzi agli altissimi costi per la demolizione dello stabilimento e la realizzazione obbligatoria di varie strutture di grande interesse per la collettività, in cambio delle forti agevolazioni previste dal Piruea. Fra queste, la creazione di un nuovo ponte pedonale sul Canal Lombardo. IL DIRIGENTE L' eventuale rinuncia definitiva da parte dei privati è ritenuta molto probabile anche dal dirigente dell' Urbanistica Gianni Favaretto. La riunione di mercoledì 13 si preannuncia assai importante anche perché la ridefinizione delle competenze sulle aree demaniali e l' eventuale abbandono del Piruea dell' ex cementificio potrebbero preludere ad un' ambiziosa revisione della programmazione urbanistica, coinvolgente l' intero centro storico. L' inattesa disponibilità di vaste aree site in posizioni unanimemente definite strategiche potrebbe addirittura rilanciare l' idea di trasferire il mercato ittico ai Saloni, ubicato all' Isola dei Cantieri. Circola già qualche indiscrezione. L' attuale sede risulta palesemente inadeguata innanzitutto perché comporta il passaggio dei camion refrigerati lungo le principali strade urbane. Le attività complementari, inoltre, non possono espandersi per mancanza di spazio. Stando ad alcune anticipazioni, il Comunale, pur non avendo mai smesso di puntare al trasferimento del centro ittico a Punta Colombi di Val da Rio (laddove sorge l' ormai semi ultimato deposito costiero di gas liquido) potrebbe ripiegare sull' ex cementificio, a condizione che l' Autorità portuale si sobbarchi l' onere di dotare l' isola di una serie di



accorgimenti finalizzati alla tutela del quartiere adiacente all' ex cinta doganale della vecchia Marittima ed allo stabilimento, abbandonato nei primi anni Sessanta del secolo scorso. Le opere (nuove strade, ponti,



Il Gazzettino

Venezia

barriere antirumore, arredo urbano e parcheggi) si renderebbero necessarie affinché possa essere scongiurato ogni rischio di incidente. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il progetto per lo scavo dei canali

Rialzo dell' isola delle Tresse, passo avanti ieri il progetto in Salvaguardia: voto il 19

La richiesta di Porto e Provveditorato. E l' opposizione degli ambientalisti. Discarica da 3 milioni di metri cubi di fanghi

Alberto Vitucci Un passo avanti per ampliare la discarica fanghi dell' isola delle Tresse. Ieri mattina la sottocommissione tecnica di Salvaguardia ha ascoltato le relazioni dell' Autorità portuale, della società Tressetre - gruppo Mantovani - che ha l' incarico di smaltire i fanghi scavati e gestire l' isola. E il geometra Valerio Volpe, del Provveditorato alle Opere pubbliche. Sono state chieste integrazioni ai documenti, e adesso la commissione è stata convocata per il voto finale il 19 dicembre. «Per noi è un' urgenza», ha spiegato Volpe, «non sappiamo più dove mettere i fanghi scavati». A sollecitare il progetto anche l' Autorità portuale, alle prese con il problema dei dragaggi per garantire l' entrata in **porto** delle navi. «Sono dragaggi manutentivi», precisano i sindacati, che hanno annunciato sciopero se gli scavi non saranno fatti. Altra partita è quella dei grandi scavi, propedeutici al passaggio delle grandi navi da crociera. Su questo punto gli ambientalisti annunciano battaglia. Il progetto per l' ampliamento delle Tresse prevede il rialzo del bordo dell' isola dai 9 metri e 50 fino a 13 e 50 sul livello laguna. In questo modo, consolidando anche le basi dell' isola, si potrebbero scaricare lì altri 3 milioni di metri cubi di fanghi. Le obiezioni riguardano gli scavi «Solo la manutenzione necessaria», dicono al **Porto**. Per far passare le grandi navi portacontainer e le navi da crociera con il bacino di evoluzione occorrerà però scavare, Così per rendere navigabile il Vittorio Emanuele. La seconda criticità riguarda i costi. Gli ambientalisti hanno annunciato la presentazione alla Procura di un corposo dossier. «Se si attrezza l' isola a ricevere altri fanghi», dicono, «va rivista la concessione tra Regione e società Tressetre. È stata rinnovata senza clamori qualche mese fa fino al 2020. Prevede un prezzo unitario per ogni metro cubo di fango da smaltire, 13 euro e 70. «Sarebbe necessaria la revisione di quella concessione», accusano, «perché altrimenti l' ente pubblico potrebbe pagare quel materiale molto di più di quello che costa lo smaltimento». Questione delicata. Proprio da un' indagine sullo scavo dei fanghi era partita dieci anni fa la grande inchiesta sui fondi neri del Consorzio Venezia Nuova. C' è dunque molta attenzione su questo aspetto. Si attende anche di sapere che fine abbia fatto il Protocollo fanghi. Invocato come la soluzione da **Porto** e Comune. Il Provveditore in pensione da settembre Roberto Linetti lo aveva inviato al ministero per l' Ambiente dopo aver ottenuto il parere dell' Avvocatura generale dello Stato. La nuova classificazione semplifica lo stoccaggio dei fanghi scavati. E consente di movimentarli più velocemente, forse anche a cisti minori. Il problema resta dove mettere i fanghi inquinati (tipo «C» secondo la classificazione ancora in vigore. Sono sedimenti inquinati, spesso da diossine e idrocarburi e metalli pesanti. E devono essere trattati in discarica Anche qui si tratta di costo. Il prezzo di fanghi trattati è molto più alto di quelli di tipo «A» e di tipo «C» Nell' isola delle Tresse, la discarica realizzata una quindicina di anni fa per la Regione dal commissario straordinario - e dirigente regionale - Roberto Casarin prevedeva il ricovero di fanghi di tipo «C» e «B». Quelli di tipo «A», in teoria puliti, venivano utilizzati per la costruzione delle barene artificiali a cyra del Consorzio Venezia Nuova ma adesso il sistema è fermo.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

manca anche secondo il provveditorato, il nuovo Piano morfologico. Il 19 intanto la commissione di Salvaguardia voterà sul progetto. --

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

DELEGAZIONE DEI TRASPORTI

Mose e grandi navi, in città commissione della Camera

Spessotto: «Sentiremo anche il professor D'Alpaos, massimo esperto Scandaloso che non l'abbiano fatto prima. Le crociere? Fuori dalla laguna»

Alberto Vitucci VENEZIA. Commissione Trasporti della Camera per due giorni in laguna. Arriva martedì a Venezia una delegazione di parlamentari. In programma audizioni e sopralluoghi. E alla fine una relazione sul «caso Venezia». Salvaguardia, Mose e grandi navi i temi. Anche in vista della prossima approvazione della Finanziaria e dei finanziamenti della Legge Speciale. La novità è che oltre alle Istituzioni i deputati incontreranno anche tecnici ed esperti, tra cui il professor Luigi D'Alpaos. «Trovo davvero scandaloso», attacca la parlamentare veneziana Cinquestelle Arianna Spessotto, «che si parli da anni di navi e laguna e nessuno abbia interpellato il tecnico che di idraulica è sicuramente il maggiore esperto. D'Alpaos conosce la laguna, e ci potrà spiegare cosa succede quando si fanno certi interventi, come lo scavo dei canali». Spessotto dice la sua anche sul tema delle grandi navi. Il governo ha annunciato una nuova riunione del Comitato per affrontare il tema delle alternative alle grandi navi da crociera a San Marco. Un'ipotesi è quella di attrezzare «in via provvisoria» i terminali traghetti di Fusina e la banchina Tiv, per accogliere due navi. In attesa di scegliere la soluzione definitiva. «Entro qualche mese daremo il via a una Struttura di missione», ha confermato il sottosegretario alla Presidenza Andrea Martella, «che possa scegliere fra tutte le ipotesi in campo». Nessuna soluzione predefinita, dunque. Anche se il Pd, all'epoca del ministro Graziano Delrio, due anni fa, aveva scelto la soluzione Marghera anche come definitiva. Le banchine nell'area del Canale Industriale Nord, area Nord. Soluzione che non piace, non solo ai comitati e agli ambientalisti, ma nemmeno ai sindacati del porto. Che temono di perdere traffico - e lavoro - se quelle aree saranno riconvertite in terminal per le navi da crociera e i turisti. «Pare chiaro che quelle navi in laguna non ci devono più venire, perché non sono compatibili», dice Spessotto, «nella fase transitoria le compagnie si dovranno adattare, utilizzando navi più piccole. Poi dovranno andare da un'altra parte. Venezia non ha certo bisogno di attrarre turisti. E il lavoro ci sarà lo stesso». Posizione diversa in Comune. Il sindaco Luigi Brugnaro insiste per l'ipotesi Marghera. E subito per far passare le navi dal canale Vittorio Emanuele, entrando da Malamocco, e farle arrivare in Marittima. Così la Regione e il Porto. Che due anni fa aveva proposto soluzioni confrontandole con i costi benefici. E aveva scelto alla fine Marghera. Ci sono anche altre soluzioni, come quella del Venice cruise 2.0 di Duferco-De Piccoli a San Nicolò, Santa Maria del Mare, le banchine galleggianti proposte da Boato-Vittadini-Giacomini. «Progetto reversibile», ricordano, «donato al ministero, che nessuno ha mai voluto prendere in esame». --

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Presentato a Palazzo Badoer il film a lui dedicato

La Venezia di Berengo Gardin tra spopolamento e giganti del mare

VENEZIA: La Venezia di Gianni Berengo Gardin tra il ricordo del suo passato non lontano di città ancora viva e vitale e la situazione attuale tra i problemi ambientali, lo spopolamento e l'assedio delle Grandi Navi. È quella "dipinta" dal film documentario della regista statunitense Donna Serbe-Davis "Le due città", presentato ieri pomeriggio a Palazzo Badoer. Serbe Davis ha svolto un approfondito lavoro di analisi dei problemi di oggi della città - con in primo piano in particolare quello del passaggio delle Grandi Navi da San Marco, fino agli ultimi incidenti - intrecciandoli appunto alla figura di Gianni Berengo Gardin e alla sua narrazione, testimone da bambino di una Venezia diversa quando ancora la sua famiglia aveva uno dei pochi negozi di souvenir della città in Piazza san Marco e lui poteva ancora giocare a pallone - come racconta - con gli amici in Piazzetta dei Leoncini. Il legame tra Gardin è le Grandi Navi sono naturalmente le sue foto di esse che hanno fatto il giro del mondo, mostrandone l'impatto visivo e la mostra negata a Palazzo Ducale di quelle immagini, negata dall'allora neosindaco Luigi Brugnaro e poi realizzata invece nello Spazio Olivetti di Carlo Scarpa, grazie alla proposta del Fai, il Fondo per l'Ambiente Italiano. Il film - presentato dal presidente della Municipalità di Venezia Giovanni Andrea Martinicon il presidente dell'associazione Per una Venezia Consapevole Alberto Matricardo e con il critico cinematografico Roberto Ellero - parla di Berengo Gardin per allargarsi ai problemi della città, con una pluralità di voci, tra cui quelle del presidente del Porto **Pino Musolino**, dello stesso Brugnaro («le navi le vogliamo e ce le teniamo», dichiara in un frammento del film), ma anche di esperti di idraulica come l'ingegner Luigi D'Alpaos e di funzionari come ad esempio l'ex vicedirettore generale dell'Unesco Francesco Bandarin, particolarmente critico sul dietro-front dell'organismo rispetto ai pericoli che aveva indicato per Venezia legati al turismo e all'ambiente. Ma ci sono nel film anche le voci delle associazioni - da Italia Nostra al Fai, dal Comitato No Grandi Navi a Venessia.com - che ancora si battono per la difesa di una dimensione urbana e sociale di Venezia, che rischia di venire cancellata dalla monocultura turistica. E sociale - attenta alle trasformazioni umane legate ai luoghi - è anche la fotografia di Gianni Berengo Gardin. E il film si conclude con il grande fotografo di origine veneziana che scatta le immagini della Venezia di oggi dalle finestre della casa che fu di Pietro Aretino sul Canal Grande. --



S' inaugura Vado Ligure

GENOVA Vado Gateway, il terminal container di APM Terminals di Vado Ligure, aprirà giovedì prossimo 12 dicembre. La data di completamento della nuova infrastruttura, un'opera di grande importanza nel sistema portuale nazionale e destinata a cambiare lo scenario della logistica del Nord Italia, è stata annunciata dal managing director di APM Terminals Vado Ligure, **Paolo Cornetto**, durante una conferenza stampa tenuta in cantiere alla quale hanno partecipato anche tutte le Autorità locali. La cerimonia si terrà tra le 9 e le 12 nel terminal. È prevista la partecipazione del ministro Paola De Micheli, del presidente della Regione Giovanni Toti, del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale **Paolo Emilio Signorini**, del sindaco Monica Giuliani e per l'APM di Morten H. Engelstoff (ceo) e **Paolo Cornetto** (md). Il terminal, come è stato ribadito in una nota della stessa società è in avanzata fase di costruzione, all'82% ed ha registrato l'arrivo di molte delle diverse gru dell'ultima generazione, con un alto grado di automazione. Avrà una potenzialità di 900 mila TEUs all'anno e punta a diventare un gare della Road Initiative cinese. Il terminal a regime avrà una banchina di 700 metri, fondali oltre 16 metri e le banchine di 4,5 metri sopra il livello del mare; il tutto per poter accogliere le grandi navi di ultima generazione (ULCS Ultra Large Container Ships). Si comincerà ad utilizzare solo la prima parte della banchina, poi seguiranno progressivamente gli altri accosti. In vista dell'entrata in servizio del nuovo terminal container APM di Savona-Vado Ligure, il Gruppo Laghezza conferma, giocando sull'anticipo, la strategia di essere presente in tutti i nodi strategici del sistema logistico italiano. Proprio a Vado Ligure la Laghezza Spa ha potenziato la sua sede operativa, integrando con professionalità locali la struttura doganale di gruppo che ha nella Liguria il suo principale punto di forza. Decollato da La Spezia, il Gruppo Laghezza è in effetti presente oggi in maniera capillare nel sistema logistico regionale: oltre che a La Spezia, nell'Interporto di Santo Stefano Magra, nel Porto di Genova, presso il VTE e ora a Savona-Vado Ligure. Laghezza Spa conferma Luciano Gusmeri, consigliere di amministrazione del Gruppo è presente in tutte le maggiori realtà portuali e aeroportuali italiane e non poteva mancare l'appuntamento con il nuovo terminal di Maersk e CMA CGM, in un porto dove la società era già presente da anni, ma dove si candida oggi, grazie anche alle professionalità acquisite, a svolgere un ruolo da protagonista.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

A26, viadotti riaperti Ma restano i limiti per il traffico pesante

Genova e Vado a temono per gli scali: occupano 16 mila persone I test su Fado e Pecetti assicurano, però servono altre prove

Roberto Sculli / **GENOVA** Chiusa il 25 novembre, parzialmente riaperta grazie a un bypass, il giorno seguente, e infine riaperta, ieri pomeriggio, seppure con alcune limitazioni per il traffico pesante. Sta lentamente tornando alla normalità la situazione sulla A26 VoltriGravellona Toce, essenziale arteria di collegamento tra la Liguria e il nord Italia. L'autostrada era stata chiusa in tutta fretta, la sera del 25 novembre, dopo che la Procura - a seguito di verifiche - aveva segnalato lo stato di grave degrado di due viadotti, il Fado nord e il Pecetti sud, posti a poca distanza l'uno dall'altro, una decina di chilometri a nord di **Genova**. LA RIAPERTURA A METÀ La chiusura totale era stata scongiurata dopo aver ricavato una chicane, che aveva permesso di creare un cosiddetto salto di carreggiata: da allora, in un tratto di 1,6 chilometri, si è viaggiato su una sola corsia di marcia, escludendo le sezioni di viadotto al centro della segnalazione della magistratura. Il Fado e il Pecetti sono due coppie di viadotti affiancati, di diversa lunghezza: il primo è 360 metri sul lato della carreggiata sud ma è più corto in direzione Alessandria (116 metri). Il Pecetti, invece, ha due tratti affiancati entrambi di 240 metri. Questa asimmetria ha consentito di alleggerire un quadro che si prospettava drammatico e che, nonostante l'intervento tampone, è rimasta complicata. RIPETUTO IL COLLAUDO Le prove eseguite nei giorni scorsi hanno assicurato il Mit, che ha autorizzato la riapertura delle carreggiate che erano state "isolate" gra A LEVANTE Una frana è caduta la notte fra giovedì e venerdì sulla statale 225 della Fontanabuona tra Bavaggi, nel Comune di San Colombano e San Pietro in Sturla, nel Comune di Carasco. Il traffico è bloccato per tutti i mezzi, mandando in tilt la viabilità. I bus Atp vengono sono stati fatti fermare rispettivamente a Calvari e al capolinea di Carasco. Problemi si sono registrati anche per gli scuolabus. Ieri sera la riapertura «a senso unico alternato è stata resa possibile grazie all'intervento tempestivo dei rocciatori e dei tecnici Anas - sottolinea Giovanni Toti, presidente della Regione - Purtroppo i fondi stanziati dal governo per l'emergenza maltempo sono pochi». zie al bypass. Per accertare la tenuta dei viadotti è stata ripetuta la prova di collaudo: sulle strutture sono stati fatti transitare 16 autocarri, ciascuno del peso di 30 tonnellate, per un totale di 480. In pratica un carico paragonabile a 400 utilitarie ferme su una sola campata. Il ponte ha reagito senza anomalie ma il Mit ha chiesto alcune prove ulteriori, in particolare sui materiali, per dare l'ok alla riapertura senza prescrizioni. PREOCCUPA LA CRISI DEI PORTI Nonostante il progressivo ritorno alla normalità sulla A26, la situazione dei porti resta critica. Nel "decreto Liguria" servono «subito misure concrete per risolvere in tempi record l'emergenza isolamento che riguarda i nostri scali. Ne va dei posti di lavoro degli oltre 11 mila occupati diretti del **porto** di **Genova** e dei 5.000 circa di quelli di Savona e Vado», sottolinea Luca Maestripieri, segretario generale Cisl Liguria. «Il rischio concreto aggiunge Davide Traverso, segretario regionale Fit-Cisl con delega ai porti - è quello che, per colpa del caos viabilità e le difficoltà a raggiungere i terminal liguri, gli armatori decidano di scegliere altri porti trasferendo i traffici nel Nord Europa». -



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Il disperato grido d' allarme di un imprenditore della Val Bormida La Simic, oltre 100 milioni di fatturato, in gravi difficoltà per le strade

«Senza collegamenti con il porto a rischio un ordine da 21 milioni»

Matteo Dell' Antico / **GENOVA** Un ordine da 21 milioni di euro potrebbe andare in fumo, in pochi giorni. Un contratto della durata di tre anni già firmato, nero su bianco, che l' azienda Simic con sede in Val Bormida rischia di non poter onorare. Il motivo è semplice e testimonia tutta la fragilità in cui è costretto ad operare il mondo produttivo del Nord Ovest italiano dopo le chiusure sulle autostrade A6 e A26, le limitazioni sulla A10 e il blocco ai transiti sulla provinciale 29 del Colle di Cadibona. La Simic, con sede a Camerano, nella provincia di Cuneo a pochi passi dal confine con la Liguria, impiega 200 addetti nella propria sede centrale e un totale di 300 in tutta Italia che diventano 600 con l' indotto. L' azienda, che ha un fatturato superiore ai 100 milioni di euro, opera nella manutenzione e fabbricazione di impianti industriali e apparecchiature a pressione con unità operative, cantieri e risorse umane presenti in cinque Paesi al mondo oltre all' Italia. «Dobbiamo mandare in Asia parti di un impianto industriale che abbiamo prodotto per una società francese - spiega Fabio Boveri, che guida l' azienda di famiglia assieme al fratello e al padre - ma il problema è che non sappiamo come arrivare al **porto**

di **Genova**, dove ci aspetta una nave per caricare la nostra merce. Parliamo di trasporti eccezionali che superano i cinque metri di larghezza, non riusciamo a fare uscire gli impianti dal nostro stabilimento perché non sappiamo quali strade fare, è come se fossimo in trappolati». La maggior parte dei collegamenti stradali utilizzati dai mezzi pesanti che trasportano prodotti fabbricati nello stabilimento di Camerano non sono infatti al momento percorribili. «A crearci problemi sono soprattutto lo stop al traffico sul Colle di Cadibona dal quale sono sempre passati i nostri Tir diretti a Savona e le limitazioni sulla A10 ai trasporti eccezionali direzione **Genova** visto che la A6, già prima della frana dei giorni scorsi, non poteva essere utilizzata per trasportare carichi di notevoli dimensioni. Il problema -sottolinea Boveri - è che abbiamo già saltato una consegna e ne abbiamo da fare tre da qui a fine anno». I vertici della Simic, in questi giorni, stanno studiando a tavolino un piano per evitare di perdere l' ordine da 21 milioni di euro. Un progetto quasi impossibile, almeno all' apparenza, se non altro per la complessità di elaborazione e realizzazione. «Stiamo valutando di percorrere alcune strade provinciali verso Alba e poi dirigerci ad Alessandria da dove potremmo prendere l' autostrada e viaggiare sino al **porto** di Marghera, vicino a Venezia, da dove una nave potrebbe salpare alla volta dell' Asia. Le difficoltà - chiude - sono enormi a partire dai rischi che si corrono ad arrivare sino ad Alba con mezzi che effettuano trasporti eccezionali e devono percorrere strade provinciali non certo agevoli. Ma non abbiamo alternative, stiamo cercando di ottenere i permessi necessari anche se non è semplice e ogni viaggio, abbiamo calcolato, potrebbe portarci a sostenere un extra costa di 30 mila euro. Purtroppo, se le strade non verranno riaperte, è l' unica soluzione che abbiamo altrimenti il contratto verrà stracciato». Dopo l' ultima ondata di maltempo che ha colpito buona parte del Nord Ovest, l' azienda della Val Bormida è stata visitata dal ministro alla Pubblica amministrazione, Fabiana Dadone. -



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Fusione Psa-Sech, da Bari segnalazione all' Antitrust

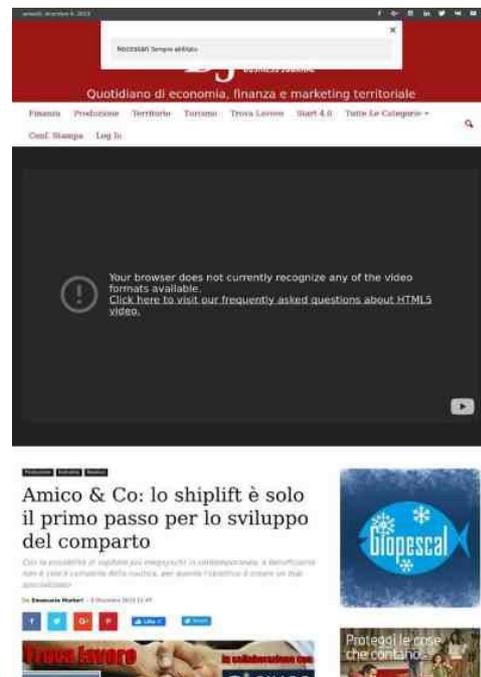
Totorizzo (gruppo Spamat) contro l' operazione annunciata a Genova. In campo anche l' Authority dei Trasporti, che ha chiesto informazioni Simone Gallotti / GENOVA L' inciampo parlamentare e il fuoco di sbarramento esterno: la fusione tra i due principali terminal del porto di Genova, il Sech e quello gestito da Psa a Pra', continua ad incontrare ostacoli e altri due siluri sono partiti per affondare l' operazione. Nei giorni scorsi è arrivata all' Antitrust una seconda segnalazione: l' obiettivo è sempre lo stesso, dimostrare cioè che con la fusione dei due terminal la concorrenza nel principale porto italiano e forse anche nell' Alto Tirreno, potrebbe subire un duro colpo. Ed è questa la preoccupazione principale di chi ha scritto la seconda segnalazione dopo quella di Uniport, come avevano rivelato diverse testate nei giorni scorsi. L' ultima segnalazione in ordine di tempo sarebbe partita dal gruppo di Vito Totorizzo e lo confermano fonti dirette al Secolo XIX/TheMediTelegraph. L' operatore pugliese sarebbe spaventato «dall' alta concentrazione» che scaturirebbe dalla fusione tra le due banchine genovesi. Totorizzo guida il gruppo Spamat che opera a Bari e lavora anche con Msc, il colosso di Gianluigi Aponte. Ed era stato il comandante a scrivere per primo al presidente del porto Paolo Signorini pochi giorni dopo l' annuncio, per dichiarare fermamente che l' operazione non si doveva fare perché, è il senso della lettera, sarebbe inopportuna e non conforme alla legge. **NON SOLO CONCORRENZA** L' Antitrust non è l' unica autorità coinvolta. Il garante delle Concorrenza dovrà verificare gli ambiti del mercato in cui avviene la fusione tra i due terminal e l' eventuale concentrazione. Pochi giorni fa è arrivata nella sede dell' Autorità di sistema portuale di Genova e Savona, anche la lettera dell' Authority dei Trasporti. Per ora si tratta di una richiesta di informazioni, forse generata da una segnalazione, ma più che il contenuto è significativo il dispiegamento di autorità coinvolte per valutare questa singola operazione: Art, Antitrust, ministero dei Trasporti, Avvocatura dello Stato, Authority portuale e i due rami del parlamento dove nei giorni scorsi è spuntato un emendamento, poi ritirato, della Lega per cancellare l' articolo 18 comma 7 della legge portuale, quello che regola le concessioni negli scali e che vieta ad uno stesso operatore di detenere in un porto più di un' autorizzazione per la stessa tipologia di merce. È la norma che il Parlamento ha tentato di cancellare, ma che ha innescato una dura reazione anche dalle categorie, a cominciare dal presidente di Asporti, Daniele Rossi. Edoardo Rixi, responsabile dei trasporti del Carroccio, ha poi ammesso l' inopportunità del tentativo e ha fatto marcia indietro. Mentre alla Camera Roberto Cassinelli, deputato di Forza Italia ha deciso di mantenere in vita l' emendamento-fotocopia, e potrebbe agganciarlo al prossimo treno disponibile, magari quello della Stabilità. -



Amico & Co: lo shiplift è solo il primo passo per lo sviluppo del comparto

Con la possibilità di ospitare più megayacht in contemporanea, a beneficiarne non è solo il comparto della nautica, per questo l'obiettivo è creare un hub specializzato

La festa al Padiglione Blu della Fiera di **Genova** con cui Amico & Co. ha celebrato l'investimento da 27 milioni per realizzare lo shiplift (qui l' articolo con tutte le informazioni), ha rappresentato non un punto di arrivo, ma di partenza per la cantieristica legata alla nautica nel capoluogo ligure. Non è un caso che Alberto Amico , presidente dell' azienda, pochi giorni dopo sia stato tra gli 8 relatori dei progetti principali della cosiddetta " **Genova** Agenda ", il nuovo modo di lavorare, da parte dell' amministrazione, sui progetti di sviluppo della città. Il più importante investimento di un privato nel **porto** di **Genova** da molti anni a questa parte, consentirà un beneficio a cascata su diversi settori dell' indotto: commercio, mercato immobiliare, turismo, solo per citare i principali. Il refitting di un mega yacht comporta la sosta in città dell' equipaggio, con benefici per chi mette a disposizione gli appartamenti per esempio. Il personale di bordo resta a **Genova** per circa un mese e mezzo. Attraverso la società Amico Servizi , gli equipaggi usufruiscono dei servizi di trasporto, ma hanno anche l' imbarazzo della scelta tra proposte turistiche, culturali e commerciali. Si parla di circa 1200 persone. È già capitato, fanno sapere da Amico & Co. che il personale, una volta visitata **Genova** e la Liguria, decidesse poi di tornare magari con la famiglia. Per ogni euro speso nella nautica, tre vanno al territorio, secondo gli studi del settore. Il vantaggio di avere molti più slot a disposizione in contemporanea consente di moltiplicare i benefici. Non è un caso che i progetti di espansione di Amico & Co. non siano terminati, visto che con la concessione del 60% della darsena nautica, l' obiettivo è far restare a **Genova** a lungo più megayacht possibili, creando un Marina ad hoc.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Spezia scopre le crociere anche d'inverno Arriva Smeralda, l'ammiraglia della Costa

Il 27 dicembre la nave alimentata a gas naturale approderà al ristrutturato terminal di largo Fiorillo. E lo farà ogni settimana

La crociera di Natale è salva. Costa Smeralda, la nuova ammiraglia di Costa Crociere, arriverà a molo Garibaldi il 27 dicembre. E torneranno i crocieristi in centro città e alle Cinque Terre, dopo un mese di assenza. Sarà la nuova nave alimentata a Gnl, il gas naturale liquefatto, a chiudere la stagione degli scali nel **porto** spezzino. E ad avviare quella del 2020, il 3 gennaio. La crociera inaugurale partirà da Savona il 21 dicembre, in ritardo di un mese e mezzo rispetto alla tabella di marcia. "Smeralda" doveva infatti entrare in attività il 3 novembre, ma a causa della complessità della sua costruzione, avvenuta nel cantiere Meyer di Turku in Finlandia, è stata consegnata a Costa solo l'altro giorno. Con i suoi 337 metri di lunghezza e i suoi 16 ponti, è la nave più grande della flotta. Porterà a pieno carico 6554 passeggeri e 1646 membri dell'equipaggio. Alla Spezia arriverà ogni venerdì e sarà l'unica nave passeggeri che transiterà nel Golfo dei Poeti sino ad aprile, quando torneranno anche le altre giganti del mare. E i numeri del 2020 si preannunciano da record. Solo alla Spezia sono previsti circa 160 scali per 850 mila passeggeri, considerando navi a pieno carico. Un aumento deciso rispetto alla stagione che si sta chiudendo, con quasi 140 scali e 600 mila passeggeri: 40 mila meno del previsto, per la cancellazione di sei scali dovuta proprio al ritardo della Smeralda. Alla Spezia sarà possibile anche imbarcarsi sulla nave numero 29 di Costa Crociere. Che è considerata una imbarcazione "green", grazie alla nuova tecnologia che consente di navigare sia in **porto** sia in mare aperto a Gnl, abbattendo le emissioni. E sarà l'ambasciatrice sul mare del design "Made in Italy". Il suo motto è "Il Belpaese sul mare": ogni ponte porta il nome di una città italiana. Non mancano i comfort, con 11 ristoranti, centro benessere, discoteca, parco acquatico e 550 metri quadrati dedicati allo shopping. Costa Smeralda farà toccate alla Spezia sino al 22 maggio 2020. Poi il suo itinerario cambierà, comprendendo Cagliari in estate e Palermo il prossimo inverno. Ma per i primi mesi della sua vita marina punterà la prua alla Spezia. Il suo primo itinerario prevede tappe anche Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca, Civitavecchia e Savona. Sul sito di Costa Crociere si parla di un prezzo medio di 1400 euro a persona per la crociera tra Natale e Capodanno. Una media di 800 euro per chi parte dalla Spezia il 10 gennaio. Il terminal di largo Fiorillo si sta preparando per accoglierla, dopo che le attività sono sospese da novembre. Dal primo gennaio, secondo indiscrezioni l'istruttoria dell'Antitrust sull'affidamento sarebbe risolta, dovrebbe subentrare la nuova gestione Costa, Royal Caribbean e Msc, le tre big che costruiranno la nuova stazione crocieristica. -



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

E a San Silvestro attracca un traghetto con più di 500 passeggeri a bordo

Una crociera di Capodanno, uno scalo che non era previsto e che è stato inserito solo negli ultimi giorni. È la sorpresa che chiuderà questo 2019 nelle acque del golfo spezzino. Sulla notizia c'è ancora uno stretto riserbo. Ma ciò che è filtrato nelle scorse ore è che il **porto** della Spezia è stato scelto da una compagnia di navigazione per organizzare un evento speciale. Si tratta di un esperimento che, se funzionerà, potrebbe riportare alla Spezia una linea importante. Che potrebbe arricchire ulteriormente l'offerta dello scalo già dal prossimo anno. Intanto a San Silvestro approderà nel **porto** spezzino un traghetto, che ha come destinazione esclusivamente il Golfo dei Poeti. A bordo ci saranno circa 500 passeggeri che parteciperanno alla mini crociera, con tanto di cena di gala e festa a bordo in attesa della mezzanotte. Un evento speciale, con tanto di party destinato a chi ha prenotato il viaggio. Ma non è detto che non saranno possibili accessi su prenotazione anche da terra. Per il momento la vendita dei biglietti non è stata ancora aperta. Il traghetto resterà attraccato al molo Garibaldi per due giornate: arriverà la mattina del 31 dicembre, quando i passeggeri potranno scendere a terra. Essendo un traghetto, avranno anche le automobili al seguito. Ciò consentirà, a chi lo vorrà, di passare l'ultimo giorno del 2019 in giro per il nostro territorio, alla scoperta delle bellezze storiche e paesaggistiche. Le Cinque Terre, come sempre, al primo posto. Alla sera la festa a bordo, una vera sorpresa, con vista sulle perle del golfo. Il traghetto leverà le ancore il pomeriggio del 1° gennaio, dopo aver salutato la prima alba del 2020 alla Spezia. Mai una nave aveva scelto La Spezia per festeggiare il Capodanno. In passato era già capitato che grandi navi facessero tappa nei giorni precedenti, per poi ripartire. Se la mini crociera funzionerà, e riscuoterà successo, potrebbe essere replicata. Ma soprattutto sancirebbe il ritorno di una compagnia di navigazione che garantirà nuovi collegamenti. - L.IV.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Piscina di Molo Italia : nessuno ne parla più

Un progetto da 4,5 milioni già stanziati dall' Autorità portuale L' inaugurazione era prevista in estate, non se n' è fatto nulla

Sondra Coggio / LA SPEZIA Era stata annunciata come primo atto della «svolta storica» della città, una «sfida per fare di Spezia una capitale mondiale», basata sull' economia delle crociere e sulla restituzione dei 58 mila metri quadrati di Calata Paita. Per quella piscina con acqua di mare, accanto al Molo Italia, l' **autorità portuale** aveva stanziato quattro milioni e mezzo di euro, sulla base di un progetto elaborato dal Comune, che contava di inaugurare la struttura nell' estate del 2019. Non è stato così. E adesso, anche se nessuno ne parla più, il progetto è letteralmente sparito dal piano triennale delle opere che il porto intende realizzare fra il 2020 ed il 2022. L' ultima volta che il Comune ha parlato della piscina del Molo Italia, è stata a giugno, alla presentazione del progetto della passerella su viale Italia. Fra le opere da realizzare in collaborazione con l' **autorità portuale**, c' era ancora la piscina, presentata come «primo passo verso la riappropriazione del mare, da parte degli spezzini». Dopo di che, il silenzio. E la scoperta della sua sparizione dalla programmazione del porto. Sul Molo Italia, nel piano triennale delle opere, è previsto solo l' ampliamento della sezione, da 12 metri attuali a 20, per «implementare la mobilità crocieristica e razionalizzare la movimentazione dei traffici marittimi». Intervento da 17 milioni di euro, 3 dei quali nel 2020. Svanita la piscina, restano nel piano altre opere che rientrano nella pianificazione del Comune e non in quella del porto. Come il milione 800 mila euro per la passerella sospesa di Viale Italia, in aggiunta alla medesima somma stanziata dall' amministrazione, e un milione 150 mila euro per la famosa fontana di acqua di mare, a getto, davanti alla Morin. Si tratta di due interventi che in verità risultano tutt' altro che certi. La passerella scontenta una parte della cordata di maggioranza, tanto che gira voce che il sindaco Pierluigi Peracchini stia pensando di dirottare la cifra sulla riqualificazione di Piazza Cavour, il cui progetto senza parcheggi suscita dubbi nella sua stessa giunta. In quanto al getto milionario, vecchia idea rispolverata dopo anni, non entusiasma nessuno. Ultima opera urbana che il porto si accollerà, è la nuova rotatoria di San Cipriano, un milione 250 mila euro. Il Comune dice che alleggerirà il traffico delle auto a Calata Paita, il quartiere più inquinato della città in termini di biossido di azoto. Nessun investimento per lo studio di impatto sanitario delle emissioni delle navi da crociera, nonostante sia stato certificato dalla stessa Arpal che sono quelle a far sfiorare la soglia. L' inquinante ha effetti dannosi sulla salute, in specie dei bambini e delle persone più fragili. Il piano del porto annuncia record di navi, in arrivo, con oltre un milione di crocieristi, ma non investe un euro per verificare le conseguenze del biossido di azoto sulla salute di chi vive in Calata Paita. Investe molto, piuttosto, su opere pubbliche già pianificate dal Comune. Questo ha scatenato un vivace dibattito social. C' è chi si chiede se «il sistema **portuale** sia diventato il 34° consigliere comunale, visto che interviene nella programmazione urbanistica», come la passerella, contestata da Italia Nostra e da tanti consiglieri comunali di opposizione e di maggioranza. -



Rumori, verdetto di Arpal Colpa del traffico stradale

Le attività portuali e quelle dei treni merci da sole non superano ipotetici limiti Ma il quadro cambia con le immissioni che arrivano dalla viabilità comunale

LA SPEZIA Il porto spezzino genera rumori che potrebbero collocarsi intorno ai limiti di legge ma se alle emissioni sonore di navi, gru e tir si aggiungono anche quelle prodotte dai treni merci e dalle auto in transito su viale San Bartolomeo, allora il quadro è decisamente più fosco, tale da superare il limite di legge più alto attualmente previsto, e da rendere necessari interventi in grado di mettere al riparo i residenti da «immissioni sonore particolarmente disturbanti». È quanto mette nero su bianco Arpal all' esito delle misurazioni fonometriche eseguite nella notte tra il 17 e 18 settembre scorsi. La relazione è stata inviata all' **Autorità portuale** e al Comune e, per conoscenza, anche alla Procura della Repubblica. Le conclusioni qui sono arrivate i tecnici dell' Ufficio inquinamento acustico dell' Agenzia regionale sono chiare, anche se i limiti derivanti dall' assenza di una disciplina normativa certa sull' inquinamento acustico delle infrastrutture portuali - che ha portato Arpal ad analizzare il fenomeno con metodi di misurazione associabili alla verifica di attività industriali, e a considerare limiti di legge desunti dalla disciplina che regola i rumori di autostrade e ferrovie - rischiano di inficiare, almeno sotto il profilo amministrativo, eventuali azioni che in presenza di una normativa certa sarebbero cogenti, ovvero obbligatori e inderogabili. Le misurazioni fonometriche realizzate nei balconi delle palazzine di viale San Bartolomeo durante quella notte di settembre, col porto impegnato a caricare e scaricare merci dalle navi Msc Rosa M, Msc Beijing e Safmarine Cameroun, e il traffico su viale San Bartolomeo praticamente azzerato, hanno evidenziato che «l' infrastruttura **portuale** da sola potenzialmente potrebbe collocarsi intorno a eventuali limiti di legge», e che la movimentazione dei treni «da sola rispetta i limiti di legge». I tecnici dell' Agenzia però sono andati oltre, e incrociando i dati ottenuti a settembre con quelli di precedenti rilevazioni del rumore stradale generato dal traffico di viale San Bartolomeo, è emerso non solo che «l' infrastruttura stradale da sola supera i limiti di legge», ma soprattutto che «l' insieme dei contributi di queste infrastrutture supera il valore limite di legge più alto attualmente previsto». In soldoni, troppo rumore, e se il sistema porto risulta quasi scagionato, a tenere banco è l' insieme di rumori che nascono laddove il porto incontra la città. Walter Piromalli, responsabile dell' ufficio inquinamento acustico, nella relazione è chiaro: «Le immissioni sonore attribuibili a tutte queste sorgenti, soprattutto per la loro persistenza nella notte, risultano essere auditivamente particolarmente disturbanti». Matteo Marcello © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Interventi sulle case pagati da Comune e Ap

L'agenzia raccomanda la 'bonifica' acustica della abitazioni che subiscono il disagio

LA SPEZIA Come risolvere il problema dei rumori aggirando le difficoltà dettate dall'estrema vicinanza tra porto e case? L'estrema ratio, per dirla con le parole di Arpal, è in quanto previsto dal decreto ministeriale del 1998, che indica i criteri per la predisposizione dei piani di contenimento e abbattimento del rumore: ovvero, la realizzazione di interventi di bonifica acustica da eseguire nelle abitazioni che subiscono il disagio, totalmente a carico dei titolari delle infrastrutture. La soluzione individuata da Arpal andrebbe a risolvere uno dei problemi più difficili «per l'intensità dei rumori provocati e per la loro persistenza», ovvero la circolazione dei mezzi pesanti nei piazzali portuali. Una soluzione, ma non l'unica, in grado di migliorare le condizioni di vita di abita a ridosso del porto, come afferma chiaramente Arpal, che sollecita le istituzioni a intervenire. Un invito non solo all'Autorità di sistema portuale ma anche al Comune. C'è da risolvere innanzitutto il rumore complessivo generato non solo dal sistema porto ma anche dalla viabilità comunale. Arpal scrive che «laddove concorrano più sorgenti infrastrutturali a determinare il superamento del valore limite più alto, i Piani di interventi di contenimento e abbattimento del rumore devono essere concertati», con il contributo al risanamento che dovrà essere «proporzionale all'impatto». Sul traffico stradale, l'invito a gestire il problema in un piano di risanamento comunale, anche perché «prevedibilmente altre strade della città devono essere interessate da interventi di contenimento del rumore». Sul traffico ferroviario, c'è l'invito all'ente portuale a studiare l'impatto delle emissioni anche a quote più alte di quella standard date le criticità riscontrate. È sull'intero sistema portuale che Arpal pone l'accento. Preso atto che «il rumore dell'infrastruttura portuale risulta molto critico in diversi recettori», occorre «programmare provvedimenti». E' doveroso assumere «tutti gli accorgimenti atti a diminuire il disturbo arrecato alla cittadinanza (interventi sui dispositivi di avviso e segnalazione, sull'alimentazione alternativa ai motogeneratori delle navi, sugli elementi che concorrono a stabilire urti meccanici fra le strutture e i mezzi mobili)». Matteo Marcello © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Hub portuale, il vicesindaco: "Fondamentale il bypass ferroviario per non vanificare il lavoro"

Il vicesindaco con delega al Porto Eugenio Fusignani ha incontrato giovedì pomeriggio il Gruppo giovani dell' Associazione agenti marittimi raccomandatori e mediatori marittimi

Il vicesindaco con delega al **Porto** Eugenio Fusignani ha incontrato giovedì pomeriggio il Gruppo giovani dell' Associazione agenti marittimi raccomandatori e mediatori marittimi, in occasione della presentazione del loro consueto calendario, di cui gli hanno fatto dono. L' appuntamento è stato l' occasione per i giovani agenti e mediatori marittimi di confrontarsi con Fusignani sui temi all' ordine del giorno. "Ringrazio i giovani dell' invito e convengo con loro che le due novità di fine novembre, l' insediamento del nuovo comandante della Capitaneria di **Porto** Giuseppe Sciarrone e la pubblicazione del bando per i lavori di dragaggio , inducono ottimismo, ma anche che occorre non dimenticare l' esigenza di certezze per il comparto marittimo e l' allarme sulle manutenzioni e sulle loro tempistiche - ha detto Fusignani - La nostra amministrazione è al fianco dei marittimi, in questi tre anni che hanno portato al bando c' è stato molto lavoro di squadra per raggiungere questi obiettivi, a maggior ragione occorre continuare a fare squadra. Auspichiamo che il piano regionale presentato dal presidente Bonaccini possa avere continuità e che non si rischi di vanificare i lavori portuali non provvedendo all' infrastrutturazione accessoria, soprattutto di strade e di ferrovia. È fondamentale il bypass ferroviario per togliere i convogli e realizzare una seconda uscita per il **porto**".

RAVENNA TODAY Cronaca

Hub portuale, il vicesindaco: "Fondamentale il bypass ferroviario per non vanificare il lavoro"

Il vicesindaco con delega al Porto Eugenio Fusignani ha incontrato giovedì pomeriggio il Gruppo giovani dell'Associazione agenti marittimi raccomandatori e mediatori marittimi

I più letti di oggi

Temporaneamente a ottobre...
 Pagine in Italia...
 Ho visto...
 Alcolico di...
 Appuntamenti

Il vicesindaco con delega al Porto Eugenio Fusignani ha incontrato giovedì pomeriggio il Gruppo giovani dell'Associazione agenti marittimi raccomandatori e mediatori marittimi, in occasione della presentazione del loro consueto calendario, di cui gli hanno fatto dono. L'appuntamento è stato l'occasione per i giovani agenti e mediatori marittimi di confrontarsi con Fusignani sui temi all'ordine del giorno.

"Ringrazio i giovani dell'invito e convengo con loro che le due novità di fine novembre, l'insediamento del nuovo comandante della Capitaneria di Porto Giuseppe Sciarrone e la pubblicazione del bando per i lavori di dragaggio, inducono ottimismo, ma anche che occorre non dimenticare l'esigenza di certezze per il comparto marittimo e l'allarme sulle manutenzioni e sulle loro tempistiche - ha detto Fusignani - La nostra amministrazione è al fianco dei marittimi, in questi tre anni che hanno portato al bando c'è stato molto lavoro di squadra per raggiungere questi obiettivi, a maggior ragione occorre continuare a fare squadra. Auspichiamo che il piano regionale presentato dal presidente Bonaccini possa avere continuità e che non si rischi di vanificare i lavori portuali non provvedendo all'infrastrutturazione accessoria, soprattutto di strade e di ferrovia. È fondamentale il bypass

Ravenna, Fusignani incontra mediatori marittimi: "C'è ottimismo, ma bisogna fare squadra"

Il vicesindaco di Ravenna con delega al **Porto** Eugenio Fusignani ha incontrato questo pomeriggio il Gruppo giovani dell' Associazione agenti marittimi raccomandatori e mediatori marittimi , in occasione della presentazione del loro consueto calendario, di cui gli hanno fatto dono. L' appuntamento è stato l' occasione per i giovani agenti e mediatori marittimi di confrontarsi con Fusignani sui temi all' ordine del giorno: 'Ringrazio i giovani dell' invito e convengo con loro che le due novità di fine novembre, l' insediamento del nuovo comandante della Capitaneria di **Porto** Giuseppe Sciarrone e la pubblicazione del bando per i lavori di dragaggio, inducono ottimismo, ma anche che occorre non dimenticare l' esigenza di certezze per il comparto marittimo e l' allarme sulle manutenzioni e sulle loro tempistiche. La nostra amministrazione è al fianco dei marittimi, in questi tre anni che hanno portato al bando c' è stato molto lavoro di squadra per raggiungere questi obiettivi, a maggior ragione occorre continuare a fare squadra. Auspichiamo che il piano regionale presentato dal presidente Bonaccini possa avere continuità e che non si rischi di vanificare i lavori portuali non provvedendo all' infrastrutturazione accessoria, soprattutto di strade e di ferrovia. È fondamentale il bypass ferroviario per togliere i convogli e realizzare una seconda uscita per il **porto**'.



Il Tirreno

Livorno

economiaeconomia

Maxi-polo dei farmaci il via entro gennaio a 2-3 anni di lavori dentro l'interporto

Sarà il terzo centro di smistamento più importante in Italia Anche Aboca entra nell'affare e Alphandery ci sta pensando
Sarà il terzo centro di smistamento più importante in Italia Anche Aboca entra nell'affare e Alphandery ci sta pensando

Samuele BartoliniGUASTICCE. Partiranno nel giro di poche settimane, probabilmente entro fine gennaio, i lavori all'interporto di Guasticce: dureranno due-tre anni per realizzare alle spalle del **porto di Livorno** un polo di stoccaggio e distribuzione dei prodotti delle aziende farmaceutiche che farà da riferimento per tutto il Centro Italia mettendosi in concorrenza con i poli di Roma e Milano. L'interporto Amerigo Vespucci c'è già, ma va potenziato. Come? Il progetto Toscana Pharma Valley è un tassello importante di questo puzzle: prenderà vita in un'area da 120mila metri quadri dove realizzare un grande magazzino digitalizzato per le merci del polo farmaceutico toscano, una delle eccellenze dell'industria della nostra regione. A regime il polo logistico all'interporto di **Livorno** darà lavoro a 150 addetti. L'ultima novità è il fatto che al fianco delle aziende fin dal primo momento a bordo del progetto (Kedrion di Castelvechio Pascoli, Molteni di Scandicci, Eli Lilly di Sesto Fiorentino e Gsk di Siena), ieri si è ufficialmente aggiunta Aboca, l'azienda di Sansepolcro che ormai è un "piccolo" gigante nel settore dei prodotti di medicina naturale. Da aggiungere che ha presentato una manifestazione di interesse Officina Profumo Farmaceutica di Santa Maria Novella (Firenze), presieduta dall'imprenditore Eugenio Alphandery. L'annuncio è stato dato a Firenze a Palazzo Strozzi Sacratini dal presidente della Regione Enrico Rossi, assieme a Massimo Mercati, amministratore delegato di Aboca e Giuseppe Seghi Recli, presidente di Toscana Pharma Valley (e amministratore delegato di Molteni). Il polo high tech lo tireranno su un gruppo di costruttori legati agli operatori della logistica scelti da Toscana Pharma Valley per la gestione dei flussi di farmaci delle aziende toscane: si stanno valutando le proposte degli operatori ma la fase negoziale sta per concludersi. Sarà un grande magazzino digitalizzato tipo Amazon: «Tutti i farmaci saranno tracciati. Quando verranno spediti, le aziende potranno seguire il loro viaggio, sapere a che temperatura vengono trasportati, sapere quando arrivano a destinazione. Tutto grazie a dei sensori digitali che seguiranno il loro percorso», spiega il Giuseppe Seghi Recli. Una parte dei farmaci prenderanno la via del mare salpando con le navi dal **porto di Livorno**. Ecco perché lo scavalco ferroviario è un passaggio fondamentale: costo 24 milioni di euro, di cui 19 provengono dalle casse della Regione. «In questo modo - dice il governatore Rossi - l'area dietro il **porto di Livorno** diventerà una grande snodo logistico. Dei lavori allo scavalco parlerò nei prossimi giorni con l'amministratore delegato di Rfi (Fs) Maurizio Gentile». All'interno di questo disegno - che è al tempo stesso infrastrutturale, industriale e logistico - Rossi ricorda il ruolo dell'espansione a mare del **porto** con la maxi-Darsena e quello del collegamento ferroviario di Collesalveti e il bypass di Pisa. «Così l'interporto si trasformerà nel retroporto di **Livorno**», dice Rossi. Ma l'incontro è stato l'occasione anche per tornare sul problema dei problemi in campo infrastrutturale



Il Tirreno

Livorno

per la Toscana costiera: la riqualificazione della Tirrenica. «Chiedo l'intervento del governo, noi quello che dovevamo fare l'abbiamo fatto», dice il presidente Rossi. Certo è che se la Tirrenica non verrà riqualificata, i prodotti farmaceutici potranno andare per mare, ma non potranno essere trasportati lungo il corridoio stradale che da Livorno arriva a Roma. -- / Altro servizio a Pag. 13.

Corsini e il ferro rovente

LIVORNO Pretendere chiarezza, in tempi come questi dove la chiarezza è un'araba fenice anche a livello di governo centrale e non entriamo in termini di politica partitica per carità di patria può sembrare un'altra utopia. Eppure chi governa anche le cose locali (Gozzano le avrebbe chiamate le piccole buone cose di pessimo giusto, visto come s'incrociano poteri che vanno dall'economia alla magistratura) ha l'obbligo di essere chiaro, perché dalle sue scelte dipendono investimenti, lavoro, famiglie. La premessa è troppo lunga? Chiedo scusa. Ma l'appuntamento del Comitato di Gestione portuale del 19 dicembre prossimo a Palazzo Rosciano sistema del Tirreno settentrionale è di quelli storici: c'è da approvare oppure no il regolamento delle concessioni nel demanio portuale sia di Livorno che di Piombino. **Stefano Corsini** e il suo staff ci hanno lavorato da tempo, con ripetuti contatti anche con i terminalisti e in generale con gli imprenditori delle banchine: ma secondo alcune voci, c'è il rischio concreto che il regolamento venga impallinato: o talmente castrato da risultare ancora una volta con più incertezze che non punti fermi. Insomma, c'è tensione. Stiamo orecchiando, ovviamente: e niente di quello che possiamo dire di aver ascoltato è ufficiale. Quello che ci preme, da voce (modesta) degli imprenditori del porto, è che si arrivi ad avere chiarezza sulle regole. Il nostro sistema è già stato troppo fustigato magistratura in testa per regole che sarebbero state tirate da una parte o dall'altra come una coperta troppo corta. Abbiamo aspettato un anno o quasi perché intervenisse il ministero a far chiarezza. Non è intervenuto. Adesso **Corsini** ha il cerino, anzi il ferro rovente in mano. Non vorremmo che per spegnerlo, finisse con ottenere solo un buco nell'acqua. Antonio Fulvi



La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Piombino, Isola d' Elba

Onorato punta sul business delle auto

Progetto 'Manta Logistics': «Piombino diventa la porta della Germania per l' esportazione di quattro ruote»

PIOMBINO Il porto al centro dello sviluppo della divisione «Automotive» del gruppo Onorato. Già il settore con un progetto entrato nel vivo a inizio del 2018 ha fatto registrare in poco meno di due anni una crescita del 75 per cento dei traffici, con risultati record lo scorso anno e risultati ulteriormente migliorati nel 2019 che - rispetto a quel record - fa registrare un' ulteriore crescita del 10 per cento. Ma ora grazie alla collaborazione sempre maggiore con Ars Altmann, il gruppo tedesco che è leader europeo nella movimentazione di autovetture, ha portato anche alla nascita di una nuova joint venture, «Manta Logistics», che non solo sta già operando sui trasporti per le Isole, ma ha anche firmato una rivoluzionaria proposta di gestione delle banchine del porto di Piombino ed è in gara in questo momento per aggiudicarsene la gestione. «Il nostro progetto - spiega Achille Onorato, amministratore delegato di Onorato Armatori - non riguarda solamente l' Italia, ma vuole essere una porta della Germania per l' esportazione di auto negli Stati Uniti e nel Far East e anche per l' arrivo di auto destinate al Centro Europa che arrivano sulle banchine di altri porti, esclusivamente stranieri». «Con il progetto di «Manta Logistics»- continua Onorato - Piombino può candidarsi come nuovo gate europeo per la movimentazione di automobili». «Siamo davvero soddisfatti - spiega Alessandro Onorato, vicepresidente e responsabile commerciale del gruppo - perché, grazie al lavoro della nostra squadra e alla collaborazione con un leader assoluto del settore come Ars Altmann, sono diventate nostri clienti tutte le case automobilistiche più prestigiose».



Onorato Armatori parte in quinta in automotive, partnership con Ars Altmann

Il gruppo Onorato Armatori sempre più lanciato nel settore dell' Automotive , in pole position nell' innovazione e nei risultati che ne attestano la crescita, innesca la quinta marcia e parte in corsia di sorpasso. Il 'progetto Automotive' su cui si sono concentrati i manager del gruppo ha fatto sì infatti che le autovetture nuove movimentate sulle linee delle Compagnie di Onorato Armatori, con un progetto entrato nel vivo a inizio del 2018, abbiano fatto registrare in poco meno di due anni una crescita del 75 per cento dei traffici, con risultati record lo scorso anno. Risultati ulteriormente migliorati nel 2019 che - rispetto a quel record - fa registrare un' ulteriore crescita del 10 per cento. E a impreziosire ulteriormente questi risultati ci sono i dati relativi ai traffici dei mezzi pesanti per il trasporto di automobili, quelli generalmente conosciuti come "bisarche": in questo caso, fra il 2018 e il 2019 la crescita in metri lineari trasportati è stata superiore al 90 per cento, con un quasi raddoppio dei volumi. Un risultato straordinario ottenuto anche grazie all' entrata in linea di 'Maria Grazia Onorato' , la ro-ro più grande e più green del Mediterraneo, perfetta anche per questo tipo di trasporti, che richiedono ovviamente dimensioni e dotazioni particolari, come quelle di queste navi di ultimissima generazione. E il rinnovo della flotta, con "Maria Grazia Onorato" e la sua gemella "Alf Pollak", pronta per entrare in linea, è uno degli elementi decisivi che hanno contribuito a questo successo. Gli ottimi risultati dell' Automotive riguardano al momento le due Isole maggiori dove, grazie al network di collegamenti, si è tornati ad imbarcare anche auto nuove destinate al mercato della Sicilia e della Sardegna, con alcuni fra i maggiori brand automobilistici che sono tornati a scegliere Moby e Tirrenia per raggiungere i concessionari dell' isola. Risultati ottenuti dalla divisione Automotive del gruppo Onorato anche grazie alla collaborazione sempre maggiore con Ars Altmann , il Gruppo tedesco che è leader europeo nella movimentazione di autovetture, partner sempre più stretto di Onorato Armatori, con cui lavora in modo coordinato e strategico per i rispettivi mercati di riferimento. Una partnership, quella fra il Gruppo Onorato e Ars Altmann, che ha portato anche alla nascita di una nuova joint venture, "Manta Logistics" , che non solo sta già operando sui trasporti per le Isole, ma ha anche firmato una rivoluzionaria proposta di gestione delle banchine del **porto di Piombino** ed è in gara in questo momento per aggiudicarsene la gestione. "Il nostro progetto - spiega Achille Onorato, amministratore delegato di Onorato Armatori - non riguarda solamente l' Italia, ma vuole essere una porta della Germania per l' esportazione di auto negli Stati Uniti e nel Far East e anche per l' arrivo di auto destinate al Centro Europa che attualmente arrivano sulle banchine di altri porti, esclusivamente stranieri. Con il progetto di "Manta Logistics", invece, **Piombino** può candidarsi come nuovo gate europeo per la movimentazione di automobili". Numeri così positivi, con ottimi risultati sulla quantità delle auto movimentate, si abbinano alla qualità del traffico con i maggiori brand automobilistici coinvolti: "Siamo davvero soddisfatti - spiega Alessandro Onorato, vicepresidente e responsabile commerciale del gruppo - perché, grazie al lavoro della nostra squadra e alla collaborazione con un leader assoluto del settore come Ars Altmann, sono diventate nostri clienti tutte le case automobilistiche più prestigiose. E, non ultima delle soddisfazioni, è quella di essere decisivi per il rispetto e la tutela dell' ambiente togliendo bisarche dalle strade, con il combinato "verde" fra il trasporto via mare e quello su ferrovia , con i treni carichi di auto che contribuiscono in modo decisivo all' abbattimento del CO2 nell' atmosfera". RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright Adnkronos.



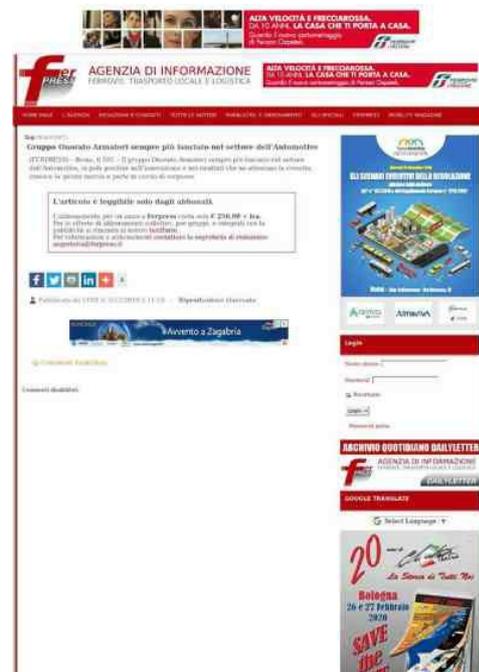
Onorato Armatori parte in quinta in automotive, partnership con Ars Altmann

Roma, 6 dic. (Adnkronos) - Il gruppo Onorato Armatori sempre più lanciato nel settore dell' Automotive, in pole position nell' innovazione e nei risultati che ne attestano la crescita, innesca la quinta marcia e parte in corsia di sorpasso. Il 'progetto Automotive' su cui si sono concentrati i manager del gruppo ha fatto sì infatti che le autovetture nuove movimentate sulle linee delle Compagnie di Onorato Armatori, con un progetto entrato nel vivo a inizio del 2018, abbiano fatto registrare in poco meno di due anni una crescita del 75 per cento dei traffici, con risultati record lo scorso anno. Risultati ulteriormente migliorati nel 2019 che - rispetto a quel record - fa registrare un' ulteriore crescita del 10 per cento. E a impreziosire ulteriormente questi risultati ci sono i dati relativi ai traffici dei mezzi pesanti per il trasporto di automobili, quelli generalmente conosciuti come "bisarche": in questo caso, fra il 2018 e il 2019 la crescita in metri lineari trasportati è stata superiore al 90 per cento, con un quasi raddoppio dei volumi. Un risultato straordinario ottenuto anche grazie all' entrata in linea di 'Maria Grazia Onorato', la ro-ro più grande e più green del Mediterraneo, perfetta anche per questo tipo di trasporti, che richiedono ovviamente dimensioni e dotazioni particolari, come quelle di queste navi di ultimissima generazione. E il rinnovo della flotta, con "Maria Grazia Onorato" e la sua gemella "Alf Pollak", pronta per entrare in linea, è uno degli elementi decisivi che hanno contribuito a questo successo. Gli ottimi risultati dell' Automotive riguardano al momento le due Isole maggiori dove, grazie al network di collegamenti, si è tornati ad imbarcare anche auto nuove destinate al mercato della Sicilia e della Sardegna, con alcuni fra i maggiori brand automobilistici che sono tornati a scegliere Moby e Tirrenia per raggiungere i concessionari dell' isola. Risultati ottenuti dalla divisione Automotive del gruppo Onorato anche grazie alla collaborazione sempre maggiore con Ars Altmann, il Gruppo tedesco che è leader europeo nella movimentazione di autovetture, partner sempre più stretto di Onorato Armatori, con cui lavora in modo coordinato e strategico per i rispettivi mercati di riferimento. Una partnership, quella fra il Gruppo Onorato e Ars Altmann, che ha portato anche alla nascita di una nuova joint venture, "Manta Logistics", che non solo sta già operando sui trasporti per le Isole, ma ha anche firmato una rivoluzionaria proposta di gestione delle banchine del **porto di Piombino** ed è in gara in questo momento per aggiudicarsene la gestione. "Il nostro progetto - spiega Achille Onorato, amministratore delegato di Onorato Armatori - non riguarda solamente l' Italia, ma vuole essere una porta della Germania per l' esportazione di auto negli Stati Uniti e nel Far East e anche per l' arrivo di auto destinate al Centro Europa che attualmente arrivano sulle banchine di altri porti, esclusivamente stranieri. Con il progetto di "Manta Logistics", invece, **Piombino** può candidarsi come nuovo gate europeo per la movimentazione di automobili". Numeri così positivi, con ottimi risultati sulla quantità delle auto movimentate, si abbinano alla qualità del traffico con i maggiori brand automobilistici coinvolti: "Siamo davvero soddisfatti - spiega Alessandro Onorato, vicepresidente e responsabile commerciale del gruppo - perché, grazie al lavoro della nostra squadra e alla collaborazione con un leader assoluto del settore come Ars Altmann, sono diventate nostri clienti tutte le case automobilistiche più prestigiose. E, non ultima delle soddisfazioni, è quella di essere decisivi per il rispetto e la tutela dell' ambiente togliendo bisarche dalle strade, con il combinato "verde" fra il trasporto via mare e quello su ferrovia, con i treni carichi di auto che contribuiscono in modo decisivo all' abbattimento del CO2 nell' atmosfera".



Gruppo Onorato Armatori sempre più lanciato nel settore dell' Automotive

(FERPRESS) - Roma, 6 DIC - Il gruppo Onorato Armatori sempre più lanciato nel settore dell' Automotive, in pole position nell' innovazione e nei risultati che ne attestano la crescita, innesca la quinta marcia e parte in corsia di sorpasso. Il "progetto Automotive" su cui si sono concentrati i manager del gruppo ha fatto sì infatti che le autovetture nuove movimentate sulle linee delle Compagnie di Onorato Armatori - con un progetto entrato nel vivo a inizio del 2018 - abbiano fatto registrare in poco meno di due anni una crescita del 75 per cento dei traffici, con risultati record lo scorso anno. Risultati ulteriormente migliorati nel 2019 che - rispetto a quel record - fa registrare un' ulteriore crescita del 10 per cento. E a impreziosire ulteriormente questi risultati ci sono i dati relativi ai traffici dei mezzi pesanti per il trasporto di automobili, quelli generalmente conosciuti come "bisarche": in questo caso, fra il 2018 e il 2019 la crescita in metri lineari trasportati è stata superiore al 90 per cento, con un quasi raddoppio dei volumi. Un risultato straordinario ottenuto anche grazie all' entrata in linea di "Maria Grazia Onorato", la ro-ro più grande e più green del Mediterraneo, perfetta anche per questo tipo di trasporti, che richiedono ovviamente dimensioni e dotazioni particolari, come quelle di queste navi di ultimissima generazione. E il rinnovo della flotta, con "Maria Grazia Onorato" e la sua gemella "Alf Pollak", pronta per entrare in linea, è uno degli elementi decisivi che hanno contribuito a questo successo. Gli ottimi risultati dell' Automotive riguardano al momento le due Isole maggiori dove, grazie al network di collegamenti, si è tornati ad imbarcare anche auto nuove destinate al mercato della Sicilia e della Sardegna, con alcuni fra i maggiori brand automobilistici che sono tornati a scegliere Moby e Tirrenia per raggiungere i concessionari dell' isola. Risultati ottenuti dalla divisione Automotive del gruppo Onorato anche grazie alla collaborazione sempre maggiore con Ars Altmann, il Gruppo tedesco che è leader europeo nella movimentazione di autovetture, partner sempre più stretto di Onorato Armatori, con cui lavora in modo coordinato e strategico per i rispettivi mercati di riferimento. Una partnership, quella fra il Gruppo Onorato e Ars Altmann, che ha portato anche alla nascita di una nuova joint venture, "Manta Logistics", che non solo sta già operando sui trasporti per le Isole, ma ha anche firmato una rivoluzionaria proposta di gestione delle banchine del **porto di Piombino** ed è in gara in questo momento per aggiudicarsene la gestione. "Il nostro progetto - spiega Achille Onorato, amministratore delegato di Onorato Armatori - non riguarda solamente l' Italia, ma vuole essere una porta della Germania per l' esportazione di auto negli Stati Uniti e nel Far East e anche per l' arrivo di auto destinate al Centro Europa che attualmente arrivano sulle banchine di altri porti, esclusivamente stranieri. Con il progetto di "Manta Logistics", invece, **Piombino** può candidarsi come nuovo gate europeo per la movimentazione di automobili". Numeri così positivi, con ottimi risultati sulla quantità delle auto movimentate, si abbinano alla qualità del traffico con i maggiori brand automobilistici coinvolti: "Siamo davvero soddisfatti - spiega Alessandro Onorato, vicepresidente e responsabile commerciale del gruppo - perché, grazie al lavoro della nostra squadra e alla collaborazione con un leader assoluto del settore come Ars Altmann, sono diventate nostri clienti tutte le case automobilistiche più prestigiose. E, non ultima delle soddisfazioni, è quella di essere decisivi per il rispetto e la tutela dell' ambiente togliendo bisarche dalle strade, con il combinato "verde" fra il trasporto via mare e quello su ferrovia, con i treni carichi di auto che contribuiscono in modo decisivo all' abbattimento del CO2 nell' atmosfera".



La Gazzetta Marittima

Piombino, Isola d' Elba

Il presidente della Regione Toscana 'a Bruxelles anche per Piombino'

BRUXELLES Le aree di crisi, come quella di Piombino, sono destinatarie non solo di finanziamenti statali, ma anche di fondi europei come il FESR e il Fondo Sociale. La siderurgia è un settore chiave sia per l'Italia sia per l'Unione Europea e in queste settimane a Bruxelles, al Comitato delle Regioni, sono in corso importanti dibattimenti che riguardano le nuove strategie politiche della appena insediata Commissione Von der Leyen che avranno delle conseguenze dirette sulla prossima programmazione dei fondi di coesione. Per questo motivo ho considerato necessario non mancare alla sessione plenaria del Comitato delle Regioni a Bruxelles, la prima dopo l'insediamento della nuova Commissione Europea e alla presenza del Parlamento Europeo David Sassoli. Lo ha detto a Bruxelles il presidente della Regione Enrico Rossi partecipando alla sessione plenaria del Comitato delle Regioni. La Presidenza finlandese ha aggiunto presenterà al prossimo Consiglio europeo un documento al ribasso che propone tagli alle regioni e non apre verso nuove risorse per finanziare il Just Transition Fund, destinato proprio all'ammodernamento dell'industria pesante, tra cui la metallurgia. Sono partite importanti che si stanno giocando in questi giorni a Bruxelles e le Regioni rischiano di essere tagliate fuori. Francamente non comprendo tutte queste polemiche per un rinvio richiesto già venerdì scorso. Con il Ministero dello Sviluppo Economico stiamo concordando una data utile a breve.



Traghetti spostati nell' area ex silos Ap e Comune prendono le misure

Simonella: «La scelta temporanea potrebbe diventare definitiva. Con benefici ambientali rilevanti per la città»

GLI ASSETTI ANCONA Nel mezzo delle difficoltà nascono le opportunità. La pioggia di fuliggine in centro a causa del guasto del generatore diesel di un traghetto e l' intersezione delle banchine 13 e 14 è off-limits per «anomalie tecniche» hanno offerto l' assist ad **Autorità portuale** e Comune di ragionare sullo spostamento dei traghetti più verso la nuova darsena. Ovvero sfruttando le banchine dove sono stati già abbattuti i silos, una scelta da sperimentare per poi magari trasformarla in assetto definitivo dello scalo. Le previsioni Si potrebbe così attuare una previsione del Piano regolatore del porto che potrebbe permettere anche di ampliare l' area del porto storico abbattendo un' ulteriore porzione delle barriere. «In questi giorni come Comune stiamo ragionando con l' **Autorità Portuale** sullo spostamento momentaneo di parte dei traffici dei traghetti nelle banchine 19, 20 e 21 in cui sono stati demoliti i silos - rivela l' assessore al Porto Ida Simonella con un post su Facebook - Questo perché è di questi giorni la notizia che la banchina 13 del porto entrerà in manutenzione. Per chi non fosse pratico, si tratta della zona a ridosso della sede dell' **Autorità Portuale**, destinata all' attracco dei traghetti.

È chiaro che ciò rappresenta un disagio per la normale attività complessiva ma è anche l' opportunità di sperimentare una soluzione che auspichiamo da tempo e che , dopo i dovuti percorsi amministrativi, può diventare stabile. Sappiamo che l' obiettivo principale - aggiunge l' assessore Simonella - è quello di migliorare l' organizzazione del porto e consentirne il suo sviluppo ma è evidente che tutto ciò produrrebbe benefici ambientali rilevanti per tutta la città». Sulla carta tutto abbastanza semplice. Ma bisogna fare i conti con svariati fattori, come emerso anche dal dibattito seguito alla pubblicazione del post. Gli incastri «Come verranno ormeggiati i traghetti? In caso di concomitante arrivo della Msc di circa 270 metri come riuscirà a fare manovra tenendo conto che alcuni traghetti sono di oltre i 200 metri?». «Sono queste le valutazioni in corso, che possono essere affrontate e gestite anche con opportune programmazioni - commenta la Simonella - Tante cose devono ancora incastrarsi: demolizione definitiva silos, area ex Bunge da recuperare, necessita dei traffici merci. Sarà una buona occasione per fare serie e ponderate valutazioni». Massimiliano Petrilli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



L'incidente

Fuliggine, le scuse del gruppo Grimaldi

L' emissione di fuliggine dalla Mykonos Palace è avvenuta «giovedì alle 9.15 durante la fase di ormeggio» quando «è stato riscontrato un problema tecnico al gruppo generatori diesel. Guasto immediatamente risolto dall' equipaggio e le operazioni proseguite senza ulteriore complicazione». Lo ricostruisce in una nota il gruppo Grimaldi che «si rammarica per quanto accaduto e si scusa per i disagi arrecati ad abitanti e commercianti» e parla di «episodio isolato». La compagnia ricorda poi che «la Mykonos Palace è infatti «l' unica nave a scalare il porto di Ancona dotata (già da tempo) di un sistema di depurazione dei gas di scarico, capace di abbattere significativamente le emissioni di zolfo e di particolato».

Ancona Corriere Adriatico
Sabato 7 dicembre 2019

Traghetti spostati nell'area ex silos Ap e Comune prendono le misure

Simone: «La scelta temporanea potrebbe diventare definitiva. Con benefici ambientali rilevanti per la città»

IL CASO
L'incidente del 7 dicembre ha spostato i traghetti nell'area ex silos. La scelta è temporanea, ma potrebbe diventare definitiva. Con benefici ambientali rilevanti per la città.

L'incidente
Fuliggine, le scuse del gruppo Grimaldi. L'incidente del 7 dicembre ha spostato i traghetti nell'area ex silos. La scelta è temporanea, ma potrebbe diventare definitiva. Con benefici ambientali rilevanti per la città.

LA RISPONSA
Il gruppo Grimaldi si rammarica per quanto accaduto e si scusa per i disagi arrecati ad abitanti e commercianti. Parla di «episodio isolato».

Mancinelli firma, Polenta assessore
«Il park S. Martino? Può essere utile»

BOVINAPARTE
L'azienda di Bovina parte per il mare. L'azienda di Bovina parte per il mare.

ACCORDO DI PIRELLA S. ROMANINO (AN)
L'azienda di Pirella parte per il mare. L'azienda di Pirella parte per il mare.

LA RISPONSA
Il gruppo Grimaldi si rammarica per quanto accaduto e si scusa per i disagi arrecati ad abitanti e commercianti. Parla di «episodio isolato».

Mancinelli firma, Polenta assessore
«Il park S. Martino? Può essere utile»

BOVINAPARTE
L'azienda di Bovina parte per il mare. L'azienda di Bovina parte per il mare.

ACCORDO DI PIRELLA S. ROMANINO (AN)
L'azienda di Pirella parte per il mare. L'azienda di Pirella parte per il mare.



Grimaldi, fuliggine Ancona caso isolato

(ANSA) - **ANCONA**, 6 DIC - Precisazioni del Gruppo Grimaldi in merito al guasto della motonave Mikonos Palace, della consociata Minoan Lines, che ha provocato la dispersione in aria di un pulviscolo fuliginoso ad **Ancona**. Ieri mattina durante la fase di ormeggio, riferisce una nota, è stato riscontrato un problema tecnico al gruppo generatori diesel della nave che ha causato l'emissione di fuliggine dal fumaiolo e che è stato immediatamente risolto dall'equipaggio. Il Gruppo Grimaldi "si rammarica per quanto accaduto e si scusa per i disagi arrecati agli abitanti e ai commercianti anconetani". "Un episodio isolato" sottolinea la Compagnia, ribadendo il suo impegno per l'ambiente. La Mykonos Palace è l'unica nave a scalare nel **porto di Ancona** dotata da tempo di "un sistema di depurazione dei gas di scarico, che abbatte le emissioni di zolfo allo 0,1%, in anticipo rispetto alla nuova normativa dell'Imo (Organizzazione Marittima Internazionale) che prescrive dal primo gennaio 2020 limiti di emissione di zolfo non superiori allo 0,5%.



Porti, un patto per entrare nelle reti Ue

PESCARA. Nel periodo 2014-20 l'Unione europea ha programmato tramite il Cef (Connecting Europe Facility, il principale strumento di investimento per i progetti di trasporto), circa 20 miliardi di euro per lo sviluppo di infrastrutture stradali, ferroviarie, portuali. Nei successivi sette anni (2021-2027) il budget Ue su questo fondo salirà a circa 30 miliardi di euro: 24 miliardi per lo sviluppo dei corridoi trasportistici, 6,5 miliardi per il programma di Military Mobility (vedi servizio in basso), il programma per favorire la mobilità delle forze armate europee in caso di crisi. L'INTESA. Da questo fiume di denaro l'Abruzzo è al momento escluso, perché nessuno dei corridoi europei tocca il nostro territorio. E' per questo che l'intesa che sarà firmata il 12 dicembre alla Camera di Commercio Chieti Pescara dalla Regione Abruzzo e dall'**Autorità portuale** di Ancona potrebbe rivelarsi importante. L'intesa è maturata nel corso di un incontro a ottobre tra il governatore Marco Marsilio e il presidente dell'**Autorità portuale** di Ancona Rodolfo Giampieri (che ha competenze anche sui porti di Ortona e Pescara, dopo che la riforma delle **Autorità** portuali li ha inseriti nel 2016 all'interno dell'**Autorità** di **sistema portuale** del mare Adriatico Centrale). Il 12 Marsilio e Giampieri firmeranno un testo nel quale vengono indicati tre obiettivi: l'inserimento di tutti i porti del mare Adriatico centrale nella rete core, cioè nei corridoi europei Ten-T; l'inclusione della rete ferroviaria e viaria adriatica nel corridoio Adriatico Baltico almeno fino al porto di Ortona (oggi il corridoio si ferma a Ravenna) e, se ci sono le condizioni fino a Bari; l'inserimento del porto di Ortona nella rete dei corridoi strategici (core) e globali (comprehensive), «in considerazione», si legge nella bozza dell'intesa, «della rilevanza militare dello scalo nell'ambito della prossima priorità Cef Military Mobility». CORRIDOIO V. Nell'intesa si prende in considerazione, anzi si considera «fondamentale», lavorare per l'istituzione di una diramazione del Corridoio Mediterraneo (o corridoio V) che dalla Penisola Iberica porta ai Balcani. Oggi il corridoio collega i porti di Algeiras, Cartagena, Valencia, Tarragona e Barcellona nella Penisola Iberica, con l'Ungheria e il confine ucraino, passando per il sud della Francia, l'Italia settentrionale (attraverso la costruenda Torino-Lione) e la Slovenia, con una sezione in Croazia. TRASVERSALITÀ. Nell'intesa Abruzzo-Ancona si recepisce la tesi sulla grande potenzialità economica della trasversalità intermodale Tirreno-Adriatico documentata negli studi di Antonio Nervegna ed Euclide Di Pretoro, sostenuta in questi anni da molte associazioni di impresa (Confindustria in testa), dai sindacati e da molti sindaci delle aree interne abruzzesi. Quella tesi prevedeva il passaggio dei porti regionali sotto l'**Autorità portuale** di Civitavecchia e lo sviluppo della direttrice trasversale Barcellona-Civitavecchia-Ortona-Ploce. In questo caso è Ancona che, con la Regione, si fa promotrice del progetto. Ma cruciale resta il ruolo del porto di Civitavecchia, col quale Ancona sta già intensificando i rapporti con il progetto infrastrutturale viario del cosiddetto Quadrilatero. BRUXELLES. Ora si tratterà di convincere Bruxelles, cercando di inserire l'Abruzzo (e le Marche) nella fase di revisione, in corso, dei corridoi europei. Nel documento, **Autorità portuale** e Regione si impegnano «anche disgiuntamente» a lavorare per questo progetto, nel quale viene incluso il porto di Vasto che oggi non fa parte dell'**Autorità** di **sistema portuale**. Dopo la firma del 12, il comitato di gestione dell'**Autorità portuale** di Ancona approverà una delibera specifica entro 40 giorni. Ma l'intesa resterà aperta: le due parti, infatti, sollecitano la partecipazione di altri enti e istituzioni. Poi non resta che conquistare la fiducia di Bruxelles. Ma non sarà facile. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Shipping, le eccellenze doriche al femminile si raccontano

Andrea Morandi, Presidente di International Propeller club di Ancona, ha presentato "Le donne dello shipping raccontano"

«Anche lo shipping può rappresentare un' occasione di crescita per l' occupazione e la valorizzazione delle professionalità femminili. Ancona, da questo punto di vista, rappresenta un esempio con storie ed esperienze significative da illustrare e raccontare. Occorre tuttavia aprire nuovi spazi ed opportunità, questa il contributo di riflessione che vorremmo portare con il convegno». Andrea Morandi, Presidente di International Propeller club di Ancona, ha presentato "Le donne dello shipping raccontano", appuntamento organizzato dallo stesso club dorico oggi giovedì 5 dicembre, nella sala Marconi dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Adriatico Centrale. Una occasione, questa, anche per riflettere sul tema sempre più dibattuto del gender gap, con riferimento specifico all' economia del mare. «Se si associa il lavoro fisico all' attività nei porti il riferimento immediato sono le figure maschili, mentre, cambiando prospettiva e concentrandoci sugli ambiti gestionali, amministrativi e dirigenziali le possibilità per l' occupazione femminile ci sono e devono aumentare. Nella comunità anconetana possiamo vantare importanti esempi di donne di successo, che giovedì ci racconteranno la loro esperienza», spiega sempre Morandi. L' appuntamento all' **Autorità Portuale** è stato pertanto l' occasione per aprire una nuova finestra sulle professioni del mare al femminile, con dati e numeri circa attività e compensi. Hanno partecipato all' incontro Greta Tellarini, docente al Dipartimento Scienze Giuridiche dell' Università di Bologna e Direttore del Master in Diritto Marittimo, oltre che socia di WISTA Italy, Associazione nazionale che da 25 anni riunisce le professioniste dello shipping; la stessa Gloria Lucarini, già Segretaria Generale dell' **Autorità Portuale** di Ancona e professionista riconosciuta nel settore sia in ambito pubblico che privato; infine Simona Giovagnoni, Segretario di Ansep Unitam, l' associazione nazionale che raggruppa le aziende operanti nel settore dei servizi ecologici portuali e della Tutela dell' Ambiente Marino. A livello mondiale, ha spiegato Tellarini illustrando dati tratti da un rapporto di International Maritime Organization, su 1 milione 200mila marittimi, è occupato solo il 2 per cento delle professionalità femminili, di cui il 94 per cento nel settore delle crociere. Una situazione deficitaria che si registra anche sotto l' aspetto economico in quanto la differenza retributiva tra uomini e donne risulta del 45 per cento. Passione, metodo e competenza sono invece gli strumenti necessari nell' affermazione professionale secondo Gloria Lucarini, la quale ha raccontato la propria esperienza lavorativa che l' ha vista, tra le altre occupazioni, per otto anni alla guida della Segreteria Generale dell' **Autorità Portuale**. La Lucarini ha inoltre ricordato come le capacità femminili, tra cui l' empatia, rappresentino un valore aggiunto nella gestione manageriale dei sistemi complessi. Simona Giovagnoni ha indicato invece come doti tipicamente femminili ed utilissime nell' attività professionale l' intuitività, il sacrificio e la capacità organizzative. International Propeller club di Ancona ha offerto quindi una ulteriore occasione per tracciare una fotografia generale dell' occupazione femminile legata all' economia del mare e, contemporaneamente, per illustrare le esperienze d' eccellenza presenti nel capoluogo dorico che, come dimostrato dall' incontro, non mancano e che possono comunque crescere.



CONTROLLI FRONTALIERI: APPROVATO SCHEMA ACCORDO CON AGENZIA DOGANE PER SPAZI PORTO ORTONA

Publicazione: 06 dicembre 2019 alle ore 18:04 ORTONA - "Approvato l' accordo di contratto per la concessione in uso gratuito alla Regione Abruzzo di specifici spazi all' interno dell' area portuale di Ortona in disponibilità dell' Agenzia delle Dogane e del Monopolio per agevolare e facilitare le attività commesse al 'posto di controllo frontaliere', ossia quelle misure di protezione contro l' introduzione nella Comunità Europea di organismi nocivi ai vegetali o ai prodotti vegetali e contro la loro diffusione". Ad annunciarlo sono gli assessori regionali Emanuele Imprudente, Guido Liris e Mauro Febbo. "Il Porto di Ortona - spiegano - è il principale scalo commerciale polifunzionale abruzzese. Ed oggi riveste un ruolo fondamentale per la movimentazione di cereali, ad uso umano e mangimistico e, per la presenza di numerosi operatori particolarmente attivi nell' industria pastaia e mangimistica, riveste un ruolo strategico per l' intera economia regionale. Solo nel 2019 le importazioni hanno riguardato grano tenero, grano duro e mais proveniente da diversi Paesi come Russia, Moldavia, USA, Ucraina, Kazakhistan per un totale di 98.722,831 tonnellate. Mentre le esportazioni di sottoprodotti della lavorazione del grano duro ad uso umano, con destinazione Turchia, è stato calcolato per circa 4.500 tonnellate. L' applicazione - sottolineano Imprudente, Liris e Febbo - dei nuovi regolamenti relativi ai controlli ufficiali sugli alimenti, sulla sanità delle piante e sui prodotti fitosanitari, impongono l' adeguamento delle strutture presenti nelle aree portuali ai requisiti minimi richiesti. Pertanto, si è ritenuto di trovare spazi con attrezzature in prossimità dello scalo, al punto d' ingresso, per svolgere agevolmente l' esecuzione dei controlli ufficiali per ciascuna delle categorie di merci per le quali il posto di controllo frontaliere è stato designato. Questa concessione gratuita dei locali - concludono i tre componenti di Giunta - è una soluzione temporanea in vista della prossima realizzazione nello scalo marittimo di Ortona, da parte dell' Autorità portuale dell' Adriatico Centrale, di una nuova costruzione in cui potrebbero trovare adeguata sistemazione tutti gli Enti a fornire Servizi nella stessa area portuale".



La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Nei porti Ancona e Ortona digitalizzati trasporti eccezionali

ANCONA Prosegue il percorso di informatizzazione e digitalizzazione degli scali di competenza dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale**. Dal 1 gennaio 2020, secondo un'ordinanza del presidente **Rodolfo Giampieri**, i veicoli con trasporti eccezionali, con o senza carico a bordo, potranno accedere e circolare nelle aree portuali di Ancona e Ortona solo dopo aver ottenuto l'autorizzazione telematica al transito che sostituirà quella cartacea, che sarà valida fino al 31 dicembre 2019. Un'innovazione che completa il quadro di informatizzazione per il rilascio delle autorizzazioni digitali per l'accesso e il transito dei mezzi e che consente il controllo puntuale sulla circolazione in porto, in totale sicurezza e con velocità e precisione di esecuzione. Un **sistema** informatizzato che viene realizzato nella piena collaborazione con le forze dell'ordine e le istituzioni che operano in ambito **portuale**, Capitaneria di Porto, Guardia di Finanza, Polizia di Stato e Agenzia dei Monopoli e delle Dogane.



Un anno d' accordo volontario per 'Ancona Blue Agreement'

ANCONA Un anno di impegno condiviso per la sostenibilità. L'accordo volontario **Ancona Blue Agreement**, dedicato alla tematica della qualità dell'aria nella realtà portuale, è stato promosso dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale e dalla Capitaneria di **Porto di Ancona** come ponte verso l'applicazione della nuova normativa mondiale IMO-International Maritime Organization 2020 sulle emissioni navali, che entrerà in vigore il 1 gennaio prossimo. È stato sottoscritto il 30 novembre 2018 dai rappresentanti di quattro compagnie, Adria Ferries, Jadrolinija, Superfast Ferries-Blue Star Ferries, Snav, un'intesa che ha anticipato i contenuti della nuova normativa. Con la firma dell'accordo volontario, valido fino al 31 dicembre 2019, gli armatori e le compagnie di navigazione traghetti, in collaborazione con le agenzie marittime, si sono impegnati a far funzionare i motori principali e ausiliari delle navi con combustibile per uso marittimo con un tenore di zolfo non superiore allo 0,1% dall'ultimazione della manovra di ormeggio in **porto** e fino alla partenza e all'uscita dallo scalo, rispetto all'1,5% previsto dall'attuale legge. L'accordo **Ancona Blue Agreement** ha così anticipato, migliorandolo, la direttiva europea 2020 che prevede che tutte le navi, dal 1 gennaio 2020, saranno tenute ad utilizzare, quando in navigazione in mare aperto, in manovra e all'interno dei porti, carburanti con tenore di zolfo inferiore allo 0,5%. Qualora la sosta in **porto**, secondo gli orari preventivamente resi noti al pubblico, dovesse superare le due ore dovranno, ultimate le manovre di ormeggio, utilizzare carburanti con un tenore di zolfo non superiore allo 0,1%. Un inizio di anno sull'onda della sostenibilità marittima per il quale le sei compagnie di navigazione dei traghetti hanno rafforzato il loro impegno, anche grazie alla sensibilizzazione dell'**Ancona Blue Agreement**, e per il quale sono già pronte come confermato in una recente riunione con l'Autorità di Sistema Portuale e la Capitaneria di **Porto di Ancona**. Il rispetto delle previsioni normative in vigore dal 1 gennaio 2020, anticipate dall'**Ancona Blue Agreement** del novembre 2018, consentirà di avere un sensibile miglioramento della qualità dell'aria nell'ambito portuale e quindi cittadino ha detto il contrammiraglio Enrico Moretti, comandante del **porto di Ancona** -, ovviamente non diminuirà l'attenzione da parte nostra, con controlli che saranno effettuati sia sulle certificazioni che le singole navi devono avere con riferimento al fuel ed agli scrubber sia sul corretto funzionamento dei dispositivi di abbattimento dei fumi. A parte questo aspetto, mi preme evidenziare il forte clima di collaborazione fra tutti i soggetti, tanto pubblici che privati, che hanno già da un anno a questa parte dimostrato di fare della sostenibilità un obiettivo necessario da perseguire e possibile da raggiungere. È sempre costante e coerente l'impegno per la sostenibilità ambientale nel **porto di Ancona** ha affermato Rodolfo Giampieri, presidente Autorità di Sistema Portuale -, i risultati dell'accordo volontario **Ancona Blue Agreement**, promosso da Autorità Portuale e Capitaneria di **Porto**, sono più che incoraggianti grazie all'impegno e alla responsabilità da parte degli armatori e delle compagnie di navigazione che, ad oggi, sono già pronte per affrontare il nuovo orizzonte 2020. La sostenibilità è, infatti, un fattore determinante per la competitività delle aziende di un **porto** contemporaneo e che crede nel futuro ed è soprattutto un elemento prioritario e di massima attenzione nel rapporto fra il **porto** e la città.



Mercato ittico, l'ordinanza di sgombero del Comune congelata dal Tar

GAETA Il Comune di Gaeta emette una nuova ordinanza di sgombero, da attuarsi entro dieci giorni, del mercato ittico all'aperto in località Peschiera, ma il Tar di Latina, al quale gli operatori ittici hanno presentato ricorso d'urgenza, bloccano il provvedimento che era stato firmato dal vice sindaco Angelo Magliozzi e lo congelano temporaneamente. L'intera questione sarà nuovamente esaminata in aula il 15 gennaio prossimo e in quella occasione il tribunale amministrativo regionale dovrà decidere se confermare o meno l'ordinanza di sospensione del provvedimento emanato dal Comune. Prosegue, dunque, il braccio di ferro tra il Comune e gli operatori ittici, che non appaiono per nulla intenzionati a trasferirsi nel nuovo mercato coperto, ormai ultimato, in località ex Canaga, acquistando stalli che costano tremila euro annui, sei volte la cifra di 500 euro annui spesa dagli stessi operatori per la vendita del pesce sui banchi all'aperto in località Peschiera, già controllati più di una volta dal personale dell'Asl e dai carabinieri dei Nas, che vi riscontrarono gravi carenze igienico-sanitarie imponendone la chiusura. Con la decisione del Tar di Latina, presieduto da Antonio Vinciguerra, gli operatori ittici possono dunque tirare un respiro di sollievo e continuare a vendere il pesce sui banchi all'aperto del lungomare Caboto, dove peraltro sono previsti lavori di sistemazione, per l'intero periodo delle festività natalizie. La guerra degli operatori ittici prosegue anche contro l'**Autorità di sistema** portuale del Mar Tirreno centro settentrionale, che sta valutando la possibilità di indire un nuovo bando pubblico per l'assegnazione dei quattordici stalli nella moderna struttura coperta dell'ex Canaga, dopo che il precedente bando era andato deserto per il rifiuto degli stessi venditori di pesce al dettaglio di trasferirsi, con costi sestuplicati, nel nuovo mercato coperto, da loro giudicato comodo, sicuro, ma costoso. Sandro Gionti © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Informazioni Marittime

Napoli

Porti campani, continua il trend positivo del 2019

Nei primi dieci mesi, passeggeri (in particolare croceristi) e merci con segno positivo. Perde terreno Salerno nei container, in attesa dei dragaggi

Boom del settore crociere e dei container a **Napoli**, mentre Salerno va bene con i passeggeri e male con i contenitori, in attesa dei dragaggi. Questa la fotografia dei primi dieci mesi del 2019 dell' Adsp del Mar Tirreno Centrale. I tre porti (**Napoli**, Salerno e Castellammare) hanno registrato, complessivamente, traffici in crescita rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente, sia nel segmento dei passeggeri sia in quello delle merci, e consolidando il trend positivo degli ultimi due anni e mezzo, come ha recentemente sottolineato il presidente dell' Authority Pietro Spirito .

Passeggeri All' interno di questo andamento vanno segnalate differenziazioni di carattere territoriale o congiunturale. Il traffico passeggeri verso le Isole del Golfo è cresciuto nei primi dieci mesi del 2019 del 3,8%, mentre il settore delle crociere ha fatto registrare un incremento del 27,5%. Nel segmento dei passeggeri di corto raggio si segnalano le dinamiche particolarmente positive dei porti di Salerno (+13,5%) e di Castellammare (+6,11%), mentre **Napoli** registra un aumento del 27,7% nel traffico crocieristico. Merci Nei porti della Campania, il traffico merci, espresso in tonnellate, cresce rispetto ai primi dieci mesi del 2018 del 2,6%, con punte positive nelle rinfuse liquide (4,8%), nelle rinfuse solide (3,8%), nelle merci varie in colli (2,1%). Container Il traffico dei contenitori, espresso in teu, conferma nel periodo gennaio-ottobre del 2019 la crescita complessiva del 7,3% rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente, presentando una dinamica differente tra il **porto di Napoli**, che cresce del 20,7%, rispetto al **porto di Salerno**, che segna un arretramento del 9,3%. L' AdSP spiega che la realizzazione dei dragaggi anche nel **porto di Salerno**, ormai di prossimo avvio con la stipula effettuata del contratto, consentirà di stabilire progressivamente condizioni di ripresa competitiva. Rinfuse e ro-ro Infine, il traffico delle rinfuse liquide cresce del 4,8% rispetto ai primi dieci mesi del 2018, mentre le rinfuse solide aumentano del 3,8%. Il traffico ro-ro presenta un andamento complessivamente positivo, con un aumento del 2,1%.



Continua in Campania l'andamento positivo del traffico portuale

GAM EDITORI

6 dicembre 2019 - Nel corso dei primi dieci mesi del 2019 i porti dell' Adsp del Mar Tirreno Centrale (**Napoli**, Salerno e Castellammare) hanno registrato, complessivamente, traffici in crescita rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente, sia nel segmento dei passeggeri sia in quello delle merci. All' interno di questo andamento vanno segnalate differenziazioni di carattere territoriale o congiunturale. Il traffico passeggeri verso le Isole del Golfo è cresciuto nei primi dieci mesi del 2019 del 3,8%, mentre il settore delle crociere ha fatto registrare un incremento del 27,5%. Nel segmento dei passeggeri di corto raggio si segnalano le dinamiche particolarmente positive dei porti di Salerno (+ 13,5%) e di Castellammare (+6,11%), mentre **Napoli** registra un aumento del 27,7% nel traffico crocieristico. Nei porti della Campania, il traffico merci, espresso in tonnellate, cresce rispetto ai primi 10 mesi del 2018 del 2,6%, con punte positive nelle rinfuse liquide (4,8%), nelle rinfuse solide (3,8%), nelle merci varie in colli (2,1%). Il traffico dei contenitori, espresso in TEU, conferma nei primi dieci mesi del 2019 la crescita complessiva del 7,3% rispetto allo stesso periodo dell' anno precedente, presentando una dinamica differente tra il **porto** di **Napoli**, che cresce in termini di Teus del 20,7%, rispetto al **porto** di Salerno, che segna un arretramento del 9,3%. La realizzazione dei dragaggi anche nel **porto** di Salerno, ormai di prossimo avvio con la stipula effettuata del contratto, consentirà di stabilire progressivamente condizioni di ripresa competitiva. Infine, il traffico delle rinfuse liquide cresce del 4,8% rispetto ai primi 10 mesi del 2018, mentre le rinfuse solide aumentano del 3,8%. Il traffico Ro-Ro presenta un andamento complessivamente positivo, con un aumento del 2,1%.



Cronache di Salerno

Salerno

PORTO COMMERCIALE

Dragaggio, i lavori inizieranno a gennaio; buone notizie anche per la realizzazione del multipiano

Sindacalisti soddisfatti per l' esito dell' incontro Inizio anno nel segno del cambiamento per il porto commerciale di Salerno. Ieri pomeriggio si è tenuta l' assemblea con i lavoratori, in presenza dei sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti. Ad annunciare le novità per il dragaggio Francesco Messineo dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno centrale. I lavori, di fatto, dovrebbero iniziare nel mese di gennaio 2020; andranno avanti fino al mese di aprile quando ci sarà lo stop per poi riprendere la seconda fase l' anno successivo. Buone notizie anche per quanto riguarda l' ampliamento dell' imboccatura del porto: a breve, infatti, saranno sistemati 5 cassoni da un lato dello scalo salernitano mentre dall' altro ci sarà un taglio dell' imboccatura. I lavori, in totale, dovrebbero durare all' incirca 5 mesi. Le richieste dei portuali, di fatto, sembrano essere state soddisfatte in toto. Il numero uno del gruppo Grimaldi, ieri pomeriggio, ha annunciato che a breve verrà presentato un progetto per la realizzazione del parcheggio multi piano al Comune di Salerno per poi attendere l' ok della Soprintendenza di Salerno. Si tratta, di fatti, di una struttura fondamentale, a disposizione delle navi che attraccheranno al porto di Salerno. Esprimono soddisfazione per l' esito dell' incontro Arpino, Monetta e Guerrazzi, rispettivamente segretari provinciali della Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti. «Riteniamo che queste opere siano fondamentali non solo per il porto ma anche per la città di Salerno che oggi vanta gran parte della sua economia proveniente proprio dal porto», hanno dichiarato i sindacati. (er.no)

6 • SALERNO

STABILITÀ
Salerno
Inaugurazione
del laboratorio
teatrale
Santa Margherita

LA SPERANZA
Tra le richieste avanzate
dai sindacati incontro immediato
con il sindaco e gli assessori

PORTO COMMERCIALE
Dragaggio, i lavori inizieranno a gennaio; buone notizie
anche per la realizzazione del multipiano

**Salerno Pulita, i dipendenti
proclamano stato di agitazione**



«Il settore capre quello sarà il futuro della società», ha detto Rigoletti che lancia un appello a Cammarota e Della Gioca



Il sindaco ha detto che il porto commerciale di Salerno è un polo di sviluppo per la città e che i lavori di dragaggio e ampliamento dell' imboccatura sono fondamentali per la città. Il numero uno del gruppo Grimaldi, Francesco Messineo, ha annunciato che a breve verrà presentato un progetto per la realizzazione del parcheggio multi piano al Comune di Salerno per poi attendere l' ok della Soprintendenza di Salerno. Si tratta, di fatti, di una struttura fondamentale, a disposizione delle navi che attraccheranno al porto di Salerno. Esprimono soddisfazione per l' esito dell' incontro Arpino, Monetta e Guerrazzi, rispettivamente segretari provinciali della Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti. «Riteniamo che queste opere siano fondamentali non solo per il porto ma anche per la città di Salerno che oggi vanta gran parte della sua economia proveniente proprio dal porto», hanno dichiarato i sindacati. (er.no)



{ Bari } Visita istituzionale nella sede AdSP MAM di una delegazione del China Council for the Promotion of International Trade

Le semplificazioni della ZES Adriatica per attrarre investitori cinesi

Nella sede di Bari dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, il presidente, **Ugo Patroni Griffi**, ha incontrato una delegazione del China Council for the Promotion of International Trade (CCPIT) per illustrare gli strumenti messi a disposizione degli investitori stranieri dalla ZES interregionale Adriatica. Nel corso dell' incontro, il Presidente ha parlato delle novità normative introdotte dalla Zona Economica Speciale, una serie di strumenti e facilitazioni voluti per aprire i porti dell' **Adriatico meridionale** e i territori ricadenti nella ZES a nuovi mercati e ad ulteriori possibilità di rilancio per l' economia del Mezzogiorno. Dall' incontro è emerso che i settori maggiormente attrattivi per gli investitori cinesi sono: agricoltura e alimentari (ad esempio l' olio d' oliva); porto e logistica; biofarmaceutica; alta tecnologia dell' informazione (come 5G e Smart City); turismo e industria alberghiera. "Da alcuni anni- commenta il presidente **Patroni Griffi**- l' approccio cinese verso l' Italia e verso il bacino del Mediterraneo, inquadrato nella Belt & Road Initiative (BRI,) è esponenzialmente dilagante. Se da un lato i porti del Nord sono considerati porte di accesso all' Europa continentale, dall' altro i nostri scali, grazie ai collegamenti con la rete ferroviaria e all' azione di potenziamento di infrastrutture e servizi che abbiamo predisposto, possono essere il giusto insediamento sia per avviare attività produttive destinate al mercato europeo, sia per servire una larga fetta del mercato italiano. Di questo e dell' ampio ventaglio di opportunità fornite dalle facilitazioni introdotte dalla ZES abbiamo parlato con la delegazione cinese che si è mostrata attenta e interessata. Il Paese del Dragone può apportare ulteriore slancio al processo di rilancio economico dei nostri territori. Noi, dal canto nostro,- conclude **Patroni Griffi**- in questo contesto in continua evoluzione, non possiamo lasciarci sfuggire le opportunità derivanti dall' aumento del feederaggio che potrà essere generato dai porti del Mediterraneo in grado di accogliere le meganavi di nuova generazione . "

Bari & Provincia 5

Lira degli studenti: "Edilizia scolastica, più di un'emergenza"

Spesa farmaceutica: non si scarichino sui medici i ritardi organizzativi del SSR

Dirige e anni aspettativa di un'assunzione di Bari

Visita a Bari di una delegazione del China Council for the Promotion of International Trade

(FERPRESS) - Bari, 6 DIC - Ieri sera, giovedì 5 dicembre, nella sede di Bari dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, il presidente, **Ugo Patroni Griffi**, ha incontrato una delegazione del China Council for the Promotion of International Trade (CCPIT) per illustrare gli strumenti messi a disposizione degli investitori stranieri dalla ZES interregionale Adriatica. Nel corso dell' incontro, il Presidente ha parlato delle novità normative introdotte dalla Zona Economica Speciale, una serie di strumenti e facilitazioni voluti per aprire i porti dell' **Adriatico meridionale** e i territori ricadenti nella ZES a nuovi mercati e ad ulteriori possibilità di rilancio per l' economia del Mezzogiorno. Dall' incontro è emerso che i settori maggiormente attrattivi per gli investitori cinesi sono: agricoltura e alimentari (ad esempio l' olio d' oliva); porto e logistica; biofarmaceutica; alta tecnologia dell' informazione (come 5G e Smart City); turismo e industria alberghiera. "Da alcuni anni- commenta il presidente **Patroni Griffi**- l' approccio cinese verso l' Italia e verso il bacino del Mediterraneo, inquadrato nella Belt & Road Initiative (BRI,) è esponenzialmente dilagante. Se da un lato i porti del Nord sono considerati porte di accesso all' Europa continentale, dall' altro i nostri scali, grazie ai collegamenti con la rete ferroviaria e all' azione di potenziamento di infrastrutture e servizi che abbiamo predisposto, possono essere il giusto insediamento sia per avviare attività produttive destinate al mercato europeo, sia per servire una larga fetta del mercato italiano. Di questo e dell' ampio ventaglio di opportunità fornite dalle falcitazioni introdotte dalla ZES abbiamo parlato con la delegazione cinese che si è mostrata attenta e interessata. Il Paese del Dragone può apportare ulteriore slancio al processo di rilancio economico dei nostri territori. Noi, dal canto nostro,- conclude **Patroni Griffi**- in questo contesto in continua evoluzione, non possiamo lasciarci sfuggire le opportunità derivanti dall' aumento del feederaggio che potrà essere generato dai porti del Mediterraneo in grado di accogliere le meganavi di nuova generazione ." Dopo la recente missione in Cina, organizzata da Intesa Sanpaolo e finalizzata a promuovere le opportunità di investimento nelle ZES del **Adriatico Meridionale** e dei porti di Napoli e Taranto e rispettive aree di riferimento, la visita istituzionale della delegazione del CCPIT, è un ulteriore step intrapreso dall' AdSP MAM e volto a supportare le imprese del sud Italia, specie quelle del Food & Beverage, nelle opportunità di esportazione e distribuzione dei loro prodotti sul mercato cinese, e al contempo, offrire agli stakeholders asiatici possibilità di investimento nei territori delimitati dalla ZES.



Il Nautilus

Bari

Le semplificazioni della ZES interregionale Adriatica per attrarre investitori cinesi: visita istituzionale nella sede AdSP MAM di una delegazione del China Council for the Promotion of International

Bari- Ieri sera, giovedì 5 dicembre, nella sede di Bari dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, il presidente, **Ugo Patroni Griffi**, ha incontrato una delegazione del China Council for the Promotion of International Trade (CCPIT) per illustrare gli strumenti messi a disposizione degli investitori stranieri dalla ZES interregionale Adriatica. Nel corso dell' incontro, il Presidente ha parlato delle novità normative introdotte dalla Zona Economica Speciale, una serie di strumenti e facilitazioni voluti per aprire i porti dell' **Adriatico meridionale** e i territori ricadenti nella ZES a nuovi mercati e ad ulteriori possibilità di rilancio per l' economia del Mezzogiorno. Dall' incontro è emerso che i settori maggiormente attrattivi per gli investitori cinesi sono: agricoltura e alimentari (ad esempio l' olio d' oliva); porto e logistica; biofarmaceutica; alta tecnologia dell' informazione (come 5G e Smart City); turismo e industria alberghiera. 'Da alcuni anni- commenta il presidente **Patroni Griffi**- l' approccio cinese verso l' Italia e verso il bacino del Mediterraneo, inquadrato nella Belt & Road Initiative (BRI,) è esponenzialmente dilagante. Se da un lato i porti del Nord sono considerati porte di accesso all' Europa continentale, dall' altro i nostri scali, grazie ai collegamenti con la rete ferroviaria e all' azione di potenziamento di infrastrutture e servizi che abbiamo predisposto, possono essere il giusto insediamento sia per avviare attività produttive destinate al mercato europeo, sia per servire una larga fetta del mercato italiano. Di questo e dell' ampio ventaglio di opportunità fornite dalle falcitazioni introdotte dalla ZES abbiamo parlato con la delegazione cinese che si è mostrata attenta e interessata. Il Paese del Dragone può apportare ulteriore slancio al processo di rilancio economico dei nostri territori. Noi, dal canto nostro,- conclude **Patroni Griffi**- in questo contesto in continua evoluzione, non possiamo lasciarci sfuggire le opportunità derivanti dall' aumento del feederaggio che potrà essere generato dai porti del Mediterraneo in grado di accogliere le meganavi di nuova generazione . ' Dopo la recente missione in Cina, organizzata da Intesa Sanpaolo e finalizzata a promuovere le opportunità di investimento nelle ZES del **Adriatico Meridionale** e dei porti di Napoli e Taranto e rispettive aree di riferimento, la visita istituzionale della delegazione del CCPIT, è un ulteriore step intrapreso dall' AdSP MAM e volto a supportare le imprese del sud Italia, specie quelle del Food & Beverage, nelle opportunità di esportazione e distribuzione dei loro prodotti sul mercato cinese, e al contempo, offrire agli stakeholders asiatici possibilità di investimento nei territori delimitati dalla ZES.



Zes: delegazione cinese in visita a Bari

Porto e logistica fra i settori maggiormente attrattivi

Massimo Belli

BARI Una delegazione del China Council for the Promotion of International Trade (CCPIT) si è recata in visita a Bari, dove ieri è stata accolta nella sede dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale dal presidente Ugo Patroni Griffi, per illustrare loro gli strumenti messi a disposizione degli investitori stranieri dalla Zes interregionale Adriatica. Durante l'incontro, il presidente ha parlato delle novità normative introdotte dalla Zona Economica Speciale, una serie di strumenti e facilitazioni voluti per aprire i porti dell'Adriatico meridionale e i territori ricadenti nella Zes a nuovi mercati e ad ulteriori possibilità di rilancio per l'economia del Mezzogiorno. Dall'incontro è emerso che i settori maggiormente attrattivi per gli investitori cinesi sono: agricoltura e alimentari (ad esempio l'olio d'oliva); porto e logistica; biofarmaceutica; alta tecnologia dell'informazione (come 5G e Smart City); turismo e industria alberghiera. A margine dell'incontro, il presidente Patroni Griffi, soddisfatto della visita a Bari della delegazione cinese ha sottolineato che Da alcuni anni l'approccio cinese verso l'Italia e verso il bacino del Mediterraneo, inquadrato nella Belt & Road Initiative (BRI,) è esponenzialmente dilagante. Se da un lato i porti del Nord sono considerati porte di accesso all'Europa continentale, dall'altro i nostri scali, grazie ai collegamenti con la rete ferroviaria e all'azione di potenziamento di infrastrutture e servizi che abbiamo predisposto, possono essere il giusto insediamento sia per avviare attività produttive destinate al mercato europeo, sia per servire una larga fetta del mercato italiano. Di questo e dell'ampio ventaglio di opportunità fornite dalle falcitazioni introdotte dalla Zes abbiamo parlato con la delegazione cinese che si è mostrata attenta e interessata. Il Paese del Dragone può apportare ulteriore slancio al processo di rilancio economico dei nostri territori. Noi, dal canto nostro, ha concluso Patroni Griffi in questo contesto in continua evoluzione, non possiamo lasciarci sfuggire le opportunità derivanti dall'aumento del feederaggio che potrà essere generato dai porti del Mediterraneo in grado di accogliere le meganavi di nuova generazione. Dopo la recente missione in Cina, organizzata da Intesa Sanpaolo e finalizzata a promuovere le opportunità di investimento nelle Zes dell' Adriatico meridionale e dei porti di Napoli e Taranto e rispettive aree di riferimento, la visita istituzionale della delegazione del CCPIT, è un ulteriore step intrapreso dall'**AdSp** MAM e volto a supportare le imprese del sud Italia, specie quelle del Food & Beverage, nelle opportunità di esportazione e distribuzione dei loro prodotti sul mercato cinese, e al contempo, offrire agli stakeholders asiatici possibilità di investimento nei territori delimitati dalla Zes.



Bari - visita istituzionale all' AdSP MAM di una delegazione del China Council for the Promotion of International Trade

06/12/2019 Le semplificazioni della ZES interregionale Adriatica per attrarre investitori cinesi: visita istituzionale nella sede AdSP MAM di una delegazione del China Council for the Promotion of International Trade (CCPIT) Ieri sera, giovedì 5 dicembre, nella sede di Bari dell'Autorità di **Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, il presidente, **Ugo Patroni Griffi**, ha incontrato una delegazione del China Council for the Promotion of International Trade (CCPIT) per illustrare gli strumenti messi a disposizione degli investitori stranieri dalla ZES interregionale Adriatica. Nel corso dell'incontro, il Presidente ha parlato delle novità normative introdotte dalla Zona Economica Speciale, una serie di strumenti e facilitazioni voluti per aprire i porti dell'**Adriatico meridionale** e i territori ricadenti nella ZES a nuovi mercati e ad ulteriori possibilità di rilancio per l'economia del Mezzogiorno. Dall'incontro è emerso che i settori maggiormente attrattivi per gli investitori cinesi sono: agricoltura e alimentari (ad esempio l'olio d'oliva); porto e logistica; biofarmaceutica; alta tecnologia dell'informazione (come 5G e Smart City); turismo e industria alberghiera. Da alcuni anni- commenta il presidente **Patroni**

Griffi- l'approccio cinese verso l'Italia e verso il bacino del Mediterraneo, inquadrato nella Belt & Road Initiative (BRI), è esponenzialmente dilagante. Se da un lato i porti del Nord sono considerati porte di accesso all'Europa continentale, dall'altro i nostri scali, grazie ai collegamenti con la rete ferroviaria e all'azione di potenziamento di infrastrutture e servizi che abbiamo predisposto, possono essere il giusto insediamento sia per avviare attività produttive destinate al mercato europeo, sia per servire una larga fetta del mercato italiano. Di questo e dell'ampio ventaglio di opportunità fornite dalle facilitazioni introdotte dalla ZES abbiamo parlato con la delegazione cinese che si è mostrata attenta e interessata. Il Paese del Dragone può apportare ulteriore slancio al processo di rilancio economico dei nostri territori. Noi, dal canto nostro,- conclude **Patroni Griffi**- in questo contesto in continua evoluzione, non possiamo lasciarci sfuggire le opportunità derivanti dall'aumento del feederaggio che potrà essere generato dai porti del Mediterraneo in grado di accogliere le meganavi di nuova generazione. Dopo la recente missione in Cina, organizzata da Intesa Sanpaolo e finalizzata a promuovere le opportunità di investimento nelle ZES del **Adriatico Meridionale** e dei porti di Napoli e Taranto e rispettive aree di riferimento, la visita istituzionale della delegazione del CCPIT, è un ulteriore step intrapreso dall'AdSP MAM e volto a supportare le imprese del sud Italia, specie quelle del Food & Beverage, nelle opportunità di esportazione e distribuzione dei loro prodotti sul mercato cinese, e al contempo, offrire agli stakeholders asiatici possibilità di investimento nei territori delimitati dalla ZES.

I cookie ci aiutano a fornire i nostri servizi. Utilizzando tali servizi, accetti l'utilizzo dei cookie.

The screenshot shows the PugliaLive website interface. At the top, there is a navigation menu with links for Home, Archivio, Appuntamenti, Rubriche, Vetrine, Redazioni, and Collaboratori. Below the menu, the article title and date are visible. The main content area contains the text of the article, including the introduction and the first paragraph. At the bottom of the page, there is a footer with contact information and legal notices.

MAM dismette partecipazioni societarie

BARI In attuazione di quanto previsto dal Piano di Revisione straordinaria delle partecipazioni, approvato dall'attuale gestione nel 2017 in conformità della riforma Madia in materia di società a partecipazione pubblica, l'Autorità di **Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** ha completato il processo di dismissione delle partecipazioni societarie. In particolare, a seguito dell'espletamento di una procedura di gara telematica ad evidenza pubblica in ambito europeo, con atto di cessione in data 2 ottobre 2019, l'AdSP ha ceduto tutte le partecipazioni (100%) detenute nella Porti Levante Security Srl, affidando al Raggruppamento Temporaneo di Imprese, risultato aggiudicatario della gara pubblica, l'espletamento delle attività di maritime security e dei servizi fiduciari nei porti dell'Autorità di **Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale** (porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli). Il servizio è stato concretamente avviato ai primi di novembre. Sicché attualmente oltre alla gestione delle stazioni marittime ed agli altri servizi di interesse generale (raccolta rifiuti, viabilità, manutenzione ordinaria e straordinaria delle parti comuni) anche le attività di maritime security sono state affidate mediante gara pubblica. Si completa così il processo di dismissione di tutte le partecipazioni societarie, con un'Autorità più snella nello spirito delle norme dell'ordinamento **portuale** che escludono la commistione tra i compiti di regolazione e la gestione delle attività economiche nei porti, che quando si tratta di servizi contendibili sul mercato, possono e debbono essere affidate a terzi. Il presidente Patroni Griffi, con soddisfazione rimarca che il processo di dismissione ha garantito la piena tutela dei livelli occupazionali, che attualmente vede per tutti i servizi generali anzidetti impiegate nei porti di competenza diverse centinaia di lavoratori; in questo modo l'AdSP potrà dedicarsi, ancor meglio, al controllo sulla qualità dei servizi.



AL COMUNE IL BANDO MIBACT

Ecco il Festival «Biarch» un' idea diversa di città

Decaro: «La nostra vittoria dimostra che c'è un altro sud»

I Margini, confini, frontiere. Come riconnettere centro e periferia lacerati dalla crisi d' identità del contesto urbano? A questa domanda cercherà di dare risposta il «Biarch», il Festival dell' architettura, dal 1° al 20 maggio del prossimo anno, in coincidenza con le celebrazioni primaverili di San Nicola. Sbaragliata la concorrenza delle altre città del Mezzogiorno: erano a disposizione, complessivamente, 240mila euro per tre progetti in Italia; l' unico finanziato al sud con 80mila euro, dal ministero per i Beni e le Attività culturali, porta la firma del Comune di Bari e coinvolge partner istituzionali (tra gli altri Politecnico e Università, Regione, **Autorità portuale**, Fondazione Dioguardi, Accademia di Belle Arti), diversi cofinanziatori (Ordine degli Architetti, Ance, per citarne alcuni) e realtà di supporto, straniere (il ministero della cultura del Montenegro, la municipalità di Tirana) e locali (la Soprintendenza archeologica, numerose associazioni e cooperative sociali). A ricordare i passaggi che hanno portato al «prestigioso risultato» il sindaco Antonio Decaro durante la conferenza di presentazione, insieme all' assessore alle Culture Ines Pierucci: Bari è arrivata al primo posto nella graduatoria dei progetti con 98 punti su 100. «Esiste un altro sud rispetto a quello raccontato da una certa parte del Paese» ha dichiarato il sindaco sottolineando il carattere diffuso del Festival «Biarch»: eventi programmati in centro e nelle periferie perché quella connessione necessaria a fare di un luogo urbano una città, perché riparta il dialogo tra istituzioni, professionisti, cittadini su sogni, bisogni, cultura, così come ha sottolineato Ines Pierucci: «Vogliamo realizzare il "monumento al libro" inteso come luogo dove ritrovarsi e scambiare tivazione urbana attraverso i linguaggi cinematografico, fotografico, video, ecologico e politico; quella delle «Frontiere», infine, ha l' obiettivo di ricollegare istituzioni e cittadini attraverso i processi di appropriazione degli spazi, i beni comuni e la coabitazione. Al «laboratorio partecipativo» si arriverà partendo da una Lectio magistralis dello storico dell' arte Salvatore Settis (non l' unica in programma). Partendo dalla Casa del Festival, istituita all' interno dell' ex Teatro Margherita, il «Biarch» irraderà dibattiti, tavole rotonde e laboratori lungo la linea di costa piuttosto che nei luoghi nevralgici delle periferie o nei cantieri (saranno coinvolti anche gli studi degli architetti). Nel segno della rigenerazione urbana. Margini, confini, frontiere. Saranno le tracce inconfondibili di un percorso non ridotto alla solita, banale, parata di archistar, termine assai in voga per indicare gli architetti più famosi, il loro verbo, soprattutto la loro «firma flessuosa e svolazzante», marchio impresso su «megalopoli e piccole città» come scriveva causticamente lo storico dell' architettura Giorgio Muratore. Margini, confini, frontiere possono alimentare chiusure e contraddizioni. Il Festival «Biarch» vuol superarle nel segno dell' apertura rappresentato dall' incontro fra la città e le idee.



Sgombero delle aree Cantieri balsamo shipping e Damarin

Giulia Sarti

BRINDISI Dopo le operazioni di sgombero d'ufficio delle aree demaniali marittime all'interno del porto di Brindisi, occupate sine titulo dai Cantieri Balsamo Shipping (CBS) srl e Damarin srl, eseguite ieri, 5 Dicembre 2019, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Adriatico meridionale, Ugo Patroni Griffi rende noto che tutti i proprietari delle imbarcazioni private depositate presso i suddetti cantieri devono provvedere con urgenza al ritiro delle stesse contattando l'ufficio Demanio di Brindisi di questa Autorità per concordare modalità e tempi del ritiro, fornendo preventivamente idonea documentazione circa l'effettiva titolarità.



The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo'. At the top, there is a navigation bar with the logo 'M SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICHI REL' and the website name 'Messaggero Marittimo.it'. Below the navigation bar, the article title 'Sgombero delle aree Cantieri balsamo shipping e Damarin' is prominently displayed. The article is dated 'venerdì 5 dicembre 2019' and is written by 'Giulia Sarti'. A photograph of Ugo Patroni Griffi, the president of the Authority, is featured in the article. The text of the article is partially visible, matching the main text on the left. At the bottom of the article, there is a button that says 'ABBONATI O EFFETTUA IL LOGIN'.

Ex Ilva, anche gli enti locali chiedono di vedere Conte

TARANTO. L'aria è pesante. I 4.700 esuberi annunciati da ArcelorMittal e l'approssimarsi di scadenze importanti (il 13 dicembre il responso della magistratura tarantina sulla facoltà d'uso dell'altoforno 2; il 20 dicembre l'udienza a Milano sul ricorso cautelare di Ilva in amministrazione straordinaria contro la multinazionale dell'acciaio), hanno spinto ieri i vertici di Camera di Commercio Taranto, **Autorità di sistema portuale** del Mar Ionio, Comune e Provincia di Taranto a chiedere un incontro urgente al premier Giuseppe Conte, sostenendo che «su Taranto nessuna vertenza si affronta e si chiude senza che il territorio sia preventivamente ascoltato e coinvolto. Il rinvio del tavolo istituzionale permanente, fissato per il 18 dicembre e rinviato al 17 gennaio, non è un segnale positivo». Al presidente del Consiglio viene chiesto un vertice entro il 10 dicembre perché «l'esito dell'incontro fra Arcelor Mittal e organizzazioni sindacali desta grave preoccupazione, soprattutto con riguardo al numero sconcertante di esuberi ipotizzato dall'azienda. Naturalmente è interesse - si afferma nella nota - che la vicenda volga a positiva soluzione, ma è necessario evidenziare con la massima chiarezza che il vero negoziato non è ancora iniziato. Gli orientamenti dell'azione governativa, dall'Ilva al Cantiere Taranto devono essere preventivamente resi noti affinché la discussione possa essere simmetrica ed equilibrata». Il dialogo tra governo, Ilva in As e ArcelorMittal dovrebbe riprendere lunedì ma i margini di ricucitura sono davvero esigui, tanto che il piano B, con un intervento diretto dello Stato tramite aziende partecipate come Invitalia, Fincantieri e Snam, prende sempre più quota come sostenuto ieri da Francesco Boccia, ministro degli Affari regionali. «Quando il mercato fallisce tocca allo Stato» ha spiegato ieri il ministro. «Fino all'ultimo cercheremo la mediazione con Mittal, perché non esiste per nulla al mondo accettare non 4700 esuberi, ma nemmeno un solo esuberante. Hanno vinto una gara pubblica, dicendo che avrebbero mantenuto l'occupazione - ha sottolineato l'esponente del governo Conte se hanno sbagliato le previsioni economiche, e una multinazionale così importante, presente in tutto il mondo, che ha utili in giro per il mondo, se sbaglia le previsioni si carica il peso di quelle previsioni sbagliate. Mi auguro - ha aggiunto - che Mittal si risieda al tavolo per costruire un piano industriale più credibile di quello che era stato presentato. Lo Stato c'è - ha concluso - e il governo è disposto anche a intervenire cofinanziare eventuali interventi green che favoriscono la transizione energetica di Ilva». Il piano attorno al quale starebbero lavorando Francesco Caio (presidente di Snam e investito dal Governo del dossier) e Claudio Sforza (direttore generale di Ilva in As) prevede l'utilizzo di due altiforni e un forno elettrico alimentato a «Dri» per rilanciare la produzione siderurgica Taranto. Un piano non dissimile da quello di ArcelorMittal che però vuole mantenere in funzione Afo1 e Afo4 per una produzione da ciclo integrale da 4,8 milioni di tonnellate, aggiungendo 1,2 milioni di tonnellate dal forno elettrico. Il governo pare invece intenzionato a rifare l'altoforno 5, il più grande d'Europa, da affiancare all'altoforno 1, rifatto di recente, una soluzione che garantirebbe di portare la produzione da ciclo integrale a quota 6 milioni, consentendo di limitare gli esuberanti anche in previsione dell'installazione di un altoforno ibrido.



Istituzioni locali a Conte «Ci convochi a Roma»

Le istituzioni locali si sono incontrate ieri per indirizzare una lettera al premier Conte. Attorno a un tavolo il presidente della Camera di commercio Luigi Sportelli, il sindaco Rinaldo Melucci, il presidente della Provincia Giovanni Gugliotti, il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ionio Sergio Prete. Nella lettera chiedono all' unisono un incontro urgente di aggiornamento sul Cantiere Taranto e sulla vicenda Ilva. «Su Taranto nessuna vertenza si affronta e si chiude senza che il territorio sia preventivamente ascoltato e coinvolto. Il rinvio del Tavolo Istituzionale Permanente non è un segnale positivo». Il Tavolo, come si ricorderà, era stato fissato per il prossimo 18 dicembre ma è stato successivamente posticipato dal ministro Patuanelli al 17 gennaio, anche se al momento sembra confermata per martedì prossimo, 10 dicembre, la riunione tecnica nella sede di Invitalia a Roma, a partire dalle 10. Tornando alla lettera inviata ieri dai quattro rappresentanti istituzionali del territorio, viene sottolineato che «L' esito dell' incontro fra Arcelor Mittal e organizzazioni sindacali svoltosi alla presenza del ministro dello Sviluppo Economico lo scorso mercoledì desta nelle istituzioni scriventi grave preoccupazione, soprattutto con riguardo al numero sconcertante di esuberi ipotizzato dall' Azienda. Naturalmente è interesse dei sottoscritti che la vicenda volga a positiva soluzione, ma è necessario evidenziare con la massima chiarezza che il vero negoziato non è ancora iniziato. Il futuro di Taranto - hanno sottolineato nella nota trasmessa al termine di una riunione svoltasi presso la Cittadella delle imprese - non è limitato alla drammatica vertenza industriale. Essa è parte di una vertenza molto più ampia e complessa che non si può affrontare, né certamente chiudere senza che il nostro territorio sia prima ascoltato e coinvolto, così come più volte i sottoscritti hanno chiesto». I rappresentanti delle quattro istituzioni che il 19 novembre hanno sottoscritto l' Intesa Un nuovo modello di sviluppo stanno proseguendo sulla strada della concertazione locale, lavorando su proposte unitarie di impulso e supporto al Governo: «La riunione del Tavolo Istituzionale Permanente per l' Area di Taranto convocato per il 18 dicembre avrebbe rappresentato l' occasione per avviare un confronto sui temi dello sviluppo. Il suo rinvio al 17 gennaio non è un segnale positivo». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Gioia Tauro, i migranti "sequestrano" il porto per tre ore

Domenico LatinoGIOIA **TAURO** «Dateci i documenti o non vi daremo il Natale!» All' alba di ieri il **porto** di **Gioia Tauro** si è ritrovato completamente isolato, in entrata e in uscita, a causa dell' improvvisa protesta di un centinaio di migranti della tendopoli di San Ferdinando, che, sostenuti da 5 "sodali" italiani del movimento romano "Campagne in lotta", hanno bloccato per ben tre ore i varchi d' ingresso dell' infrastruttura. Un' azione preparata per tempo, visto che una contestazione simile si è svolta in contemporanea anche alle porte di Foggia, dove un altro nutrito gruppo di braccianti extracomunitari ha sbarrato l' accesso a un importante snodo stradale. Immediato l' intervento degli uomini della Port security gioiese che, insieme alla Guardia di Finanza, hanno impedito ai manifestanti di oltrepassare il gate, in attesa dell' arrivo dei Carabinieri guidati dal capitano Gabriele Lombardo e della Polizia, con il reparto mobile schierato in assetto antisommossa. Momenti di tensione quando un' auto ha tentato di forzare il blocco, travolgendo uno dei migranti. L' incidente ha surriscaldato gli animi dei braccianti che non sembravano più intenzionati a spostarsi dai cancelli mentre formava una colonna di automezzi che arrivava fino allo svincolo autostradale di Rosarno. A dare i suoi frutti, dopo un primo approccio vano, la mediazione del dirigente del Commissariato di **Gioia Tauro** Diego Trotta, il quale, con la promessa di un incontro in Prefettura, ha convinto i manifestanti a salire sugli autobus per Reggio Calabria dove la protesta è continuata nel cuore della città (è stato necessario anche un intervento deciso della Polizia per liberare il Lungomare), in attesa dell' incontro con Prefetto e Questore ai quali gli extracomunitari hanno avuto la possibilità di rappresentare serenamente le loro esigenze consegnando un documento che sarà inoltrato ai competenti ministeri. Le ragioni della protesta erano state riassunte in un volantino distribuito dai manifestanti ai cancelli del **porto** di **Gioia Tauro** in cui si chiedevano documenti e condizioni di vita migliori: la regolarizzazione per tutti attraverso l' abrogazione degli ultimi due decreti; la reintroduzione del permesso umanitario, dei flussi per lavoro e le sanatorie; la possibilità di rinnovare il permesso e accedere ai servizi di base anche senza la residenza. «Ci scusiamo per il disagio, ma non abbiamo altra scelta - hanno scritto nero su bianco - per farci ascoltare dobbiamo bloccare. Dovreste farlo anche voi con noi! Voi che siete agricoltori, camionisti o operai del **porto**, che vivete nella precarietà e che fate fatica ad arrivare a fine mese, sapete che il vero problema di questo Paese non siamo noi immigrati! I padroni e chi ci governa ci vogliono divisi e usano il razzismo per metterci gli uni contro gli altri. Oggi siamo qui per chiedere al Governo di darci un permesso di soggiorno: del resto lo vogliono anche gli agricoltori che non trovano lavoratori. Vogliamo la vostra solidarietà!». L' azione di protesta è stata rivendicata dal "Comitato lavoratori delle campagne" sul proprio profilo "Fb". La protesta si è poi trasferita a Reggio e risolta in Prefettura.



Tensione in seguito al ferimento di uno dei manifestanti

I migranti bloccano il porto

Protesta per i ritardi nel rinnovo dei permessi di soggiorno. Altra iniziativa a Foggia

SAN FERDINANDO - Una protesta ben orchestrata, pilotata che si è svolta contestualmente sia a Foggia che davanti al gate portuale di **Gioia Tauro**. Guidata a **Gioia Tauro** da quattro giovani italiani aderenti al Comitato Campagne in Lotta, tre donne ed un uomo, che non hanno esitato anche di attaccare i giornalisti e chiunque non la pensasse come loro, almeno sulle modalità della manifestazione. Ieri mattina dopo aver raccolto a bordo di due pullman un centinaio di migranti una decina dei quali domiciliati nella tendopoli di San Ferdinando hanno fatto un blitz intorno alle 7 bloccando l'ingresso e l'uscita del **porto** di **Gioia Tauro**, proprio il giorno dopo la visita nello scalo del patron di Msc Gialuigi Aponte. Hanno esposto due striscioni impedendo ai portuali di entrare al lavoro dando vita ad un clima di tensione nonostante l'intervento tempestivo delle forze dell'ordine. Tensione che è salita quando un'auto ha cercato di uscire dal **porto** investendo di striscio uno dei migranti che tentava di fermare una Smart. Il migrante colpito ha dovuto fare ricorso alle cure del 118 intervenuto sul posto che lo ha poi trasportato in ospedale a Polistena, anche se le sue condizioni non destano preoccupazioni. Alla base della protesta i ritardi nel rilascio dei documenti e del rinnovo del permesso di soggiorno. «Le istituzioni ci negano il permesso di soggiorno, costringendoci a dormire in tende o container a lavorare per pochi euro l'ora senza contratto, - dicevano i migranti - abbiamo deciso discendere in strada e fare in modo che i nostri desideri non si possano più ignorare. Ci scusiamo per il disagio, ma non abbiamo altra scelta!». Sul posto oltre al personale della Port security, anche Polizia, Carabinieri e Guardia di Finanza che stanno cercando di mediare con i manifestanti. Il ruolo di mediazione è toccato al dirigente del Commissariato di Polizia di **Gioia Tauro** Diego Trotta in costante contatto con Questura e Prefettura. Davanti al gate nel frattempo una colonna lunghissima di auto e camion in attesa di entrare in **porto**. Il lavoro di mediazione ha sbloccato la situazione quando poco dopo le 10 è arrivata la disponibilità della Prefettura di incontrare una delegazione dei manifestanti. A quel punto tutti sono risaliti sui pullman e scortati dalla Polizia si sono diretti a Piazza Italia a Reggio Calabria dove sono giunti intorno alle 11. Mentre una delegazione è entrata in Prefettura, proprio mentre era in corso l'incontro con il Prefetto Mariani, stranamente i manifestanti si sono spostati recandosi sul lungomare bloccando l'arteria e causando la protesta dei migranti un'altra fila lunghissima di auto. A quel punto sono entrati in azione i poliziotti che con spintoni e qualche piccola carica di alleggerimento li hanno allontanati. Tornati in Piazza Italia hanno aspettato che uscissero i loro colleghi dalla riunione con il Prefetto al quale hanno chiesto un incontro direttamente con il Ministro dell'Interno. Il Prefetto Mariani si è impegnato a tentare di organizzare l'incontro e solo a quel punto i migranti sono risaliti sui pullman facendo ritorno nella Piana. Gli organizzatori delle proteste sono stati identificati dalla Polizia che adesso trasmetterà un' informativa in Questura e in procura. Le reazioni dopo quanto è accaduto non sono mancate: «Il **porto** di **Gioia Tauro** non può e non deve essere occupato» ha detto il segretario del Pd Nicola Zingaretti, in visita in Calabria, ieri mattina. «Le rivendicazioni di diritti devono essere rispettose della legalità, delle leggi dello Stato. Si lavora in queste ore affinché non si generino conflitti sbagliati nel territorio». «Patetici» sono stati definiti gli esponenti della sigla che ha organizzato le proteste, dal segretario della Flai Cgil di **Gioia Tauro**. «Si ricordano dei lavoratori immigrati stanziati negli accampamenti di San Ferdinando solo in prossimità





Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

grida ai quattro venti quanto avviene su queste nostre terre. Qui, sembra essersi sedimentata la convenienza di negare di ogni possibilità di uscire dall' improbo sistema di emarginazione cui sono costretti migliaia di lavoratrici e lavoratori immigrati. Gli scogli sono tanti, conosciuti e riconoscibili: spaziano dalla non volontà di provvedere alle iscrizioni anagrafiche ai troppi dossi nel rinnovo dei titoli di soggiorno. Cercare di proiettarsi sotto le luci della ribalta natalizia per porre in maniera sporadica questioni di cui la Flai- Cgil si fa quotidianamente carico è mera avvoltoiaggine. Non ci siamo mai rassegnati all' inaccettabile sofferenza cui sono costretti gli immigrati. Il nostro impegno è antico, costante».

CONTRO IL DECRETO SICUREZZA

La rivolta dei migranti al Sud blocca il porto di Gioia Tauro

Zingaretti plaude all' azione delle forze dell' ordine «Il rispetto della legge deve essere sempre garantito»

Pier Francesco Borgia

Pier Francesco Borgia Da Gioia Tauro a Foggia, dilaga la protesta dei migranti. In tanti ieri hanno incrociato le braccia e sono scesi in strada contro le lungaggini cui li costringe il Decreto sicurezza bis, voluto dall' allora ministro dell' Interno Matteo Salvini. E nel comune calabrese i migranti sono persino riusciti a bloccare per alcune ore le attività del porto commerciale. «La campagna non aspetta» è lo slogan con cui è stata organizzata questa mobilitazione su scala nazionale. La situazione più complessa si è registrata in Calabria. I migranti (quasi tutti utilizzati come braccianti nella Piana) hanno bloccato a lungo dalle prime ore del mattino l' ingresso del porto di Gioia Tauro, impedendo così l' attività di sbarco e trasporto merci. Tanto che è stato chiesto l' intervento della prefettura di Reggio Calabria, che sul posto ha mandato uomini e mezzi e che è riuscita, dopo ore di trattativa, a far salire su due pullman i contestatori per condurli nel capoluogo per un incontro nel palazzo del governo. Anche il segretario dem, ieri in visita a Lamezia Terme per presentare il candidato del Pd alle prossime elezioni regionali, l' imprenditore Filippo Callipo ha espresso rammarico per la serrata. «Il porto di Gioia Tauro non può e non deve essere occupato. Le rivendicazioni dei diritti - ha affermato il segretario del Pd - devono essere rispettose delle leggi dello Stato». Non sono mancati momenti di forte tensione, soprattutto quando un' auto ha tentato di forzare il blocco investendo un migrante, poi trasportato d' urgenza all' ospedale di Polistena. Anche nel capoluogo reggino non sono mancate le tensioni. Molti dei manifestanti, una volta scesi dai pullman, hanno provato a bloccare il traffico sul lungomare, mentre una delegazione veniva ricevuta negli uffici della Prefettura. È stato necessario l' intervento delle forze dell' ordine per ripristinare la viabilità. Solo grazie a una carica della polizia, in assetto antisommossa, è stato possibile disperdere i manifestanti e liberare la viabilità della via Marina. Scenario simile si è registrato a Foggia. Momenti di tensione tra migranti e polizia si sono consumati all' ingresso di un centro commerciale. «Ci rivolgiamo soprattutto al ministero dell' Interno, responsabile delle leggi che ci rendono sempre più precari e sfruttabili - spiegano gli attivisti del Comitato lavoratori delle campagne, che sostiene le rivendicazioni dei migranti usati come braccianti - Si parla sempre più spesso di una possibile riforma del Decreto sicurezza, però noi pensiamo che nessuna riforma possa davvero cambiare la situazione. Vogliamo quindi la regolarizzazione per tutte e tutti attraverso l' abrogazione totale degli ultimi due decreti, la reintroduzione del permesso umanitario, dei flussi per lavoro e le sanatorie; e accedere ai servizi di base anche senza la residenza».



Rivolta di immigrati a Gioia Tauro Porto isolato e scontri con la polizia

Traffico in tilt e un manifestante ferito. La protesta è poi continuata nel centro di Reggio

patrizio canestriMigranti in rivolta e alta tensione a Reggio Calabria. Ieri mattina, un nutrito gruppo di migranti, un centinaio circa, hanno manifestato prima al porto di Gioia Tauro (Reggio Calabria), bloccando l'attività dell'importante scalo calabrese, per poi recarsi a Reggio Calabria, dove sono scoppiati anche dei tafferugli con le forze dell'ordine, che erano intervenute per mantenere sotto controllo la situazione. Gli extracomunitari scesi in piazza sono i braccianti della tendopoli di San Ferdinando. I migranti dopo aver manifestato al porto di Gioia Tauro, si sono recati a Reggio Calabria per aver un incontro con il prefetto reggino. Durante in tragitto per raggiungere la prefettura, gli extracomunitari hanno tentato di fermare il traffico veicolare su alcune strade della città dello Stretto e proprio in quei frangenti sono scoppiati i disordini con la polizia, che voleva evitare il blocco stradale. Reggio Calabria ha subito diverse ore di caos con il traffico in tilt e alta tensione sul lungomare. Pure a Gioia Tauro ci sono stati momenti di tensione, quando un migrante è rimasto ferito, urtato da un'automobile guidata da chi cercava di uscire dal porto, forzando il blocco. I migranti, infatti, per alcune ore si sono rifiutati di spostarsi dal cancello di uscita del porto, impedendo così il rientro a casa di diversi lavoratori che avevano impiegati durante la notte. «Vogliamo quello che volete anche voi: un salario decente e un tetto sicuro sopra la testa. In più chiediamo solo un documento che ci permetta di vivere e lavorare qui legalmente. Tutte le cose semplici, le stesse di cui forse hanno bisogno anche i vostri figli che sono emigrati all'estero per costruirsi un futuro». Questo è il testo del volantino che i braccianti hanno distribuito di fronte ai cancelli occupati. La protesta si è conclusa a seguito dell'incontro di una delegazione di migranti, con il prefetto di Reggio Calabria. Il prefetto - si è appreso - si sarebbe impegnato a contattare il ministero dell'Interno per comunicare le richieste degli extracomunitari. Questa volta, la tendopoli di San Ferdinando, tristemente nota per altre situazioni, anche tragiche, che hanno riguardato migranti lì alloggiati, passa alla ribalta delle cronache per la protesta dei braccianti agricoli ospitati nell'accampamento ubicato nel Comune del Tirreno reggino. Staremo a vedere che seguito avrà l'azione di protesta messa in atto dai migranti della tendopoli. I calabresi certamente auspicano che certe situazioni non si verifichino più. Le regioni del Sud hanno già tanti problemi per il lunghissimo elenco di disoccupati calabresi, siciliani e campani, che non riescono a trovare un posto di lavoro per vivere e mandare avanti la famiglia. Ciò rende il contesto sociale inevitabilmente più fragile e ogni ulteriore emergenza viene difficilmente tollerata. L'accoglienza dignitosa per chi arriva da terre lontane, può esserci solo se c'è la possibilità di offrire al migrante un lavoro dignitoso. Ovviamente, le diverse inchieste giudiziarie che in Calabria hanno riguardato i centri d'accoglienza, con l'individuazione di precise responsabilità a carico di chi vuole far business sulla pelle dei migranti, non hanno fatto altro che accentuare il problema dei continui arrivi dall'Africa e dall'Asia meridionale. Spesso i migranti vengono sfruttati come lavoratori in nero o mantenuti ospiti nelle strutture, al fine



La Verità

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

di ottenere un guadagno con le rette giornaliere per il soggiorno che invia lo Stato.

Migranti bloccano accesso porto Gioia T.

(ANSA) - SAN FERDINANDO (REGGIO CALABRIA), 6 DIC - Un gruppo di migranti che vive nella tendopoli di San Ferdinando ha bloccato il gate portuale di Gioia Tauro, chiedendo documenti per poter lavorare nei campi della Piana. Si sono presentati poco dopo le 7 bloccando gli accessi di entrata e uscita dal porto e distribuendo un volantino con le loro rivendicazioni. Momenti di tensione, nonostante l'intervento delle forze dell'ordine, quando un'auto ha cercato di uscire dal porto investendo uno dei migranti che ha dovuto fare ricorso alle cure del 118. "Le istituzioni - dicono i migranti - ci negano il permesso di soggiorno, costringendoci a dormire in tende o container e a lavorare per pochi euro l'ora senza contratto. Abbiamo deciso di scendere in strada e fare in modo di far capire che i nostri desideri non si possano più ignorare. Ci scusiamo per il disagio, ma non abbiamo altra scelta". Sul posto oltre a personale della Port security, anche polizia, carabinieri e finanziari che stanno cercando di mediare con i manifestanti. Verso le 11 hanno tolto il blocco posto all'ingresso del porto di Gioia Tauro e sono saliti su due pullman diretti a Reggio Calabria i migranti che dalle 7 protestavano davanti al gate portuale chiedendo che le istituzioni diano loro i documenti necessari per poter lavorare. I migranti sono diretti a Reggio Calabria dove una loro delegazione sarà ricevuta in Prefettura per esporre le loro ragioni.



Tolto blocco migranti a porto Gioia T.

Partiti a bordo di 2 pullman, una loro delegazione in Prefettura

(ANSA) - **GIOIA TAURO** (REGGIO CALABRIA), 6 DIC - Hanno tolto il blocco posto all' ingresso del **porto** di **Gioia Tauro** e sono saliti su due pullman diretti a Reggio Calabria i migranti che dalle 7 protestavano davanti al gate portuale chiedendo che le istituzioni diano loro i documenti necessari per poter lavorare. I migranti sono diretti a Reggio Calabria dove una loro delegazione sarà ricevuta in Prefettura per esporre le loro ragioni. E' così potuta riprendere normalmente l' attività all' interno dello scalo. Il blocco dell' ingresso, infatti, aveva impedito a numerosi lavoratori del turno che inizia alle 7 di entrare a lavorare. Così, nel **porto** l' attività è andata avanti per alcune ore al 50% delle possibilità. Contestualmente, anche i lavoratori che avevano finito il turno sono potuti uscire dallo scalo.



Auddino «Nuove gru per il rilancio del porto»

GIOIA TAURO «Con le nuove gru da 22 mila Teus il **porto** di **Gioia** è pronto al grande rilancio»: sono le parole del senatore pianigiano Giuseppe Auddino, ieri in sopralluogo al **porto** insieme all' ex ministro ai Trasporti, Toninelli, in occasione della visita dell' armatore Aponte. «È stata forte l' emozione che io e il collega Danilo Toninelli abbiamo provato nell' alzare lo sguardo per osservare le tre gru di oltre 87 metri di altezza, appena arrivate al **porto** di **Gioia Tauro** - evidenzia -. Tutto questo è stato possibile grazie all' impegno costante profuso insieme a Toninelli, che da ministro delle Infrastrutture si è recato ben quattro volte a **Gioia Tauro** allo scopo di rilanciare lo scalo gioiese. Grazie all' intervento del Mit, la società Msc è diventata unica titolare della concessione del terminal sottoscrivendo l' impegno a rilanciare il **porto** con investimenti immediati e importanti». Soltanto nel periodo aprile-ottobre 2019 si è registrato un incremento di traffico di oltre il 15%, rispetto allo stesso periodo del 2018. «E questo è solo l' inizio - aggiunge - è evidente che grazie a queste tre nuove gru di ultima generazione e alle altre tre che arriveranno nel 2020, i volumi di traffico saranno destinati ad aumentare. Serve ora riqualificare e ammodernare l' intera area industriale del retroporto che contribuirebbe alla crescita economica ed occupazionale dell' intera regione. Un ulteriore obiettivo è l' ampliamento della mera attività di transhipment dello scalo con il trasferimento delle merci anche a terra, attraverso il potenziamento della linea ferroviaria. Ecco perché - conclude il senatore - continuerò a lavorare affinché lo scalo gioiese diventi un **porto** strategico non solo per il Sud ma per l' intero Paese, in grado di competere con i porti più importanti del mondo». d.l.



Aponte a Gioia Tauro, sabato anche la visita del viceministro - Operazione rilancio

06 Dec, 2019 **GIOIA TAURO** - L' armatore del Gruppo MSC , Gianluigi Aponte, ha fatto visita al **porto** di **Gioia Tauro** incontrando il commissario straordinario dell' Autorità portuale, Andrea Agostinelli. Il gruppo MSC, tramite la controllata TiL, Terminal investment Ltd. (TiL) è unico azionista delle quote di Medcenter Container Terminal S.p.A. del **porto** di **Gioia Tauro**. Nell' aprile scorso CSM Italia Gate , di proprietà di Contship Italia S.p.A. , cedeva il 50% azionario a Itaterminaux S.à.r.l., azienda interamente controllata da Terminal Investment Ltd. (TiL) l' operazione pertanto portava di fatto MCT nella galassia societaria di MSC (che già era il proprietario del 50%). La presenza dell' armatore ginevrino, è dimostrazione di quanto sia concreta la strategia adottata dal nuovo management per rilanciare lo scalo di **Gioia Tauro** - fa sapere in una nota l' ente portuale calabrese a seguito della visita. Aponte nel saluto al commissario Agostinelli e alle Istituzioni che lo accoglievano, ha sottolineato l' importanza del lavoro fino a qui svolto: ' L' intervento del Governo e del commissario straordinario Andrea Agostinelli - ha specificato l' armatore del Gruppo MSC - s ono stati fondamentali per la ripresa di **Gioia Tauro**

ed io voglio dare loro merito, perché senza quell' operazione oggi io non sarei stato qui a festeggiare la rinascita del **porto**. Ora conto sulla collaborazione di tutti , - ha aggiunto Aponte - perché lo sforzo è stato fatto ed è giunto a buon fine. Noi stiamo facendo la nostra parte, ma c' è sempre bisogno della continua collaborazione di tutte le Autorità, affinché lo scalo torni ad essere un **porto** sicuro e rispettabile sul mercato, in modo che i nostri clienti puntino sempre più su **Gioia Tauro** '. Gianluigi Aponte è giunto a **Gioia Tauro** dopo l' arrivo dalla Cina delle tre Gantry cranes, tra le gru più grandi al mondo , a cui faranno seguito altrettante nel 2020 . Si tratta di un investimento inserito nel complessivo programma di un graduale rinnovo dell' equipment che l' Autorità portuale di **Gioia Tauro** sta seguendo attraverso, anche, l' operatività del proprio programma di infrastrutturazione. Durante la riunione operativa tra Aponte e Agostinelli alla presenza anche del management dell' Ente, è stato fatto un approfondito confronto sul complessivo programma di rilancio dello scalo . Sul tavolo sono stati, infatti, posti, da una parte, le diverse attività, messe in campo dall' Ente, per dotare il **porto** della più ampia e moderna infrastrutturazione, e, dall' altra, gli importanti investimenti dell' Armatore per permettere allo scalo di tornare ad assumere una posizione leadership nel Mediterraneo. A suggellare, ulteriormente, quanto sia alta l' attenzione intorno al **porto** di **Gioia Tauro**, domani 7 dicembre, il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti , Giancarlo Cancellieri , su invito del commissario straordinario Andrea Agostinelli, farà visita in Autorità portuale per approfondire, a livello governativo, le tematiche inerenti il rilancio dello scalo calabrese . ' La visita del comandante Gianluigi Aponte, che sarà seguita dalla visita del viceministro, Giancarlo Cancellieri , - ha detto con soddisfazione il commissario Agostinelli - rimette il **porto** di **Gioia Tauro** al centro dell' attenzione , dopo un lungo periodo di flessione dei traffici. Abbiamo definito con l' armatore terminalista i futuri passi della sinergia tra investimenti privati e pubblici , che nella giornata di sabato avrò il piacere di illustrare al Governo nella persona del viceministro Cancellieri '.



Autorità portuale Gioia Tauro: il patron di Msc Aponte in visita al porto

(FERPRESS) - Gioia Tauro, 6 DIC - Su invito personale del commissario straordinario dell' Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, il patron di Msc, Gianluigi Aponte, questa mattina ha fatto visita all' Autorità portuale e, subito dopo, al porto di Gioia Tauro. La presenza odierna dell' armatore ginevrino, alla guida, tramite la sua controllata TIL, di Med Center Container Terminal, è la chiara dimostrazione di quanto sia concreta la strategia adottata dal nuovo management per rilanciare lo scalo calabrese. Nel suo saluto alle Istituzioni il numero uno di Msc ha tenuto a sottolineare l' importanza del lavoro fatto fino ad oggi ed ha dichiarato: "L' intervento del Governo e del commissario straordinario Andrea Agostinelli - ha detto Aponte - sono stati fondamentali per la ripresa di Gioia Tauro ed io voglio dare loro merito, perché senza quell' operazione oggi io non sarei stato qui a festeggiare la rinascita del porto. Ora conto sulla collaborazione di tutti, - ha aggiunto Aponte - perché lo sforzo è stato fatto ed è giunto a buon fine. Noi stiamo facendo la nostra parte, ma c' è sempre bisogno della continua collaborazione di tutte le Autorità, affinché lo scalo torni ad essere un porto sicuro e rispettabile sul mercato, in modo che i nostri clienti puntino sempre più su Gioia Tauro". Gianluigi Aponte è giunto a Gioia Tauro dopo l' arrivo dalla Cina delle tre Gantry cranes, tra le gru più grandi al mondo, a cui faranno seguito altrettante nel 2020. Si tratta di un investimento inserito nel complessivo programma di un graduale rinnovo dell' equipment che l' Autorità portuale di Gioia Tauro sta seguendo attraverso, anche, l' operatività del proprio programma di infrastrutturazione. A tale proposito, al centro dell' incontro odierno, si è tenuta una riunione operativa tra Aponte e Agostinelli, accompagnato dal management dell' Ente, per approfondire, insieme, il complessivo programma di rilancio dello scalo. Sul tavolo del confronto sono stati, infatti, posti, da una parte, le diverse attività, messe in campo dall' Ente, per dotare il porto della più ampia e moderna infrastrutturazione, e, dall' altra, gli importanti investimenti dell' Armatore per permettere allo scalo di tornare ad assumere una posizione leadership nel Mediterraneo. A suggellare, ulteriormente, quanto sia alta l' attenzione intorno al porto di Gioia Tauro, il prossimo sabato, il viceministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, Giancarlo Cancelleri, su invito del commissario straordinario Andrea Agostinelli, farà visita in Autorità portuale per approfondire, a livello governativo, le tematiche inerenti il rilancio dello scalo calabrese. "La visita del comandante Gianluigi Aponte, che sarà seguita dalla visita del viceministro, Giancarlo Cancelleri, - ha detto con soddisfazione il commissario Agostinelli - rimette il porto di Gioia Tauro al centro dell' attenzione, dopo un lungo periodo di flessione dei traffici. Abbiamo definito con l' armatore terminalista i futuri passi della sinergia tra investimenti privati e pubblici, che nella giornata di sabato avrò il piacere di illustrare al Governo nella persona del viceministro Cancelleri".



Aponte (MSC) sollecita la collaborazione delle istituzioni per il rilancio del porto di Gioia Tauro

Domani il commissario straordinario dell' Autorità Portuale incontrerà il viceministro Cancellieri Per il rilancio del **porto di Gioia Tauro** è necessaria la collaborazione di tutti. Lo ha detto Gianluigi Aponte, fondatore e chairman del gruppo armatoriale Mediterranean Shipping Company (MSC), nel corso della visita effettuata ieri al **porto** su invito personale del commissario straordinario dell' Autorità Portuale di **Gioia Tauro**, Andrea Agostinelli. Recentemente il gruppo armatoriale ha assunto - attraverso la Terminal Investment Limited (TIL) - l' intero controllo della Medcenter Container Terminal (MCT), la società che gestisce il terminal per contenitori dello scalo calabrese. Sottolineando l' importanza del lavoro fatto fino ad oggi, Aponte ha rilevato che «l' intervento del governo e del commissario straordinario Andrea Agostinelli sono stati fondamentali per la ripresa di **Gioia Tauro** ed io voglio dare loro merito, perché senza quell' operazione oggi io non sarei stato qui a festeggiare la rinascita del **porto**. Ora - ha aggiunto - conto sulla collaborazione di tutti, perché lo sforzo è stato fatto ed è giunto a buon fine. Noi stiamo facendo la nostra parte, ma c' è sempre bisogno della continua collaborazione di tutte le autorità affinché lo scalo torni ad essere un **porto** sicuro e rispettabile sul mercato, in modo che i nostri clienti puntino sempre più su **Gioia Tauro**». Nel corso della giornata si è tenuta una riunione operativa tra Aponte e Agostinelli, accompagnato dal management dell' ente portuale, per approfondire il complessivo programma di rilancio dello scalo. Sul tavolo del confronto sono state poste le diverse attività messe in campo dall' authority portuale per dotare il **porto** della più ampia e moderna infrastrutturazione nonché gli importanti investimenti dell' armatore per permettere allo scalo di tornare ad assumere una posizione leadership nel Mediterraneo. « Abbiamo definito con l' armatore terminalista - ha spiegato Agostinelli - i futuri passi della sinergia tra investimenti privati e pubblici che nella giornata di sabato avrò il piacere di illustrare al governo nella persona del viceministro Cancellieri». Il rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti sarà infatti domani in visita all' Autorità Portuale calabrese per approfondire a livello governativo le tematiche inerenti il rilancio dello scalo. Ieri Aponte ha incontrato anche il presidente di Confindustria Reggio Calabria, Domenico Vecchio. «Ad Aponte e al management di TIL-MSC - ha reso noto Vecchio - ho manifestato la piena volontà di Confindustria di operare sinergicamente sul territorio per contribuire alla riuscita dei progetti industriali dell' azienda sul **porto** reggino. Al tempo stesso ho auspicato che la presenza di un terminalista così forte, che esercita un ruolo di primo piano sul mercato globale, sia foriera di uno sviluppo complessivo dell' economia reggina». «Confindustria - ha specificato Vecchio - è interessata fortemente allo sviluppo dell' area retroportuale, la cui piena ed effettiva entrata a regime determinerà una crescita della ricchezza del territorio, producendo effetti benefici sull' occupazione. Al presidente Aponte abbiamo chiesto di condividere una road map su impegni e investimenti che contribuiscano a restituire a **Gioia Tauro**, nel più breve tempo possibile, il ruolo che compete a questa infrastruttura».



La Nuova Sardegna

Cagliari

cagliari

Porto Canale sul mercato: c'è il bando

Avviso per la nuova concessione pubblicato dall'Autorità portuale

CAGLIARI Il Porto canale di Cagliari è ufficialmente sul mercato. Ieri sulla Gazzetta italiana ed europea, sul sito dell' **Autorità di sistema portuale** del Mare di Sardegna, sui quotidiani nazionali e internazionali, è stato pubblicato l'avviso pubblico per la nuova concessione dello scalo, una "call" per un importo annuale di 2,1 milioni di euro per un massimo di 50 anni non rinnovabili automaticamente. Al canone poi va aggiunta una parte variabile calcolata a seconda dei volumi di traffico che il nuovo gestore registrerà. Lo scopo è dare in gestione, per la movimentazione del traffico di container, l'intero compendio costituito da 1.600 metri di banchina, con un fondale di 16 metri, e quasi 400 mila metri quadri di piazzale. L'annuncio è del presidente dell' Authority **portuale**, Massimo Deiana, davanti a tantissimi lavoratori preoccupati per il rilancio dello scalo: per fronteggiare la crisi tutti sono in cassa integrazione sino a ottobre 2020. «Gli interessati devono rompere gli indugi e fare un'offerta - incalza Deiana - Crediamo nel rilancio del traffico merci del Porto canale di Cagliari, un compendio che non ha tanti eguali nel Mediterraneo». Nel bando sono stati evidenziati tutti gli elementi che possono rendere più appetibile l'offerta. «I punti di forza per la nuova gestione saranno il collegamento alla Zes e la Zona Franca doganale», ha spiegato Deiana. La domanda di concessione dovrà arrivare entro il 28 febbraio e sarà pubblicata per 60 giorni. Il bando prevede precisi criteri di valutazione che si basano su una scala di 100 punti. Il bando pubblicato è in italiano, inglese, cinese e presto anche in arabo.



L'Unione Sarda

Cagliari

Authority. Pubblicato il bando internazionale per la concessione dello scalo

Porto canale, l'appalto per la gestione

Il termine per le proposte scade il 26 febbraio del prossimo anno

Ha sondato con discrezione il terreno. Poi il presidente dell' **Autorità portuale** Massimo Deiana ha pubblicato il bando per la concessione del Porto canale. Entro il 28 febbraio le società interessate a gestire lo scalo dovranno presentare le loro proposte. Un avviso che, oltre a essere pubblicato nelle Gazzette ufficiali italiana ed europea, troverà spazio nei giornali nazionali e internazionali. Il bando L' **Autorità portuale** vuole trovare un' azienda interessata a gestire i 1.600 metri di banchina, con un fondale di 16 metri, e i 400 mila metri quadri di piazzale. Ma ci sono società interessate a prendere in carico il Porto canale? Deiana non si sbottona anche se, giudicare dai movimenti di questi giorni, parrebbe proprio di sì: avrebbero preso informazioni la Hapag-Lloyd, la Msc container, una società cinese e un fondo di investimenti del Qatar. Notizie che rappresentano una speranza per i lavoratori, presenti in gran numero alla presentazione del bando fatta al terminal crociere: a settembre 2020 scadrà la cassa integrazione e, quindi, in assenza di novità, si ritroverebbero senza lavoro. La situazione Il bando andrà avanti a prescindere dagli sviluppi che si attendono da Roma: c' è da risolvere il problema del vincolo paesaggistico e ci sono da portare a casa la Zes (Zona economica speciale) e la zona franca. Ostacoli che, comunque, non impediscono l' attività di transhipment . Il superamento di quegli ostacoli servirebbe, però, a far sì che, oltre alla movimentazione, il Porto canale possa ospitare anche la lavorazione delle merci. I sindacati Uno spiraglio di speranza per i lavoratori. Che, attraversano i sindacalisti, sottolineano anche le criticità. «Intanto», afferma Danilo Agus della Fit-Cisl, «visto che siamo a casa dal 1° settembre, questo bando doveva essere fatto prima». E poi c' è l' aspetto economico. «Il presidente ha parlato di premialità e di penalità: non vorremmo che queste ultime fossero talmente pesanti da far fuggire eventuali investitori». E poi c' è il "tema canone". «Era inferiore a 1,5 milioni all' anno, ora passa a 2,1: forse, visto che si sta ripartendo, almeno i primi due anni si sarebbe potuta evitare questa spesa a chi si aggiudicherà il bando». Intanto qualcosa si muove. «E questo va benissimo». Deiana è fiducioso: «La proposta è allettante per il mercato». Anche per i lavoratori: il criterio di valutazione è basato su 100; 25 riguardano il riassorbimento dei dipendenti. Marcello Cocco.



Crisi porto Cagliari, scalo sul mercato

Il Porto canale di Cagliari è ufficialmente sul mercato. Oggi sulle Gazzette italiana ed europea, sul sito dell' **Autorità di sistema portuale** del Mare di Sardegna, sui quotidiani nazionali e internazionali, è stato pubblicato l' avviso pubblico per la nuova concessione dello scalo, una 'call' per un importo annuale pari a 2,1 milioni di euro per un massimo di 50 anni non rinnovabili automaticamente. Al canone poi va aggiunta una parte variabile calcolata a seconda dei volumi di traffico che il nuovo gestore registrerà. Lo scopo è quello di dare in gestione, per la movimentazione del traffico di container, l' intero compendio costituito da 1.600 metri di banchina, con un fondale di 16 metri, e quasi 400 mila metri quadri di piazzale. A dare l' annuncio il presidente dell' Authority **portuale**, Massimo Deiana, davanti a tantissimi lavoratori preoccupati per la loro sorte, legata al rilancio dello scalo: per fronteggiare la crisi tutti sono in cassa integrazione sino a ottobre 2020. "Gli interessati devono rompere gli indugi e fare un' offerta - incalza Deiana - Crediamo nel rilancio del traffico merci del Porto canale di Cagliari, un compendio che non ha tanti eguali nel Mediterraneo". Nel bando sono stati evidenziati tutti gli elementi che possono rendere più appetibile l' offerta. "I punti di forza per la nuova gestione saranno il collegamento alla Zona economica speciale e la Zona Franca doganale", spiegato il presidente dell' **Autorità portuale**. La domanda di concessione dovrà arrivare entro il 28 febbraio prossimo e sarà pubblicata per 60 giorni. Il bando prevede precisi criteri di valutazione che si basano su una scala di 100 punti: 35 per il piano operativo e organizzativo; 35 per il piano degli investimenti; 25 riguarderanno il piano occupazionale, con una premialità per chi riassorbirà il maggior numero di lavoratori provenienti dalla precedente concessione; 5 punti per i piani di comunicazione e valorizzazione, cioè azioni di marketing e promozione mirata all' internazionalizzazione. Il bando pubblicato è in italiano, inglese, cinese e presto anche in arabo.



Porti: crisi Cagliari, scalo sul mercato per nuovo gestore

Pubblicato bando internazionale, 2mln annui per massimo 50 anni

(ANSA) - CAGLIARI, 6 DIC - Il Porto canale di Cagliari è ufficialmente sul mercato. Oggi sulle Gazzette italiana ed europea, sul sito dell' **Autorità di sistema portuale** del Mare di Sardegna, sui quotidiani nazionali e internazionali, è stato pubblicato l' avviso pubblico per la nuova concessione dello scalo, una 'call' per un importo annuale pari a 2,1 milioni di euro per un massimo di 50 anni non rinnovabili automaticamente. Al canone poi va aggiunta una parte variabile calcolata a seconda dei volumi di traffico che il nuovo gestore registrerà. Lo scopo è quello di dare in gestione, per la movimentazione del traffico di container, l' intero compendio costituito da 1.600 metri di banchina, con un fondale di 16 metri, e quasi 400 mila metri quadri di piazzale. A dare l' annuncio il presidente dell' Authority **portuale**, Massimo Deiana, davanti a tantissimi lavoratori preoccupati per la loro sorte, legata al rilancio dello scalo: per fronteggiare la crisi tutti sono in cassa integrazione sino a ottobre 2020. "Gli interessati devono rompere gli indugi e fare un' offerta - incalza Deiana - Crediamo nel rilancio del traffico merci del Porto canale di Cagliari, un compendio che non ha tanti eguali nel Mediterraneo". Nel bando sono stati evidenziati tutti gli elementi che possono rendere più appetibile l' offerta. "I punti di forza per la nuova gestione saranno il collegamento alla Zona economica speciale e la Zona Franca doganale", spiegato il presidente dell' **Autorità portuale**. La domanda di concessione dovrà arrivare entro il 28 febbraio prossimo e sarà pubblicata per 60 giorni. Il bando prevede precisi criteri di valutazione che si basano su una scala di 100 punti: 35 per il piano operativo e organizzativo; 35 per il piano degli investimenti; 25 riguarderanno il piano occupazionale, con una premialità per chi riassorbirà il maggior numero di lavoratori provenienti dalla precedente concessione; 5 punti per i piani di comunicazione e valorizzazione, cioè azioni di marketing e promozione mirata all' internazionalizzazione. Il bando pubblicato è in italiano, inglese, cinese e presto anche in arabo.(ANSA).



Informare

Cagliari

Avviata la ricerca del nuovo operatore che gestirà il container terminal del porto di Cagliari

La domanda di concessione dovrà pervenire all' AdSP entro il prossimo 28 febbraio L' Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha pubblicato l' avviso pubblico per la nuova concessione ex art. 18 al Porto Canale di Cagliari, per individuare il nuovo terminalista che gestirà il container terminal del porto del capoluogo sardo dopo che lo scorso 10 settembre l' ente ha revocato la licenza d' impresa e la concessione alla Cagliari International Container Terminal (CICT) del gruppo Contship Italia (del 10 settembre 2019). Il compendio da assentire in concessione è costituito da 1.600 metri lineari di banchina, con profondità del fondale di -16 metri e con possibilità di allungamento così come previsto dal Piano Regolatore Portuale, e quasi 400 mila quadri di piazzale sul quale sono presenti sei cabine elettriche, tre fabbricati destinati ad uffici, mensa, spogliatoi, depositi attrezzature nonché un Punto di Ispezione Frontaliero. L' invito a presentare istanza di concessione specifica che il compendio dispone di gru e mezzi di movimentazione di proprietà del Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari (CACIP) che, su richiesta dell' aggiudicatario della concessione, qualora ritenuti idonei, potranno essere oggetto di un contratto di locazione o di acquisto da concordarsi con il CACIP.

L'AdSP ha evidenziato che ulteriori punti di forza per la nuova gestione saranno il collegamento alla Zona Economica Speciale di oltre 1.600 ettari, per la cui istituzione si è in attesa della firma del decreto istitutivo, e la Zona Franca Doganale interclusa, sulla quale sono in corso gli interventi di perimetrazione ed infrastrutturazione dei primi sei ettari. Non ultima, la vicinanza del servizio di bunkeraggio operato dalla Saras per il rifornimento del carburante alle navi in transito nel Mediterraneo sud-occidentale. Inoltre sono aperte interlocazioni tra Regione Sardegna e Ministero dello Sviluppo Economico per la riproposizione di un Contratto di Localizzazione, che andrà siglato con il nuovo terminalista, finalizzato a sostenere gli investimenti per l' acquisto di nuove attrezzature. La domanda di concessione dovrà pervenire all' AdSP del Mare di Sardegna entro il prossimo 28 febbraio e sarà pubblicata per 60 giorni. Entro tale termine anche altri soggetti interessati potranno presentare delle istanze in concorrenza o eventuali osservazioni ed opposizioni. In caso di più proposte l' ente, con la nomina di un' apposita commissione, individuerà quella più idonea tramite un criterio di valutazione delle istanze basato su una scala di 100 punti totali che verrà suddivisa in: 35 punti per il Piano operativo e organizzativo, (strategie volte all' incremento dei traffici, piano di sviluppo, qualità e varietà dei servizi offerti; proposte gestionali migliorative, possesso di adeguate attrezzature tecniche ed organizzative idonee a soddisfare le esigenze del ciclo produttivo); 35 punti per il Piano degli investimenti (programmi di adeguamento, riqualificazione, manutenzione, potenziamento, miglioramento delle tecnologie; garanzia delle più ampie condizioni di accesso al terminal per operatori ed utenti; sostenibilità ambientale ed innovazione tecnologica). Altri 25 punti riguarderanno il Piano occupazionale, all' interno del quale il nuovo concessionario dovrà garantire un numero di unità lavorative congruo alla concessione, con una premialità per il riassorbimento della maggior forza lavoro proveniente dal cessato terminalista. Non ultimo, con 5 punti, il criterio di valutazione sulle azioni di promozione all' internazionalizzazione e diversificazione dell' offerta dello scalo portuale. La durata del titolo concessorio non potrà superare i 50 anni né essere soggetta a rinnovo automatico e dovrà essere indicata dal richiedente sulla base delle proprie valutazioni tecnico-economiche e successivamente valutata dall' Autorità di Sistema Portuale. L' importo del canone annuale sarà pari a 2,16 milioni di euro, al quale si aggiungerà una parte variabile soggetta a riduzione in



Avviata la ricerca del nuovo operatore che gestirà il container terminal del porto di Cagliari

La domanda di concessione dovrà pervenire all'AdSP entro il prossimo 28 febbraio

L'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sardegna ha pubblicato l'avviso pubblico per la nuova concessione ex art. 18 al Porto Canale di Cagliari, per individuare il nuovo terminalista che gestirà il container terminal del porto del capoluogo sardo dopo che lo scorso 10 settembre l'ente ha revocato la licenza d'impresa e la concessione alla Cagliari International Container Terminal (CICT) del gruppo Contship Italia (del 10 settembre 2019).

Il compendio da assentire in concessione è costituito da 1.600 metri lineari di banchina, con profondità del fondale di -16 metri e con possibilità di allungamento così come previsto dal Piano Regolatore Portuale, e quasi 400 mila metri quadri di piazzale sul quale sono presenti sei cabine elettriche, tre fabbricati destinati ad uffici, mensa, spogliatoi, depositi attrezzature nonché un punto di Ispezione Frontaliero. L'invito a presentare istanza di concessione specifica che il compendio dispone di gru e mezzi di movimentazione di proprietà del Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari (CACIP) che, su richiesta dell'aggiudicatario della concessione, qualora ritenuti idonei, potranno essere oggetto di un contratto di locazione o di acquisto da concordarsi con il CACIP.

L'AdSP ha evidenziato che ulteriori punti di forza per la nuova gestione saranno il collegamento alla Zona Economica Speciale di oltre 1.600 ettari, per la cui istituzione si è in attesa della firma del decreto istitutivo, e la Zona Franca Doganale interclusa, sulla quale sono in corso gli interventi di perimetrazione ed infrastrutturazione dei primi sei ettari. Non ultima, la vicinanza del servizio di bunkeraggio operato dalla Saras per il rifornimento del carburante alle navi in transito nel Mediterraneo sud-occidentale. Inoltre sono aperte interlocazioni tra Regione Sardegna e Ministero dello Sviluppo Economico per la riproposizione di un Contratto di Localizzazione, che andrà siglato con il nuovo terminalista, finalizzato a sostenere gli investimenti per l'acquisto di nuove attrezzature.

La domanda di concessione dovrà pervenire all'AdSP del Mare di Sardegna entro il prossimo 28 febbraio e sarà pubblicata per 60 giorni. Entro tale termine anche altri soggetti interessati potranno presentare delle istanze in concorrenza o eventuali osservazioni ed opposizioni. In caso di più proposte l'ente, con la nomina di un' apposita commissione, individuerà quella più idonea tramite un criterio di valutazione delle istanze basato su una scala di 100 punti totali che verrà suddivisa in: 35 punti per il Piano operativo e organizzativo, (strategie volte all' incremento dei traffici, piano di sviluppo, qualità e varietà dei servizi offerti; proposte gestionali migliorative, possesso di adeguate attrezzature tecniche ed organizzative idonee a soddisfare le esigenze del ciclo produttivo); 35 punti per il Piano degli investimenti (programmi di adeguamento, riqualificazione, manutenzione, potenziamento, miglioramento delle tecnologie; garanzia delle più ampie condizioni di accesso al terminal per operatori ed utenti; sostenibilità ambientale ed innovazione tecnologica). Altri 25 punti riguarderanno il Piano occupazionale, all' interno del quale il nuovo concessionario dovrà garantire un numero di unità lavorative congruo alla concessione, con una premialità per il riassorbimento della maggior forza lavoro proveniente dal cessato terminalista. Non ultimo, con 5 punti, il criterio di valutazione sulle azioni di promozione all' internazionalizzazione e diversificazione dell' offerta dello scalo portuale. La durata del titolo concessorio non potrà superare i 50 anni né essere soggetta a rinnovo automatico e dovrà essere indicata dal richiedente sulla base delle proprie valutazioni tecnico-economiche e successivamente valutata dall' Autorità di Sistema Portuale. L' importo del canone annuale sarà pari a 2,16 milioni di euro, al quale si aggiungerà una parte variabile soggetta a riduzione in

dipendenza dei volumi di traffico movimentati dal nuovo terminalista: in particolare, al canone sarà aggiunta una



Informare

Cagliari

quota pari all' 1% del fatturato in caso di movimentazione inferiore a 400.000 teu, una quota pari allo 0,5% del fatturato in caso di movimentazione superiore a 400.001 teu, mentre non sarà applicata una quota variabile di canone in caso di traffico annuale superiore a 600.000 teu.

Informazioni Marittime

Cagliari

Cagliari, Adsp cerca terminalista per il porto canale

Autorità portuale della Sardegna lancia bando pubblico. Cinquant' anni di concessione di 1,600 metri lineari di banchina a 2 milioni di euro l' anno

Il porto canale di Cagliari è ufficialmente sul mercato. Con un avviso pubblicato sulla Gazzetta ufficiale italiana e dell' Unione europea - e sul sito dell' Autorità di sistema portuale della Sardegna - prende il via oggi la ricerca del nuovo terminalista per rilanciare il traffico container a Cagliari e in Sardegna. Slide di sintesi dell' Autorità portuale . La call è internazionale e serve ad affidare una concessione per lo svolgimento dell' attività di movimentazione dei container, la gestione di un compendio costituito da 1,600 metri lineari di banchina (con possibilità di allungamento così come previsto all' interno del Piano regolatore), 16 metri di fondale e quasi 400 mila quadri di piazzale, sul quale sono presenti 6 cabine elettriche, 3 fabbricati destinati ad uffici, mensa, spogliatoi, depositi attrezzature, nonché un Punto di Ispezione Frontaliero. Un pacchetto nel quale si inserisce, su richiesta dell' aggiudicatario della concessione, un parco gru e mezzi per la movimentazione che potrebbero essere messi a disposizione, previo contratto di locazione o di acquisto, dal Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari. La concessione non deve superare i cinquant' anni e non può rinnovarsi automaticamente. L' importo del canone annuale è pari a poco più di 2 milioni di euro, al quale si aggiunge una parte variabile soggetta a riduzione, in dipendenza dei volumi di traffico che il nuovo terminalista registrerà. Regione Sardegna e ministero dello Sviluppo economico stanno interloquendo per la riproposizione di un contratto di localizzazione da siglare col nuovo terminalista, finalizzato a sostenere gli investimenti per l' acquisto di nuove attrezzature. Ulteriori punti di forza per la nuova gestione saranno il collegamento alla Zona economica speciale di oltre 1,600 ettari, per la cui istituzione si è in attesa della firma del Decreto istitutivo; la Zona franca doganale interclusa, sulla quale sono in corso gli interventi di perimetrazione ed infrastrutturazione dei primi 6 ettari; la vicinanza del servizio di bunkeraggio operato dalla Saras, per il rifornimento del carburante alle navi in transito nel Mediterraneo Sud Occidentale. La domanda di concessione ex. art 18 della Legge 84/94 dovrà pervenire all' Autorità di sistema portuale della Sardegna entro il 28 febbraio 2020 (la documentazione è disponibile qui) e sarà pubblicata per 60 giorni. Entro tale termine, anche altri soggetti interessati potranno presentare delle istanze in concorrenza o eventuali osservazioni ed opposizioni alla stessa. In caso di più proposte, una commissione nominata dal porto si occuperà della selezione. Il criterio prevede di assegnare fino a un **massimo** di 100 punti suddivisi in: 35 per il Piano operativo e organizzativo, ovvero strategie volte all' incremento dei traffici, piano di sviluppo, qualità e varietà dei servizi offerti; proposte gestionali migliorative, possesso di adeguate attrezzature tecniche ed organizzative idonee a soddisfare le esigenze del ciclo produttivo; 35 per il Piano degli Investimenti (programmi di adeguamento, riqualificazione, manutenzione, potenziamento, miglioramento delle tecnologie; garanzia delle più ampie condizioni di accesso al terminal per operatori ed utenti; sostenibilità ambientale ed innovazione tecnologica); 25 per il Piano Occupazionale, all' interno del quale il nuovo concessionario dovrà garantire un numero di unità lavorative congruo alla concessione, con una premialità per il riassorbimento della maggior forza lavoro proveniente dal cessato terminalista; infine, 5 punti, il criterio di valutazione sulle azioni di promozione all' internazionalizzazione e diversificazione dell' offerta dello scalo portuale. Per il presidente dell' autorità portuale, **Massimo Deiana**, è il bando è l' avvio di «una nuova stagione per il



rilancio del Porto Canale di Cagliari. Riteniamo sia una stimolazione allettante per il mercato, con l' introduzione di parametri di valutazione che premiano piani industriali improntati alla crescita dei traffici, al riassorbimento della forza



Informazioni Marittime

Cagliari

lavoro, riduzione dell' impatto ambientale, innovazione tecnologica e promozione del traffico contenitori sui mercati esteri. Oltre ciò, va tenuto in considerazione quello che abbiamo denominato pacchetto insediativo: ZES, Zona Franca Doganale Interclusa, vicinanza all' Hub per il bunker marittimo della Saras, tasse di ancoraggio azzerate. Strumenti in grado di contribuire alla creazione delle migliori condizioni necessarie per un rilancio efficace e rapido dei traffici container nello scalo cagliaritano».

Porto Canale di Cagliari è sul mercato

Bando per l'individuazione del nuovo terminalista del settore container

Massimo Belli

CAGLIARI Il Porto Canale di Cagliari è ufficialmente sul mercato. Con un avviso pubblico sulla Gazzetta della Repubblica Italiana, Europea, sui principali organi di informazione nazionali e stranieri e sul sito istituzionale dell'Ente, prende il via la ricerca del nuovo terminalista per rilanciare il traffico container a Cagliari ed in Sardegna. Come informa l'Autorità di Sistema portuale del Mare di Sardegna, si tratta di una vera e propria call internazionale, il cui scopo è quello di assentire in concessione, per lo svolgimento dell'attività di movimentazione dei container, la gestione del compendio costituito da 1.600 metri lineari di banchina (con possibilità di allungamento così come previsto all'interno del Piano regolatore), 16 metri di fondale e quasi 400 mila quadri di piazzale, sul quale sono presenti 6 cabine elettriche, 3 fabbricati destinati ad uffici, mensa, spogliatoi, depositi attrezzature, nonché un Punto di Ispezione Frontaliero. Un pacchetto nel quale si inserisce, su richiesta dell'aggiudicatario della concessione, un parco gru e mezzi per la movimentazione che potrebbero essere messi a disposizione, previo contratto di locazione o di acquisto, dal Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari. Ulteriori punti di forza per la nuova gestione saranno il collegamento alla Zona Economica Speciale di oltre 1.600 ettari, per la cui istituzione si è in attesa della firma del Decreto istitutivo, e la Zona Franca Doganale interclusa, sulla quale sono in corso gli interventi di perimetrazione ed infrastrutturazione dei primi 6 ettari. Non ultima, la vicinanza del servizio di bunkeraggio operato dalla Saras, per il rifornimento del carburante alle navi in transito nel Mediterraneo sud occidentale. Sono altresì aperte interlocuzioni tra Regione Sardegna e Ministero dello Sviluppo economico per la riproposizione di un Contratto di Localizzazione, che andrà siglato con il nuovo terminalista, finalizzato a sostenere gli investimenti per l'acquisto di nuove attrezzature. La domanda di concessione ex. Art 18 della Legge 84/94 dovrà pervenire all'**AdSp** del Mare di Sardegna entro il prossimo 28 febbraio 2020 (la documentazione è disponibile sul sito web www.adspmaredisardegna.it alla sezione demanio) e sarà pubblicata per 60 giorni. Entro tale termine, anche altri soggetti interessati potranno presentare delle istanze in concorrenza o eventuali osservazioni ed opposizioni alla stessa. In caso di più proposte, sarà cura dell'Ente, con la nomina di apposita commissione, individuare quella più in linea con la vision dell'**AdSp**. Il criterio di valutazione delle istanze sarà basato su una scala di 100 punti totali che verrà suddivisa in: 35 punti per il Piano operativo e organizzativo, (strategie volte all'incremento dei traffici, piano di sviluppo, qualità e varietà dei servizi offerti; proposte gestionali migliorative, possesso di adeguate attrezzature tecniche ed organizzative idonee a soddisfare le esigenze del ciclo produttivo); 35 punti per il Piano degli Investimenti (programmi di adeguamento, riqualificazione, manutenzione, potenziamento, miglioramento delle tecnologie; garanzia delle più ampie condizioni di accesso al terminal per operatori ed utenti; sostenibilità ambientale ed innovazione tecnologica). Altri 25 punti riguarderanno il Piano Occupazionale, all'interno del quale il nuovo concessionario dovrà garantire un numero di unità lavorative congruo alla concessione, con una premialità per il riassorbimento della maggior forza lavoro proveniente dal cessato terminalista. Non ultimo, con 5 punti, il criterio di valutazione sulle azioni di promozione all'internazionalizzazione e diversificazione dell'offerta dello



scalo portuale. Per quanto riguarda la durata del titolo concessorio del Porto Canale che non potrà superare i 50 anni, tantomeno essere soggetta a rinnovo automatico la stessa dovrà essere indicata dal richiedente sulla base delle proprie valutazioni tecnico economiche e successivamente valutata dall'Autorità di Sistema Portuale. L'importo del canone annuale è pari a poco più di 2 milioni di euro, al quale si aggiunge una parte variabile



Messaggero Marittimo

Cagliari

soggetta a riduzione, in dipendenza dei volumi di traffico che il nuovo terminalista registrerà. Come spiega Massimo Deiana, presidente dell'AdSP del Mare di Sardegna, Con l'avviso che in questi giorni abbiamo pubblicato sulle Gazzette italiana ed europea, sul nostro sito istituzionale nonché su quotidiani e riviste internazionali avviamo una nuova stagione per il rilancio del Porto Canale di Cagliari. Riteniamo sia una stimolazione allettante per il mercato, con l'introduzione di parametri di valutazione che premiano piani industriali improntati alla crescita dei traffici, al riassorbimento della forza lavoro, riduzione dell'impatto ambientale, innovazione tecnologica e promozione del traffico contenitori sui mercati esteri. Oltre ciò, va tenuto in considerazione quello che abbiamo denominato pacchetto insediativo: Zes, Zona Franca Doganale Interclusa, vicinanza all'hub per il bunker marittimo della Saras, tasse di ancoraggio azzerate. Strumenti in grado di contribuire alla creazione delle migliori condizioni necessarie per un rilancio efficace e rapido dei traffici container nello scalo cagliaritano, conclude il presidente.

Il Porto canale di Cagliari è sul mercato: ecco l' avviso per la nuova concessione

Il Porto canale di Cagliari è ufficialmente sul mercato. Con un avviso pubblico sulla Gazzetta della Repubblica italiana, europea, sui principali organi di informazione nazionali e stranieri e sul sito istituzionale dell' Ente, prende il via la ricerca del nuovo terminalista per rilanciare il traffico container a Cagliari e in Sardegna .Lo scopo è quello di dare in concessione la gestione del porto, costituito da 1.600 metri di banchina, 16 metri di fondale e quasi 400mila quadri di piazzale, sul quale sono presenti 6 cabine elettriche, 3 fabbricati destinati a uffici, mensa, spogliatoi, depositi attrezzature, nonché un punto di ispezione frontaliere. Un pacchetto nel quale si inserisce, su richiesta dell' aggiudicatario della concessione, un parco gru e mezzi per la movimentazione che potrebbero essere messi a disposizione dal Consorzio industriale provinciale di Cagliari .**LEGGI ANCHE:** Porto canale, il super-vertice al Mise: c' è l' ok alla ricerca del nuovo operatoreUlteriori punti di forza per la nuova gestione saranno il collegamento alla Zona economica speciale di oltre 1.600 ettari, per la cui istituzione si è in attesa della firma del Decreto istitutivo, e la Zona franca doganale interclusa, sulla quale sono in corso gli interventi di perimetrazione ed infrastrutturazione dei primi 6 ettari. Non ultima, la vicinanza del servizio di bunkeraggio operato dalla Saras , per il rifornimento del carburante alle navi in transito nel Mediterraneo. La domanda di concessione dovrà pervenire entro il prossimo 28 febbraio 2020 (la documentazione è disponibile sul sito web www.adspmaredisardegna.it alla sezione demanio) e sarà pubblicata per 60 giorni. Entro tale termine, anche altri soggetti interessati potranno presentare delle istanze in concorrenza o eventuali osservazioni ed opposizioni alla stessa.**LEGGI ANCHE:** Porto canale, c' è la firma al ministero: cassa integrazione per 207 lavoratori' Con l' avviso avviamo una nuova stagione per il rilancio del Porto Canale di Cagliari - spiega **Massimo Deiana** , presidente dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sardegna -. Riteniamo sia una stimolazione allettante per il mercato, con l' introduzione di parametri di valutazione che premiano piani industriali improntati alla crescita dei traffici, al riassorbimento della forza lavoro, riduzione dell' impatto ambientale, innovazione tecnologica e promozione del traffico contenitori sui mercati esteri".



Il Porto Canale di Cagliari è ufficialmente sul mercato

«Con un avviso pubblico sulla Gazzetta della Repubblica Italiana, Europea, sui principali organi di informazione nazionali e stranieri e sul sito istituzionale dell' Ente - si legge in una nota - prende il via la ricerca del nuovo terminalista per rilanciare il traffico container a Cagliari ed in Sardegna . Una vera e propria call internazionale, il cui scopo è quello di assentire in concessione, per lo svolgimento dell' attività di movimentazione dei container, la gestione del compendio costituito da 1.600 metri lineari di banchina (con possibilità di allungamento così come previsto all' interno del Piano regolatore), 16 metri di fondale e quasi 400 mila quadri di piazzale, sul quale sono presenti 6 cabine elettriche, 3 fabbricati destinati ad uffici, mensa, spogliatoi, depositi attrezzature, nonché un Punto di Ispezione Frontaliero. Un pacchetto nel quale si inserisce, su richiesta dell' aggiudicatario della concessione, un parco gru e mezzi per la movimentazione che potrebbero essere messi a disposizione, previo contratto di locazione o di acquisto, dal Consorzio Industriale Provinciale di Cagliari. Ulteriori punti di forza per la nuova gestione saranno il collegamento alla Zona Economica Speciale di oltre 1.600 ettari, per la cui istituzione si è in attesa della firma del Decreto istitutivo, e la Zona Franca Doganale interclusa, sulla quale sono in corso gli interventi di perimetrazione ed infrastrutturazione dei primi 6 ettari. Non ultima, la vicinanza del servizio di bunkeraggio operato dalla Saras, per il rifornimento del carburante alle navi in transito nel Mediterraneo Sud Occidentale». «Sono altresì aperte interlocuzioni tra Regione Sardegna e Ministero dello Sviluppo Economico per la riproposizione di un Contratto di Localizzazione, che andrà siglato con il nuovo terminalista, finalizzato a sostenere gli investimenti per l' acquisto di nuove attrezzature. La domanda di concessione ex. Art 18 della Legge 84/94 dovrà pervenire all' AdSP del Mare di Sardegna entro il prossimo 28 febbraio 2020 (la documentazione è disponibile sul sito web www.adspmaredisardegna.it alla sezione demanio) e sarà pubblicata per 60 giorni. Entro tale termine, anche altri soggetti interessati potranno presentare delle istanze in concorrenza o eventuali osservazioni ed opposizioni alla stessa. In caso di più proposte, sarà cura dell' Ente, con la nomina di apposita commissione, individuare quella più in linea con la vision dell' AdSP. Il criterio di valutazione delle istanze sarà basato su una scala di 100 punti totali che verrà suddivisa in: 35 punti per il Piano operativo e organizzativo, (strategie volte all' incremento dei traffici, piano di sviluppo, qualità e varietà dei servizi offerti; proposte gestionali migliorative, possesso di adeguate attrezzature tecniche ed organizzative idonee a soddisfare le esigenze del ciclo produttivo); 35 punti per il Piano degli Investimenti (programmi di adeguamento, riqualificazione, manutenzione, potenziamento, miglioramento delle tecnologie; garanzia delle più ampie condizioni di accesso al terminal per operatori ed utenti; sostenibilità ambientale ed innovazione tecnologica). Altri 25 punti riguarderanno il Piano Occupazionale , all' interno del quale il nuovo concessionario dovrà garantire un numero di unità lavorative congruo alla concessione, con una premialità per il riassorbimento della maggior forza lavoro proveniente dal cessato terminalista. Non ultimo, con 5 punti, il criterio di valutazione sulle azioni di promozione all' internazionalizzazione e diversificazione dell' offerta dello scalo portuale. Per quanto riguarda la durata del titolo concessorio - che non potrà superare i 50 anni, tantomeno essere soggetta a rinnovo automatico - la stessa dovrà essere indicata dal richiedente sulla base delle proprie valutazioni tecnico - economiche e successivamente valutata dall' Autorità di Sistema Portuale . L' importo del canone annuale è pari a poco più di 2 milioni di euro, al quale si aggiunge una parte variabile soggetta a riduzione, in dipendenza dei volumi di traffico che il



nuovo terminalista registrerà».



The Medi Telegraph

Cagliari

«Con l' avviso che in questi giorni abbiamo pubblicato sulle Gazzette italiana ed europea, sul nostro sito istituzionale nonché su quotidiani e riviste internazionali avviamo una nuova stagione per il rilancio del Porto Canale di Cagliari - spiega **Massimo Deiana**, Presidente dell' AdSP del Mare di Sardegna - Riteniamo sia una stimolazione allettante per il mercato, con l' introduzione di parametri di valutazione che premiano piani industriali improntati alla crescita dei traffici, al riassorbimento della forza lavoro, riduzione dell' impatto ambientale, innovazione tecnologica e promozione del traffico contenitori sui mercati esteri. Oltre ciò, va tenuto in considerazione quello che abbiamo denominato pacchetto insediativo: Zes, Zona Franca Doganale Interclusa , vicinanza all' Hub per il bunker marittimo della Saras, tasse di ancoraggio azzerate. Strumenti in grado di contribuire alla creazione delle migliori condizioni necessarie per un rilancio efficace e rapido dei traffici container nello scalo cagliaritano».

Traffico

Lunedì un trasporto eccezionale

Un trasporto eccezionale nella notte del 9 dicembre. E cambia la circolazione dall'uscita del **Porto** canale all'innesto della Statale 131. Per agevolare il passaggio del convoglio il traffico veicolare subirà modifiche: a essere interessate sono la via Molo Sant' Agostino, il largo Carlo Felice, la via Roma, il viale Trieste, il viale Sant' Avendrace, il viale Monastir sino all'innesto delle 131. In particolare, dalle 23 di lunedì 9 e sino alle 6 di martedì 10 dicembre 2019, in queste strade saranno in vigore le seguenti prescrizioni: brevi interruzioni di traffico, deviazioni di traffico in strade laterali, transito in asse, transito in contromano e riduzione della carreggiata. In base all'ordinanza 2472/2019, firmata dal dirigente del servizio Mobilità, per tutte le attività è previsto l'impiego di movieri e scorta tecnica.



Verso l' indizione della gara per il dragaggio del porto

Il materiale finirà all' esterno del molo di sopraflutto

Milazzo Il ministero dell' Ambiente ha inviato all' **Autorità** di **sistema** il decreto di approvazione della perizia di variante al progetto di dragaggio del porto di Milazzo. Un passaggio quasi automatico dopo che il Comitato tecnico amministrativo (Cta) del Provveditorato opere pubbliche interregionale Sicilia-Calabria aveva espresso parere favorevole chiudendo una fase difficile caratterizzata da interpretazioni mai troppo chiare. Ora occorrerà procedere finalmente all' indizione della gara con l' auspicio che i tempi siano davvero celeri come auspicano gli stessi operatori del porto. Nel decreto ministeriale sono state inserite anche due prescrizioni. La prima riguarda le modalità di manovra dei mezzi marittimi rispetto alla presenza delle panne. «Dovrà essere prestata particolare attenzione - si legge nel decreto - all' efficacia e alla stabilità delle stesse affinché non siano sorgente di risospensione dei sedimenti». Inoltre, «tutte le attività di controllo dovranno essere preventivamente concordate con Arpa Sicilia». Confermata invece la tipologia di intervento che era stata annunciata dagli uffici dell' **Autorità** portuale. Il tipo di dragaggio proposto sarà di natura "ambientale" ed è certamente migliore rispetto alla soluzione originaria di dragaggio "tradizionale" con conferimento esterno del materiale a discarica e a sito di recupero. L' intervento autorizzato prevede lo spostamento del materiale dragato entro lo stesso corpo idrico, e più esattamente all' esterno del molo di sopraflutto, ai sensi della normativa recente e solo dopo una lunga campagna di caratterizzazione chimico-fisico-ambientale svolta con il supporto dell' Ispra. Le analisi hanno permesso di indagare tutti i sedimenti delle aree interessate, confermandone la totale idoneità alla movimentazione. Si tratta pertanto di un dragaggio innovativo, uno dei primi che a livello nazionale recepisce le nuove norme sul deposito del materiale nello stesso corpo idrico. Il non conferimento in discarica ha inoltre garantito delle economie che sono state reimpiegate per eseguire un intervento che risulta essere tecnologicamente più evoluto e senza impatto ambientale e ciò ha così consentito all' **Autorità** portuale di mantenere lo stesso importo complessivo del quadro economico originario di 5 milioni e 950 mila euro. Quello del dragaggio è un investimento ritenuto di fondamentale rilevanza per il bacino mamertino, sia dal punto di vista commerciale che turistico. Infatti oggi è innegabile che a causa del mancato ripasso del "fondo" si sia determinata una situazione tale da creare notevoli difficoltà all' attracco delle navi di grossa stazza e quindi si è limitati nello svolgimento di alcune attività. Giova ricordare che si parla di dragaggio dei fondali del porto di Milazzo già alla fine degli anni '90. Poi nel 2006 i nuovi e importanti impedimenti caratterizzati dall' istituzione del Sin e dalle tantissime problematiche e prescrizioni di natura ambientale che la normativa ha imposto. Limiti che hanno finito per ritardare in maniera significativa lo sviluppo del porto mamertino. r.m.



Completato la presa in consegna delle aree portuali della sponda calabrese

Prosegue a ritmi serrati l'azione di avviamento dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

Prosegue a ritmi serrati l'azione di avviamento dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto che in questi giorni ha completato la presa in consegna delle aree portuali della sponda calabrese. Contemporaneamente l'ufficio tecnico dell'Ente ha iniziato le ricognizioni per prendere atto dello stato delle infrastrutture portuali a Villa S. Giovanni e a Reggio Calabria al fine di poter iniziare a valutare quali interventi si prospettano necessari per una piena efficienza degli impianti. L'AdSP è pronta inoltre a garantire la propria operatività amministrativa anche per l'utenza calabrese, predisponendo al più presto l'apertura degli uffici dell'Ente che, grazie alla disponibilità offerta dalla Direzione Marittima della Calabria, saranno provvisoriamente ospitati in alcuni locali della Capitaneria di Reggio. "Con la odierna presa in consegna degli ambiti portuali di Villa San Giovanni, dopo che la settimana scorsa era stata completata l'analoga attività per il porto di Reggio Calabria, si completa la perimetrazione delle aree demaniali di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e questo consentirà di avviare la gestione di tutte le infrastrutture sia dal punto di vista tecnico che demaniale. Devo ringraziare la Direzione Marittima di Reggio Calabria e l'Autorità Portuale di Gioia Tauro per la preziosa collaborazione ed il personale dell'Ente che con grande impegno ed entusiasmo sta affrontando questa nuova sfida." Nella foto allegata guardando da sinistra Ing. Mario Paolo MEGA, Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto, CV (CP) Antonio RANIERI Direttore Marittimo della Calabria e della Basilicata Tirrenica e C.A. (CP) Andrea AGOSTINELLI Commissario Straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro.



Reggio Tv

Messina, Milazzo, Tremestieri

ATTUALITA'

La Direzione Marittima di Reggio Calabria apre ai nuovi uffici reggini della neonata dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto

La soddisfazione del Presidente Mario Paolo Mega

Reggio Calabria. Prosegue a ritmi serrati l'azione di avviamento dell'**Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto che in questi giorni ha completato la presa in consegna delle aree portuali della sponda calabrese. Contemporaneamente l'ufficio tecnico dell'Ente ha iniziato le ricognizioni per prendere atto dello stato delle infrastrutture portuali a Villa S. Giovanni e a Reggio Calabria al fine di poter iniziare a valutare quali interventi si prospettano necessari per una piena efficienza degli impianti. L'AdSP è pronta inoltre a garantire la propria operatività amministrativa anche per l'utenza calabrese, predisponendo al più presto l'apertura degli uffici dell'Ente che, grazie alla disponibilità offerta dalla Direzione Marittima della Calabria, saranno provvisoriamente ospitati in alcuni locali della Capitaneria di Reggio. "Con la odierna presa in consegna degli ambiti portuali di Villa San Giovanni, dopo che la settimana scorsa era stata completata l'analogha attività per il porto di Reggio Calabria, si completa la perimetrazione delle aree demaniali di competenza dell'**Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto e questo consentirà di avviare la gestione di tutte le infrastrutture sia dal punto di vista tecnico che demaniale. Devo ringraziare la Direzione Marittima di Reggio Calabria e l'**Autorità Portuale** di Gioia Tauro per la preziosa collaborazione ed il personale dell'Ente che con grande impegno ed entusiasmo sta affrontando questa nuova sfida." Così l'ingegnere Mario Paolo Mega a termine della sigla dell'accordo raggiunto con tutte le altre parti in causa. Nella foto allegata guardando da sinistra Ing. Mario Paolo MEGA, Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto, CV (CP) Antonio RANIERI Direttore Marittimo della Calabria e della Basilicata Tirrenica e C.A. (CP) Andrea AGOSTINELLI Commissario Straordinario dell'**Autorità portuale** di Gioia Tauro. 06-12-2019 23:31.



Sistemi di Logistica

Messina, Milazzo, Tremestieri

Il collegamento stabile Stretto di Messina

ROCCO GIORDANO

Con l'articolo che pubblichiamo abbiamo voluto ricordare le «tappe» ed il dibattito che ha animato il collegamento stabile dello Stretto di Messina e, che è ancora oggi animato anche se in maniera molto sfocata. Abbiamo ritenuto opportuno riportare in maniera sintetica alla memoria, le motivazioni che oggi potrebbero essere collegate ai fatti nuovi che sono al centro della vita politica, e far riflettere e riprendere i temi per una decisione su un'opera che non è mai riuscita a vedere la luce! La prima motivazione è conseguente a considerazioni di grande rilevanza economica, industriale e sociale che riguarda l'ILVA di Taranto. Non siamo tra gli addetti ai lavori, ma le informazioni raccolte dalle documentazioni che arrivano sui nostri tavoli ci ricordano che l'impianto di Taranto raggiunge un break - even ovvero un sistema di pareggio economico costi ricavi ad un livello di produzione di circa 7/8 milioni di Tonn- anno, oggi viceversa ne produce circa 5 milioni di tonnellate per problemi di ordine ambientale. La seconda, è di tipo aziendale, infatti è stato ritenuto dal management che a «bocce ferme» gli esuberi di personale sarebbero di circa 5000 unità per avere un pareggio economico dati i limiti di produzione. L'impatto sociale sulla economia del territorio della città di Taranto del Mezzogiorno e del Paese sarebbero devastanti! Sul piano imprenditoriale, per produrre acciaio speciale, quello che serve per un collegamento stabile quale può essere il Ponte sullo Stretto di Messina e non solo, sono necessari investimenti per un ammodernamento tecnologico e manageriale, dando così sostanza al dibattito che va di moda, ovvero tecnologia 4.0 e allo stesso tempo evitare l'esodo dei giovani laureati del Mezzogiorno. Questa è una decisione che spetta al Governo, al MISE al MEF in primis e qui la domanda sorge spontanea: chi è che ha rappresentato negli anni il Ministero dello Sviluppo economico, e il Ministero di Economia e Finanza? l'unica strada che tutti sembrano vogliono imboccare, ma molto accidentata, è la cassa Depositi e Prestiti, così come hanno invocato per lungo tempo per un salvataggio dell'Alitalia. L'unica strategia che individuamo in queste posizioni è la soluzione contingente, questo significa rattoppare un vestito ormai completamente usurato. Queste riflessioni sono rilevanti anche per un altro motivo: realizzare il collegamento Stabile significherebbe incentivare il partenariato pubblico privato, ma con regole chiare, puntando ad una concessione per n- anni a soggetti privati. Altri aspetti come quelli di ordine giuridico, che riguardano la Società Stretto di Messina sono in cantiere e non sappiamo ancora la risoluzione. Iniziamo a mettere mano a soluzioni strategiche per il nostro Paese. Il collegamento Stabile dello Stretto di Messina comporta implicazioni non da poco. Chi ha seguito i lavori in quella stagione ci sottolinea le importanti analisi e valutazioni di tipo tecnico manageriale che se attuate avrebbero dato al Paese un posizionamento diverso nel Mediterraneo e avrebbero consentito la formazione di una nuova classe dirigente non solo privata. Il tema che si pone riguarda l'intero Paese se non l'Europa continentale, è necessario pertanto che le Regioni del Mezzogiorno siano in concerto per la Macroregione Mediterranea. Solo così è possibile entrare nella competizione di un mercato globale, considerando che circa il 20% del traffico mondiale interessa il Mediterraneo. Un punto cardine sono appunto le infrastrutture ed i nostri contendenti sono la Spagna che attraverso Gibilterra si collega al Marocco, e la Grecia che attraverso il Pireo e la ferrovia che porta a Belgrado, consente di risalire in Europa per una via alternativa a quella del corridoio trans



europeo Helsinki -Malta, tagliando definitivamente fuori dal sistema logistico il Sud Italia e la Sicilia in particolare. Se
persisteremo nell'isolamento, resteremo schiacciati tra l'opulento Nord Europa e Nord Africa in crescita visibile!



Sistemi di Logistica

Messina, Milazzo, Tremestieri

Ponte Stretto di Messina

ROCCO GIORDANO

Premessa Il Progetto Definitivo dell'attraversamento stabile dello stretto di Messina e dei collegamenti stradali e ferroviari sui versanti Calabria e Sicilia è stato approvato dal Consiglio di Amministrazione della società concessionaria per la sua realizzazione e gestione in data 29 luglio 2011. Conseguentemente, nel mese di settembre 2011, sono state avviate le procedure previste dalla normativa vigente per infrastrutture strategiche d'interesse nazionale ai fini di completare il complesso iter approvativo necessario per procedere all'avvio dei lavori. Si tratta del progetto di un'opera unica riferita, nella sua caratteristica essenziale, al ponte a campata sospesa più lunga al mondo, pari a 3300 metri. L'evoluzione del progetto L'idea di collegare in modo stabile la Sicilia al continente ha antichissime origini, più precisamente nel 1985 il Presidente del Consiglio Bettino Craxi dichiarava che il ponte sarebbe stato presto fatto. Dieci anni più tardi, nel 1996, l'allora presidente dell'IRI, Romano Prodi, disse che il ponte era una priorità e che i lavori sarebbero stati realizzati al più presto. Negli anni 2000 i due principali candidati alla guida del governo, Silvio Berlusconi e Francesco Rutelli (il quale aveva addirittura fissato la data della prevista inaugurazione), annunciarono, durante la campagna elettorale per le elezioni legislative, il loro sostegno politico alla proposta di costruzione del ponte sullo Stretto di Messina. Nel 2001 l'opera è stata inserita nell'ambito delle «infrastrutture strategiche d'interesse nazionale», ai sensi della cd. «Legge Obiettivo». Nel mese di agosto 2003 il CIPE ha approvato il Progetto Preliminare ed il relativo Studio d'impatto Ambientale che in seguito è stato messo in gara d'appalto. Nell'ottobre 2005, l'Associazione Temporanea di Imprese Eurolink S.C.p.A., con Impregilo S.p.A. capogruppo/mandataria ha vinto la gara d'appalto come contraente generale per la costruzione dell'opera e sono stati sottoscritti i contratti con altri soggetti coinvolti nel processo di realizzazione tra i quali il Project Management Consultant Parsons Group Inc., il Monitore Ambientale, incaricato di effettuare il monitoraggio «in area vasta». Le attività hanno subito un brusco rallentamento nel 2006, subito dopo la nomina del governo Prodi che bloccava formalmente le attività visto che l'opera non era più considerata prioritaria. Il nuovo Governo Berlusconi, succedutosi nel maggio del 2008 al Governo Prodi, confermava la priorità dell'opera annunciando di voler riprendere con speditezza, l'avvio del progetto di costruzione del ponte, riavviando tutte le attività interrotte. Nel mese di dicembre 2010 il Contraente Generale consegnava il Progetto Definitivo, successivamente approvato dal Consiglio di Amministrazione della Società nel mese di luglio del 2011 è sottoposto ad istruttoria ai fini delle determinazioni del CIPE. L'istruttoria prodromica alle deliberazioni del CIPE, avviata a settembre 2011, si è sostanzialmente conclusa nel novembre 2012, restando da acquisire soltanto i pareri del MATTM per via di alcune integrazioni su aspetti non determinanti ai fini dell'impatto ambientale, considerata la loro natura, le loro dimensioni o la loro ubicazione. In data 30 ottobre 2012 sono stati completati i lavori relativi alla realizzazione della «Variante di Cannitello» nel rispetto dei tempi preventivati e, con sostanziale risparmio dei fondi stanziati dal CIPE per l'intervento. L'Autorità di Governo, ad istruttoria ormai pressoché terminata, con delibera CIPE n. 6/2012 del 20 gennaio, ha ridotto le risorse in precedenza assegnate e, successivamente, con il decreto legge del 2 novembre 2012, n. 187 ha optato per una soluzione volta a rimandare la decisione finale sull'opera, incidendo sui rapporti



contrattuali in vigore. I contenuti del Progetto Definitivo ed il valore aggiunto per la comunità locale Il Progetto Definitivo trae origine da una soluzione progettuale frutto di studi e approfondimenti scientifici compiuti, nel tempo, dai massimi esperti in ambito nazionale ed internazionale. In particolare il Progetto Definitivo recepisce le prescrizioni formulate dal CIPE



Sistemi di Logistica

Messina, Milazzo, Tremestieri

nella delibera n. 66 del 1 agosto 2003, di approvazione del Progetto Preliminare stesso nonché i contenuti per progetto sviluppato in sede di gara dal Contraente Generale; comprende inoltre le varianti al Progetto Preliminare, introdotte in esecuzione di richieste di Enti locali, le sopravvenute novità normative e gli adeguamenti di ottimizzazione progettuale, meglio descritti in seguito. A conclusione delle attività di Progettazione Definitiva, il costo complessivo degli interventi previsti per la realizzazione dell'opera, conferma in sostanza, le stime dei lavori per gli interventi già previsti nel progetto preliminare. I maggiori impegni economici, che determinano un Quadro Economico dell'opera d'importo pari a Euro/milioni 7.428 (costi del 2012), sono infatti dovuti, per gran parte, alle varianti che incidono rispetto al predetto quadro economico per l'importo di Euro/ milioni 1.627, considerato al netto del ribasso e comprensivo degli aggiornamenti contrattuali. Di seguito si descrivono, brevemente, sotto il profilo tecnico, le richiamate varianti, sintetizzabili nelle seguenti categorie: a) Varianti rese necessarie da richieste Enti terzi; b) Varianti rese necessarie da sopravvenute prescrizioni di legge; c) Adeguamenti di ottimizzazione progettuale. Tra le varianti indicate al punto a), il cui costo complessivo è pari a Euro/milioni 729 (al netto del ribasso e comprensivi degli aggiornamenti contrattuali) rientrano: - Lo spostamento a monte del tracciato autostradale lato Sicilia nel tratto compreso tra la galleria Le Fosse e la Galleria Serrazzo, quest'ultima esclusa (cd. Variante Cittadella Universitaria); - La variante infrastrutture ferroviarie del Versante Sicilia, che prevede l'allungamento, per circa 3 km in galleria, dei collegamenti ferroviari fino alla nuova Stazione di Messina, da realizzarsi in località Faro (cd. Variante Faro); - L'introduzione, lungo il tracciato ferroviario in Sicilia, di tre fermate ferroviarie in sotterraneo, in località Papardo, Annunziata ed Europa, per realizzare un servizio metropolitano interregionale locale. Le varianti indicate sub b) sono quelle introdotte per effetto di novità normative intervenute nel periodo intercorso tra la data di presentazione dell'offerta di gara (maggio 2005) a quella di avvio della Progettazione Definitiva (febbraio - aprile 2010), per un importo pari a Euro/milioni 625 (al netto del ribasso e comprensivi degli aggiornamenti contrattuali). La rappresentazione grafica che segue (cfr. Figura 1) contiene l'indicazione del tracciato del ponte sospeso e dei suoi collegamenti. È variato da Euro/milioni 5.382 a Euro/milioni 7.428 e quindi di un importo corrispondente a Euro/milioni 2.046 (al netto degli interessi, degli oneri assicurativi e delle altre spese sostenute nel periodo di costruzione e capitalizzate tra gli investimenti). Di tale ammontare, il costo del ponte sospeso è pari a circa Euro/milioni 3.500. Di seguito (cfr. Figura 2) viene fornita una rappresentazione grafica della variazione del Quadro Economico tra Progetto Preliminare e Progetto Definitivo, al netto del ribasso e non comprensivo degli aggiornamenti contrattuali. Come si ricava da tale rappresentazione grafica, l'aumento dei costi di realizzazione dell'opera non è determinato, se non in misura marginale, dal costo del ponte sospeso, che subisce solo modeste variazioni, ma dalla realizzazione delle varianti richieste dal territorio ed approvate dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, quale Concedente. Infatti il costo occorrente per la realizzazione dei collegamenti aumenta di oltre Euro/milioni 1.400. Sebbene tali varianti non siano indispensabili per la funzionalità del progetto, esse determinano un importante valore aggiunto per il territorio e la comunità locale. Basti solo pensare al riguardo alla realizzazione delle tre fermate ferroviarie del sistema interregionale, da utilizzare come sistema metropolitano ed alla realizzazione della nuova stazione ferroviaria in località Gazzi, a sud di Messina, collocata rispetto al tracciato dell'opera indicato nella Figura 1 a sinistra, che permetterà il recupero delle aree ferroviarie dismesse, dando finalmente alla città il Lungomare sull'area dello Stretto. È infatti evidente che l'opera per dimensione, originalità e singolarità costituisce una notevole risorsa ed occasione per il territorio e uno strumento per lo sviluppo del Sud-Italia. Con la realizzazione dell'opera, infatti, potrebbe finalmente realizzarsi l'anello di congiunzione tra la Sicilia ed il continente quale segmento del Corridoio Strategico Helsinki Palermo - La Valletta per candidare la Sicilia e l'Italia a «piattaforma del Mediterraneo». Nella seguente Figura 3 vengono indicati graficamente i corridoi europei prioritari (TEN-T). In effetti, gli studi più aggiornati sui sistemi di

trasporto merci indicano che solo il 25% dei materiali provenienti dal Far- East sono destinati a rimanere nel Sud-Europa, dopo aver attraversato il canale di Suez, secondo le rotte principali indicate nel grafico che segue (cifr. Figura 4). È evidente che i traffici provenienti dall'Est ed in particolare dal Medio Oriente e dall'Asia, in prospettiva, sono destinati ad intensificarsi.



Sistemi di Logistica

Messina, Milazzo, Tremestieri

Pertanto l'esistenza di una piattaforma logistica nel Sud- Europa che, con un attraversamento stabile dello Stretto via gomma e via ferro anziché via nave contribuirebbe ad attrarre merci ed investimenti, anche destinati al Nord-Europa, per il notevole risparmio di tempi e di costi che si intuisce già solo guardando la rotta di attraversamento merci indicata nella successiva Figura 5. In particolare, considerato che una parte significativa dei traffici merci provenienti dal Medio Oriente e dall'Asia e che attraversano il Mediterraneo sono attratti dai porti del nord (Northern Range) ed un ruolo chiave è svolto dagli efficienti collegamenti con i mercati dei rispettivi hinterland, la realizzazione del Ponte sullo Stretto di Messina ed il miglioramento della rete ferroviaria del Sud Italia consentirebbe di ridurre i tempi di percorrenza tra Suez e Rotterdam di circa 5 giorni. Tale risparmio di tempo su volumi così elevati (circa 500 miliardi Euro/anno di valore) comporterebbe economie significative. Il Progetto dell'Opera nel mondo Si è già detto che il Progetto Definitivo dell'opera, per il suo importo contrattuale, per le soluzioni tecniche individuate presenta una valenza straordinaria. In particolare il ponte sospeso ha caratteristiche di assoluta novità e singolarità così da suscitare, da sempre, nella comunità scientifica internazionale, un profondo interesse, derivante sia dalla dimensione dell'opera che dalle soluzioni progettuali adottate. La stessa soluzione progettuale prescelta per l'impalcato è nota in tutto il mondo come «soluzione Messina». La risonanza dell'opera nel mondo scientifico conosce continui apprezzamenti. Nel Sud Est asiatico ed in particolare in Indonesia, il Progetto Definitivo dell'Opera ha assunto una notorietà significativa che si è concretizzata nella proposta, alle strutture della Società, di collaborare nella progettazione e nelle attività di Project Management Consultant dell'attraversamento dello Stretto della Sonda. La stessa risonanza ha contribuito notevolmente a far accrescere l'interesse verso l'infrastruttura anche da parte di istituzioni cinesi che hanno contattato i rappresentanti della Società per conoscere, più da vicino, il progetto e la compagine societaria. Allo stato dette manifestazioni di interesse sono avvenute da tre diverse direzioni. In particolare sono pervenuti segnali da parte di possibili enti finanziatori, compagini interessate ad un investimento azionario, società interessate alla fornitura ed al monitoraggio della carpenteria metallica e del sistema di sospensione del ponte, le delegazioni delle quali sono state incontrate ad Istanbul da rappresentanti della Società, interessate a concorrere al finanziamento del Ponte per quanto riguarda, in particolare, la componente «costruzioni» così come esplicitato nel memorandum of understanding firmato nell'occasione. La Società ha coltivato le relazioni intercorse a tali descritti livelli, nella piena convinzione che ogni forma d'investimento si riveli vantaggiosa per la concreta realizzazione dell'opera. Ciò vale ancor di più se si considera il contesto economico/finanziario di riferimento, connotato da una grave crisi finanziaria. Peraltro l'interesse di investitori verso l'opera appare inserirsi in un ampio contesto che coinvolge iniziative sull'isola siciliana. In tal senso la posizione strategica della Sicilia nel Mediterraneo è a dir poco significativa anche in considerazione delle prospettive di sviluppo del Nord Africa. Il costo dell'investimento dell'Opera Come illustrato nel grafico seguente (Figura6), il costo complessivo dell'investimento è pari a Euro/miliardi 8,5 ed è determinato dall'importo dell'affidamento al Contraente Generale, pari a circa Euro/miliardi 6,7, dai costi degli altri contraenti (Project Consultant, Monitore Ambientale) che insieme agli altri costi per oneri assicurativi, per l'alta sorveglianza etc. etc. sono stimati in Euro/ miliardi 0,6, dalle somme a disposizione (comprehensive degli imprevisti) pari a Euro/miliardi 0,7, nonché dagli oneri finanziari sostenuti nel periodo di costruzione e capitalizzati, stimati in Euro/ miliardi 0,7. In sede di approvazione del Progetto Definitivo (luglio 2011), la Società ha verificato la sostenibilità della struttura finanziaria sulla base delle condizioni al momento vigenti per il finanziamento di progetti similari per dimensioni e caratteristiche. Lo schema di finanziamento conferma sostanzialmente quanto previsto nei precedenti piani economico- finanziari di Convenzione e prevede, in via preliminare, la copertura del fabbisogno finanziario del progetto per il 40% tramite risorse pubbliche e per il rimanente 60% tramite finanziamenti da reperire sui mercati nazionali ed internazionali secondo lo schema tipico del project

finance, da rimborsare quindi con i ricavi ottenuti durante i 30 anni di gestione dell'opera. La Convenzione prevede inoltre il pagamento alla fine del periodo di concessione di un valore di riscatto pari al massimo al 50% dell'investimento realizzato. Il progetto è stato inoltre sottoposto con esito soddisfacente a due diligence sia per gli aspetti legali e fiscali, che per la qualità delle stime di



Sistemi di Logistica

Messina, Milazzo, Tremestieri

traffico da parte dei consulenti indipendenti Norton Rose e Steer Davies Gleave. L'art. 34 decies della legge n. 221/2012 L'iniziativa del Ponte, che già aveva ricevuto una battuta d'arresto a seguito della delibera CIPE n. 6/2012 del 20 gennaio con cui sono state sostanzialmente azzeccate le risorse assegnate in precedenza per la realizzazione dell'opera, ha poi subito un ulteriore intervento da parte dell'Autorità di Governo, ad istruttoria approvativa ormai sostanzialmente completata e con i lavori della variante di Cannitello realizzati. In particolare con l'art. 1 del decreto legge del 2 novembre 2012, n. 187, confluito nell'art. 34 decies del decreto legge n. 179/2012, convertito con modificazioni in legge n. 221/2012, è stato impostato un percorso normativo, volto essenzialmente a rimandare la decisione finale sulla costruzione dell'opera finale stessa, incidendo sui rapporti contrattuali in vigore. Con tale norma il Legislatore, in massima sintesi, ha deciso di: - Prorogare, per un periodo complessivo di circa 2 anni, i termini per l'approvazione del Progetto Definitivo, al fine di verificarne la fattibilità tecnica e la sussistenza delle effettive condizioni di bancabilità; - Rivedere alcune condizioni contrattuali dell'affidamento a Contraente Generale stabilendone il recepimento in un Atto Aggiuntivo da sottoscrivere nel termine perentorio del 1 marzo 2013; - Nel caso in cui non venisse sottoscritto il predetto Atto Aggiuntivi ovvero nell'ipotesi in cui nei due anni previsti per le verifiche finanziarie non si giungesse ad una soluzione tecnico- finanziaria sostenibile, scatterà la revoca ex legge dell'efficacia di tutti i contratti in corso tra la concessionaria Stretto di Messina S.p.A. e il Contraente Generale, con il pagamento delle sole spese effettuate ed una maggiorazione limitata al 10% nonché conseguente messa in liquidazione della Società. La mancata stipula dell'Atto Aggiuntivo e la caducazione della concessione Nonostante le intese e serrate trattative avviate e svolte dalla Società d'intesa con le competenti Autorità di Governo- fino all'ultimo giorno utile, il Contraente Generale non ha sottoscritto il previsto Atto Aggiuntivo sicché non è stato possibile raggiungere, in concreto, gli obiettivi che si era prefisso il Legislatore. Il Contraente Generale, infatti, da un lato, ha inteso recedere dal Contratto e, dall'altro, anche contestando la validità delle nuove disposizioni, ha avviato una attività di tutela giudiziale, avanti il giudice amministrativo e ordinario che, in massima sintesi, ha rappresentato condizione ostativa alla firma dell'Atto Aggiuntivo. Si è così venuta a determinare l'ipotesi prevista dalla Legge di caducazione, con effetto dalla data di entrata in vigore del decreto legge 2 novembre 2012 n. 187, di tutti gli atti che regolano i rapporti di concessione, nonché la convenzione ed ogni altro rapporto contrattuale stipulato da Stretto di Messina, con conseguente messa in liquidazione della Società e nomina del Commissario Liquidatore. In considerazione del verificarsi dell'evento previsto dalla legge, nei termini sopra richiamati, che ha drasticamente inciso sull'operatività della Società e sui programmati sviluppi di realizzazione dell'opera (il completamento dei lavori e l'apertura del Ponte al traffico era prevista nel 2019) in attuazione di quanto stabilito dalla legge 221/2012, con apposito D.P.C.M. del 15 aprile 2013, è la Società è stata posta in liquidazione e nominato un Commissario Liquidatore. Considerazioni finali La valenza dell'opera, sotto i profili tecnico/scientifico e strategico, avrebbe meritato una continuità di indirizzi ed azione, indispensabili alla programmata esecuzione delle attività della Società, indipendentemente dal colore politico delle diverse maggioranze avvicendatesi al Governo. Ciò vale, ancora di più, quando gli investimenti e le opere da realizzare hanno, per loro stessa natura, durata pluriennale. Per effetto degli automatismi previsti dalla Legge verrà definitivamente cancellato il progetto, completando il processo liquidatore della Società che negli anni ha costituito un polo d'eccellenza per l'esportazione dell'ingegneria italiana nel mondo, con conseguente perdita di un importante patrimonio scientifico ed un'opera strategica per lo sviluppo del Sud-Italia. Il Ponte sullo Stretto rappresenta allo stato, l'intervento più interessante e rappresentativo nell'ingegneria in Italia. Più di ogni altra infrastruttura però attrae investimenti per la sua valenza scientifico/ tecnologica e contribuisce a rilanciare la tradizione italiana nel mondo delle costruzioni. Si ritiene che occorra attentamente riflettere sullo stato di attuazione delle opere pubbliche nel nostro Paese in quanto, da una veloce analisi degli investimenti infrastrutturali in atto, si registrano frequenti difficoltà a

portare a compimento anche opere considerate come necessarie. Basti solo pensare al riguardo alla realizzazione della tanto sospirata «Livorno/Civitavecchia», alla recente esperienza dell'alta velocità tra Torino e Lione, ovvero all'Alta velocità Salerno/Reggio Calabria. Non si tratta solo di un problema del Ponte ma di un problema strutturale che deve trovare



Sistemi di Logistica

Messina, Milazzo, Tremestieri

un'adeguata e rapida soluzione per consentire al nostro Paese di superare il gap infrastrutturale con le altri nazioni europee ad arginare il declino, altrimenti inevitabile e dirompente.

Piazzale Anas, il 16 dicembre l'offerta economica

VILLA SAN GIOVANNI Sarà presentata il 16 dicembre l'offerta economica della società Terminal Tremestieri Srl, l'unica ad aver presentato la manifestazione d'interesse per la sub concessione del piazzale Anas ammessa dalla commissione. Nei giorni scorsi, nelle more dell'esame da parte della commissione interna (presieduta dalla responsabile del Settore economico finanziario Maria Vincenza Salzone e composta da Donatella Canale comandante dei Vigili urbani, Giovanna Tedesco dell'Ufficio tecnico e dal segretario verbalizzante Giancarlo Trunfio), si era già saputo che era pervenuta una sola la manifestazione. La notizia che la proposta economica dovrà essere formulata il 16 dicembre la dà lo stesso primo cittadino, che meno di un mese fa aveva assicurato e ha confermato nelle ultime ore: «Se l'offerta economica non ci piacerà il piazzale lo gestiremo da noi!». Il 15 ottobre 2019 è stato pubblicato l'avviso pubblico esplorativo per l'acquisizione di manifestazioni di interesse per l'affidamento a terzi della sub concessione relativa alla porzione di terreno di 22.616 mq che costituiscono il piazzale di sosta dei mezzi, quello conosciuto come Piazzale Anas e gestito in concessione da sempre dalle Ferrovie/Rfi. A maggio, infatti, il Comune ha ottenuto e firmato una convenzione con Anas per la concessione dell'intera area con un duplice dichiarato obiettivo: fare cassa con l'entrata del canone di affitto della sub concessione e con l'imposizione del pagamento di un "obolo" per ciascun mezzo che attraversa il piazzale; gestire la sosta dei mezzi e ridurre l'impatto del loro stazionamento e passaggio in città. La sub concessione non deve aver fatto gola a molti se entro il termine fissato è pervenuta una sola manifestazione di interesse: quella giusta, però: la società Terminal Tremestieri Srl, infatti, gestisce il piazzale del **porto** commerciale messinese ed è costituita da tutte le società impegnate nel trasporto nello Stretto di Messina. Poche sorprese sull'offerta perché la base d'asta è di 350 mila euro e la Terminal Tremestieri Srl è unico concorrente. Impegnativo il progetto: opere di sorveglianza e gestione degli ingressi; illuminazione; arredo a verde con piazzole di sosta; impianti antincendio; presidio di Polizia stradale, Anas, Protezione civile, bar e ristorante, servizi; assistenza e informazioni; ma soprattutto una «soluzione tecnica, logistica e operativa che migliori la viabilità, riducendo l'inquinamento acustico, ambientale e atmosferico, evitando l'ingresso dei veicoli nel centro cittadino ovvero riducendone al minimo l'impatto ambientale del passaggio dei veicoli e l'incidenza del loro passaggio sul traffico cittadino». g.c. La società gestisce già il piazzale del portocommerciale di Messina.



Autorità portuale, nuovi uffici nei locali della Capitaneria

Nuovi uffici pronti ad aprire e ricognizione dei primi interventi da mettere sul tappeto. L' **Autorità di sistema portuale** dello Stretto (che estende le proprie competenze sui porti di Messina, Tremestieri, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria) prosegue a ritmi serrati l' azione di avviamento e proprio «in questi giorni - annunciano i vertici del nuovo ente - ha completato la presa in consegna delle aree portuali della sponda calabrese». Contemporaneamente l' ufficio tecnico dell' Authority ha iniziato le ricognizioni per prendere atto dello stato delle infrastrutture portuali a Villa San Giovanni e a Reggio Calabria al fine di iniziare a valutare quali interventi si prospettano necessari per una piena efficienza degli impianti. «L' **Autorità di sistema portuale** dello Stretto - si legge in una nota stampa diffusa ieri - è pronta inoltre a garantire la propria operatività amministrativa anche per l' utenza calabrese, predisponendo al più presto l' apertura degli uffici dell' ente che, grazie alla disponibilità offerta dalla Direzione marittima della Calabria, saranno provvisoriamente ospitati in alcuni locali della Capitaneria di Reggio». «Con la presa in consegna degli ambiti portuali di Villa San Giovanni, dopo che la settimana scorsa era stata completata l' analogo attività per il porto di Reggio Calabria - spiega il presidente Mario Paolo Mega - si completa la perimetrazione delle aree demaniali di competenza dell' **Autorità di sistema portuale** dello Stretto e questo consentirà di avviare la gestione di tutte le infrastrutture sia dal punto di vista tecnico che demaniale. Devo ringraziare la Direzione marittima di Reggio Calabria e l' **Autorità portuale** di Gioia Tauro per la preziosa collaborazione ed il personale dell' Ente che con grande impegno ed entusiasmo sta affrontando questa nuova sfida». Presi in consegnagli ambiti di Reggio e Villa San Giovanni.



Autorità portuale dello Stretto Consegnati gli ambiti villesi

VILLA SAN GIOVANNI -Prosegue a ritmi serrati l' azione di avviamento dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto che in questi giorni ha completato la presa in consegna delle aree portuali della sponda calabrese. Contemporaneamente l' ufficio tecnico dell' ente ha iniziato le ricognizioni per prendere atto dello stato delle infrastrutture portuali a Villa S. Giovanni e a Reggio al fine di poter iniziare a valutare quali interventi si prospettano necessari per una piena efficienza degli impianti. "Con la odierna presa in consegna degli ambiti portuali di Villa San Giovanni, dopo che la settimana scorsa era stata completata l' analoga attività per il porto di Reggio Calabria, si completa la perimetrazione delle aree demaniali di competenza dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto e che Da sinistra: Mega, Ranieri e Agostinelli sto consentirà di avviare la gestione di tutte le infrastrutture sia dal punto di vista tecnico che demaniale. Devo ringraziare la Direzione Marittima di Reggio Calabria e l' **Autorità Portuale** di Gioia Tauro per la preziosa collaborazione ed il personale dell' Ente che con grande impegno ed entusiasmo sta affrontando questa nuova sfida».



Informare

Messina, Milazzo, Tremestieri

L' AdSP dello Stretto ha completato la presa in consegna delle aree portuali della sponda calabrese dello Stretto di Messina

Gli uffici dell' ente in Calabria sono ospitati provvisoriamente presso la Capitaneria di Porto di Reggio Calabria. L' **Autorità** di Sistema **Portuale** dello Stretto ha reso noto di aver completato la presa in consegna delle aree portuali della sponda calabrese dello Stretto di Messina specificando che contemporaneamente l' ufficio tecnico dell' ente ha iniziato le ricognizioni per prendere atto dello stato delle infrastrutture portuali a Villa S. Giovanni e a Reggio Calabria al fine di poter iniziare a valutare quali interventi si prospettano necessari per una piena efficienza degli impianti. L' AdSP ha sottolineato di essere pronta a garantire la propria operatività amministrativa anche per l' utenza calabrese, predisponendo al più presto l' apertura degli uffici dell' ente che, grazie alla disponibilità offerta dalla Direzione Marittima della Calabria, saranno provvisoriamente ospitati in alcuni locali della Capitaneria di Porto di Reggio Calabria. «Con la odierna presa in consegna degli ambiti portuali di Villa San Giovanni, dopo che la settimana scorsa era stata completata l' analogo attività per il porto di Reggio Calabria - ha spiegato il presidente dell' AdSP dello Stretto, Mario Paolo Mega - si completa la perimetrazione delle aree demaniali di competenza dell' **Autorità** di Sistema **Portuale** dello Stretto e questo consentirà di avviare la gestione di tutte le infrastrutture sia dal punto di vista tecnico che demaniale. Devo ringraziare la Direzione Marittima di Reggio Calabria e l' **Autorità Portuale** di **Gioia Tauro** per la preziosa collaborazione ed il personale dell' ente che con grande impegno ed entusiasmo sta affrontando questa nuova sfida».

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

6 dicembre 2019

L'AdSP dello Stretto ha completato la presa in consegna delle aree portuali della sponda calabrese dello Stretto di Messina

Gli uffici dell'ente in Calabria sono ospitati provvisoriamente presso la Capitaneria di Porto di Reggio Calabria.

L'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto ha reso noto di aver completato la presa in consegna delle aree portuali della sponda calabrese dello Stretto di Messina specificando che contemporaneamente l'ufficio tecnico dell'ente ha iniziato le ricognizioni per prendere atto dello stato delle infrastrutture portuali a Villa S. Giovanni e a Reggio Calabria al fine di poter iniziare a valutare quali interventi si prospettano necessari per una piena efficienza degli impianti.

L'AdSP ha sottolineato di essere pronta a garantire la propria operatività amministrativa anche per l'utenza calabrese, predisponendo al più presto l'apertura degli uffici dell'ente che, grazie alla disponibilità offerta dalla Direzione Marittima della Calabria, saranno provvisoriamente ospitati in alcuni locali della Capitaneria di Porto di Reggio Calabria.

«Con la odierna presa in consegna degli ambiti portuali di Villa San Giovanni, dopo che la settimana scorsa era stata completata l'analoga attività per il porto di Reggio Calabria - ha spiegato il presidente dell'AdSP dello Stretto, Mario Paolo Mega - si completa la perimetrazione delle aree demaniali di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e questo consentirà di avviare la gestione di tutte le infrastrutture sia dal punto di vista tecnico che demaniale. Devo ringraziare la Direzione Marittima di Reggio Calabria e l'Autorità Portuale di Gioia Tauro per la preziosa collaborazione ed il personale dell'ente che con grande impegno ed entusiasmo sta affrontando questa nuova sfida».

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

Cerca il tuo affare	data di arrivo	data di partenza
0 Ulteriori affari	06 Dic 2019	07 Dic 2019

Indice | Prima pagina | Indice notizie

informARE - Piazza Matteotti 10 - 10122 Genova - ITALIA
tel. 011-2482122 - fax 010-2219794 - email

Autorità dello Stretto, presa in consegna le aree portuali calabresi

Nuovi uffici pronti ad aprire e ricognizione dei primi interventi da mettere sul tappeto. L' **Autorità di sistema portuale** dello Stretto prosegue a ritmi serrati l'azione di avviamento e proprio "in questi giorni - annunciano i vertici del nuovo ente - ha completato la presa in consegna delle aree portuali della sponda calabrese". Contemporaneamente l' ufficio tecnico dell' Ente ha iniziato le ricognizioni per prendere atto dello stato delle infrastrutture portuali a Villa San Giovanni e a Reggio Calabria al fine di iniziare a valutare quali interventi si prospettano necessari per una piena efficienza degli impianti. "L' AdSP - si legge in una nota - è pronta inoltre a garantire la propria operatività amministrativa anche per l' utenza calabrese, predisponendo al più presto l' apertura degli uffici dell' Ente che, grazie alla disponibilità offerta dalla Direzione marittima della Calabria, saranno provvisoriamente ospitati in alcuni locali della Capitaneria di Reggio". "Con la odierna presa in consegna degli ambiti portuali di Villa San Giovanni, dopo che la settimana scorsa era stata completata l' analoga attività per il porto di Reggio Calabria - spiega il presidente Mario Paolo Mega - si completa la perimetrazione delle aree demaniali di competenza dell' **Autorità di sistema portuale** dello Stretto e questo consentirà di avviare la gestione di tutte le infrastrutture sia dal punto di vista tecnico che demaniale. Devo ringraziare la Direzione marittima di Reggio Calabria e l' **Autorità portuale** di Gioia Tauro per la preziosa collaborazione ed il personale dell' Ente che con grande impegno ed entusiasmo sta affrontando questa nuova sfida." Nella foto : Mario Paolo Mega, Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto, Antonio Ranieri Direttore Marittimo della Calabria e della Basilicata Tirrenica e Andrea Agostinelli Commissario Straordinario dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro. © Riproduzione riservata.



Porti, Autorità dello Stretto: in consegna gli ambiti di Villa San Giovanni

L' **Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto oggi ha preso in consegna gli ambiti portuali di Villa San Giovanni. Si completa così la presa in consegna delle aree portuali della sponda calabrese, dopo che la scorsa settimana era stata effettuata analoga attività per il porto di Reggio Calabria. Contemporaneamente l' ufficio tecnico dell' Ente ha iniziato le ricognizioni per prendere atto dello stato delle infrastrutture portuali a Villa San Giovanni e a Reggio Calabria per valutare quali interventi si prospettano necessari per una piena efficienza degli impianti. Al più presto, inoltre, l' **Autorità** dello Stretto aprirà gli uffici dell' Ente a Reggio Calabria che, grazie alla disponibilità offerta dalla Direzione Marittima della Calabria, saranno provvisoriamente ospitati in alcuni locali della Capitaneria di Reggio. "Si completa la perimetrazione delle aree demaniali di competenza dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** dello Stretto e questo consentirà di avviare la gestione di tutte le infrastrutture sia dal punto di vista tecnico che demaniale". Lo ha affermato il presidente dell' **autorità portuale** dello Stretto, Mario Paolo Mega al termine dell' incontro avuto con il direttore marittimo della Calabria, Antonio Ranieri, e col commissario straordinario dell' **autorità portuale** di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli. "Devo ringraziare la Direzione Marittima di Reggio Calabria e l' **Autorità Portuale** di Gioia Tauro - ha concluso Mega - per la preziosa collaborazione ed il personale dell' Ente che con grande impegno ed entusiasmo sta affrontando questa nuova sfida".

redazione@giornaledicalabria.it.

The screenshot shows the website interface for giornaledicalabria.it. At the top, there is a 'COOKIES ON THIS WEBSITE' notice. Below it is the site's logo and navigation menu. The main article title is 'PORTI, AUTORITÀ DELLO STRETTO: IN CONSEGNA GLI AMBITI DI VILLA SAN GIOVANNI'. The article includes a large image of a port area and a short introductory text. On the right side, there are several sidebar widgets: 'CERCA ARTICOLO', 'PRONOUNCE' (listing locations like CATANZARO, COSENZA, CROTONE, REGGIO CALABRIA, VIBO VALENTIA), 'ULTIME NOTIZIE' (with thumbnails for 'L'arrivo di Casarica, un'ala per il nuovo Ospedale Oncologico' and 'Porti, Autorità dello Stretto: in consegna gli ambiti di Villa San Giovanni'), and 'OGGI SU RDP TELECALABRIA, PROGRAMMAZIONE DI VENERDÌ 6 DICEMBRE 2019'.

Newz

Messina, Milazzo, Tremestieri

L' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto prende in consegna le aree portuali di Villa San Giovanni

Prosegue a ritmi serrati l' azione di avviamento dell' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto che in questi giorni ha completato la presa in consegna del

Prosegue a ritmi serrati l' azione di avviamento dell' **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto che in questi giorni ha completato la presa in consegna delle aree portuali della sponda calabrese. Contemporaneamente l' ufficio tecnico dell' Ente ha iniziato le ricognizioni per prendere atto dello stato delle infrastrutture portuali a Villa San Giovanni e a Reggio Calabria al fine di poter iniziare a valutare quali interventi si prospettano necessari per una piena efficienza degli impianti. L' AdSP è pronta inoltre a garantire la propria operatività amministrativa anche per l' utenza calabrese, predisponendo al più presto l' apertura degli uffici dell' Ente che, grazie alla disponibilità offerta dalla Direzione Marittima della Calabria, saranno provvisoriamente ospitati in alcuni locali della Capitaneria di Reggio. Con la odierna presa in consegna degli ambiti portuali di Villa San Giovanni, dopo che la settimana scorsa era stata completata l' analogo attività per il porto di Reggio Calabria, si completa la perimetrazione delle aree demaniali di competenza dell' **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto e questo consentirà di avviare la gestione di tutte le infrastrutture sia dal punto di vista tecnico che demaniale. Devo ringraziare la Direzione Marittima di Reggio Calabria e l' **Autorità Portuale** di Gioia Tauro per la preziosa collaborazione ed il personale dell' Ente che con grande impegno ed entusiasmo sta affrontando questa nuova sfida. Nella foto da sinistra: Ing. Mario Paolo Mega, Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** dello Stretto, CV (CP) Antonio Ranieri Direttore Marittimo della Calabria e della Basilicata Tirrenica e C.A. (CP) Andrea Agostinelli Commissario Straordinario dell' **Autorità portuale** di Gioia Tauro.

NEWZ.IT

Messina - Reggio Calabria - Calabria

L' Autorità di Sistema Portuale dello Stretto prende in consegna le aree portuali di Villa San Giovanni

Pronto l'apertura degli uffici nei locali della Capitaneria di Porto a Reggio Calabria

di **NEWZ** - 6 dicembre 2019 - di **PRESTIPRESS**



[Condividi su Facebook](#)
[Condividi su Twitter](#)
[Invia un messaggio](#)

Prosegue a ritmi serrati l'azione di avviamento dell'**Autorità di Sistema Portuale dello Stretto** che in questi giorni ha completato la presa in consegna delle aree portuali della sponda calabrese.

Contemporaneamente l'ufficio tecnico dell'Ente ha iniziato le ricognizioni per prendere atto dello stato delle infrastrutture portuali a Villa San Giovanni e a Reggio Calabria al fine di poter iniziare a valutare quali interventi si prospettano necessari per una piena efficienza degli impianti.

L'AdSP è pronta inoltre a garantire la propria operatività amministrativa anche per l'utenza calabrese, predisponendo al più presto l'apertura degli uffici dell'Ente che, grazie alla disponibilità offerta dalla Direzione Marittima della Calabria, saranno provvisoriamente ospitati in alcuni locali della Capitaneria di Reggio.

Con la odierna presa in consegna degli ambiti portuali di Villa San Giovanni, dopo che la settimana scorsa era stata completata l'analoga attività per il porto di Reggio Calabria, si completa la perimetrazione delle aree demaniali di competenza dell'Autorità di Sistema Portuale dello Stretto e questo consentirà di avviare la gestione di tutte le infrastrutture sia dal punto di vista tecnico che demaniale. Devo ringraziare la Direzione Marittima di Reggio Calabria e l'Autorità Portuale di Gioia Tauro per la preziosa collaborazione ed il personale

Un referendum per il deposito di Gnl

augusta. Un referendum per far decidere gli augustani se realizzare o meno un deposito di Gnl. A proporlo è il consigliere di Dimes25, Giuseppe Schermi. La vicenda relativa al deposito di Gnl (Gas naturale liquefatto) all' interno della rada divide il territorio; da un lato le associazioni di operatori portuali, sostenitori che vedono la mancata realizzazione dello stesso come una minaccia, che potrebbe tagliare lo scalo megarese fuori dalle rotte internazionali, con grande rischio per le attività portuali, come anche per l' intero polo petrolchimico, nonché comprometterne l' ingresso nel circuito dei porti Core, dall' altro gli ambientalisti che lo scorso giugno hanno depositato un documento alla Procura, sui potenziali pericoli conseguenti alla costruzione di un deposito per lo stoccaggio di Gnl. Tra i contrari c' è il consigliere Schermi, ex assessore dalla giunta pentastellata. Quest' ultimo ha presentato al presidente del Consiglio comunale, al responsabile del settore Affari generali e al segretario generale dell' Ente una mozione per indire il referendum consultivo sul deposito costiero di Gnl. «Considerato che l' **Autorità di sistema portuale** del mare della Sicilia orientale ha pubblicato un avviso esplorativo per realizzarlo, ritenete che il Comune debba rilasciare parere contrario alla realizzazione del deposito di Gnl per tutto quanto di propria competenza»? Questo il quesito al quale il sindaco dovrebbe chiamare i cittadini a rispondere, secondo Schermi. La mozione impegna appunto il capo della civica amministrazione a indire il referendum con la seguente domanda. Sulla questione Gnl il sindaco, Cettina Di Pietro a febbraio nell' incontro, tenutosi nella sede di Confindustria per illustrare i benefici e le ricadute che porterà un deposito di Gnl all' interno del porto, ha ribadito la sua apertura al dialogo con la popolazione sul deposito di Gnl nel porto megarese, «che merita la massima attenzione - ha detto allora il primo cittadino - per la complessità del nostro petrolchimico. Nel contempo, dopo aver approfondito tutte le possibili incidenze, si valuteranno anche le positive ricadute socio-economiche per lo sviluppo del territorio». Nel mese di ottobre, quando il problema è stato sollevato dal consigliere Schermi il primo cittadino ha dichiarato: «se il consigliere Schermi si rifiuta di considerare l' importanza che ha l' introduzione del Gnl nel nostro porto commerciale mi fa, ancora una volta, pensare che ho fatto tanto bene ad allontanarlo dalla mia giunta». Ha palesato così il pensiero dell' amministrazione comunale che è quello di considerare il Gnl essenziale per lo sviluppo economico del territorio, previo verifica della compatibilità ambientale con l' insediamento del deposito del Gas naturale liquefatto che è già presente nel piano energetico del M5S come alternativa al fossile. Agnese Siliato.



Sequestrati 350 chili di pesce in cattivo stato di conservazione e senza tracciabilità

IGNAZIO MARCHESE

I carabinieri e gli uomini della capitaneria di **Porto** di **Palermo** hanno sequestrato 350 chili di pesce in cattivo stato di conservazione e senza tracciabilità nel corso di controlli a tre pescherie ed ad un venditore ambulante nel quartiere Villa Tasca, al mercato rionale prossimo a via Santissima Mediatrice e nella zona del mercato in via Montalbo. Sono state elevate multe per 6 mila euro. Dopo i controlli dell' Asp il pesce è stato distrutto perché non idoneo al consumo. Ieri, nel corso di alcuni controlli a Mondello e Sferracavallo, era stato scovato un commerciante abusivo che deteneva per la vendita circa 15 chilogrammi di prodotto ittico, privo di etichettatura e documentazione comprovante la tracciabilità ed in pessimo stato di conservazione e pertanto non idoneo al consumo alimentare umano. Per tale motivo è stato eseguito l' immediato sequestro del prodotto con la conseguente distruzione dello stesso come previsto dalla normativa di riferimento.

BlogSicilia PALERMO CRONACA POLITICA LIBRO STORI

BlogSicilia PALERMO CRONACA

Sequestrati 350 chili di pesce in cattivo stato di conservazione e senza tracciabilità

CONTROLLI DI CARABINIERI E CAPITANERIA DI PORTO A PALERMO

di Ignazio Marchese | 04/12/2019

Stacca ora le notifiche su Messenger

I carabinieri e gli uomini della capitaneria di Porto di Palermo hanno sequestrato 350 chili di pesce in cattivo stato di conservazione e senza tracciabilità nel corso di controlli a tre pescherie ed ad un venditore ambulante nel quartiere Villa Tasca, al mercato rionale prossimo a via Santissima Mediatrice e nella zona del mercato in via Montalbo.

Sono state elevate multe per 6 mila euro.

Dopo i controlli dell'Asp il pesce è stato distrutto perché non idoneo al consumo.

Ieri, nel corso di alcuni controlli a Mondello e Sferracavallo, era stato scovato un commerciante abusivo che deteneva per la vendita circa 15 chilogrammi di prodotto ittico, privo di etichettatura e documentazione comprovante la tracciabilità ed in pessimo stato di conservazione e pertanto non idoneo al consumo alimentare umano.

Per tale motivo è stato eseguito l'immediato sequestro del prodotto con la conseguente distruzione dello stesso come previsto dalla normativa di riferimento.

Cinque scatole e pesce di tracciabilità, 7 tonnellate di pesce sequestrate

Cella frigorifera del tir spenta, sequestrati 4 mila chili di pesce dalla polizia stradale

Ultimissimo

- 12-11 Diritto alle stelle sepolte, contrattori prelevano il sole Paolo
- 12-11 Estero Il colosso cinese sbarca in Sicilia, multa da 1.200 euro
- 12-11 Provenienza dell'immigrato a mare di Palermo-Archiele, cosa come risulta la vicenda
- 12-11 Più soldi per i dipendenti del Comune di Palermo, Bronte: il bilancio
- 12-11 Sono venute il mare che contorna il mare di Mondello, nei 4 miglia intorno (12/11)
- 12-11 Abitacolo rubato a Palermo, trovati in zona storica sequestrato immoleto (12/11)
- 12-11 Fine voli, cancellati voli da "100 punti in più ogni aereo Alitalia, e se non" con il governo (12/11)

Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

Orlando al porto per accogliere l' equipaggio della Alan Kurdi: "Benvenuti a Palermo"

Il sindaco - attraverso una nota - ha espresso apprezzamento per l' azione umanitaria svolta in questi mesi e ha invitato il comandante della nave a Palazzo della Aquile "per una visita ufficiale"

Il sindaco Leoluca Orlando oggi pomeriggio si è recato al **porto** dove ha incontrato il comandante e l' equipaggio della nave Alan Kurdi, della Ong tedesca SeaEye, attraccata a Palermo per uno scalo tecnico dopo che nei giorni scorsi era attraccata a Messina, su indicazione del Viminale, per lo sbarco di 60 migranti salvati nel Mediterraneo. "Orlando - si legge in una nota del Comune - ha dato il benvenuto all' intero equipaggio, esprimendo apprezzamento per l' azione umanitaria svolta in questi mesi ed invitando il comandante a Palazzo della Aquile per una visita ufficiale nei prossimi giorni".

SOTTOCOSTO

PALERMO TODAY Cronaca

Cronaca
Orlando al porto per accogliere l'equipaggio della Alan Kurdi: "Benvenuti a Palermo"

Il sindaco - attraverso una nota - ha espresso apprezzamento per l'azione umanitaria svolta in questi mesi e ha invitato il comandante della nave a Palazzo della Aquile "per una visita ufficiale"

17 Notizie
Facebook Twitter YouTube



Foto di Giuseppe Di Stefano

Il sindaco Leoluca Orlando oggi pomeriggio si è recato al porto dove ha incontrato il comandante e l'equipaggio della nave Alan Kurdi, della Ong tedesca SeaEye, attraccata a Palermo per uno scalo tecnico dopo che nei giorni scorsi era attraccata a Messina, su indicazione del Viminale, per lo sbarco di 60 migranti salvati nel Mediterraneo.

"Orlando - si legge in una nota del Comune - ha dato il benvenuto all'intero equipaggio, esprimendo apprezzamento per l'azione umanitaria svolta in questi mesi ed invitando il comandante a Palazzo della Aquile per una visita ufficiale nei prossimi giorni".

I più letti di oggi

- Alba: due coltelli e un'arma. Alleanza grazie ai carabinieri
- La Sicilia dopo gli incidenti alla spiaggia, segnalazione alla Guardia di finanza
- Deputato socialista in carcere, indagato per omicidio colposo in abito scuro nel Palermitano
- VIDEO: "Gli spacciatori gli invidia alla moglie" - Intervista con il boss Don Fazio dal territorio

NUOVO TOYOTA C-HR HYBRID



JEEP COMPASS



Argomenti: **migranti**
Facebook Twitter YouTube

Giovedì prossimo l' Autorità di sistema portuale consegnerà la concessione demaniale marittima alla Marinedì srl

Cantiere navale, salpa la... speranza

Dopo otto anni è vicina la ripresa delle attività, saranno riassunti 12 ex dipendenti

Finalmente la vicenda del Cantiere navale trapanese, meglio conosciuto come Cnt, trova soluzione. Giovedì prossimo l' **Autorità portuale** consegnerà le aree demaniali alla Marinedì srl, un atto formale che fatto sancisce la ripresa dell' attività. Così, dopo anni di silenzio e di attesa, gli ex dipendenti sembrano intravedere la luce in fondo al tunnel dopo essere rimasti senza lavoro nel 2011 quando il cantiere ha chiuso i battenti. Per 12 di loro si profila il reintegro a lavoro. I rimanenti dipendenti saranno immessi a lavoro nella seconda fase.

La notizia arriva dal presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti. «Siamo molto soddisfatti di essere in dirittura d' arrivo per la conclusione della prima fase di una vicenda molto complessa, sulla quale si aspetta ancora che si pronunci il Cga in via definitiva. Abbiamo ereditato una pessima situazione, sulla quale, in termini di comunicazione, c' è stata confusione fin dall' inizio e sulla quale abbiamo dovuto portare avanti un lavoro certosino fatto non di chiacchiere ma di attente verifiche, indispensabili quando si opera nel pieno rispetto delle norme.

Tutto ciò unicamente a tutela della cosa pubblica e del lavoro. Spesso si cavalca la disperazione dei lavoratori per mettere in moto meccanismi non risolutivi: noi, al contrario, abbiamo operato nel silenzio più rigoroso, come è giusto che sia, per tutelare il lavoro ed evitare possibili speculazioni. Adesso vigileremo affinché gli impegni assunti dall' impresa vengano pedissequamente rispettati, sia in questa fase preliminare sia laddove il Cga dovesse confermare la sentenza del Tar». Giovedì prossimo, 12 dicembre, il presidente Monti consegnerà alla società Marinedì srl di Roma la «concessione demaniale marittima per l' occupazione di un' area scoperta, di un' area coperta e di uno specchio acqueo antistante alla superfi cie complessiva di 75.782 metri quadri ubicati in zona Isolella, allo scopo di mantenere un cantiere nautico per la manutenzione di navi, imbarcazioni e unità da diporto con annesso punto di ormeggio». Un atto che darà dignità non solo ai luoghi dove sorgeva il Cnt, completamente devastati, ma soprattutto darà dignità a quegli operai che hanno sperato di ritornare a lavorare. Nel 2017 il ministero delle Infrastrutture assegnava dopo due revoche ad altrettante aziende che avevano partecipato a suo tempo al bando di gara, l' area demaniale dove ricade il Cnt. E questo dopo cinque anni e mezzo dalla chiusura. La gara veniva poi vinta dalla società romana Marinedì srl. Era indispensabile che il progetto di ristrutturazione delle infrastrutture fosse rapidamente esecutivo per procedere all' assunzione degli ex lavoratori del Cnt, tutto questo ora diventa realtà. Per raccontare la storia di questo cantiere dobbiamo andare indietro al fino al 4 aprile 2013, quando il Cantiere navale di Trapani e la Satin, società che aveva la maggioranza delle quote azionarie e che aveva in affitto la concessione demaniale del Cnt, furono dichiarati falliti. Il curatore nominato dal Tribunale di Trapani appose i sigilli sui cancelli della società del settore nautico Satin Spa degli imprenditori D' Angelo e al Cantiere navale. Un provvedimento questo che rappresentava l' ultimo atto di una vertenza che si trascinava dal 2011 e che aveva visto il licenziamento di 59 operai. Operai specializzati capaci di realizzare pescherecci o yacht di lusso ma anche capaci di grandi opere come la petroliera «Marettimo M.», lunga 136 metri e larga 26, i cui lavori iniziarono nel 2005. Doveva essere il fiore all' occhio per il Cantiere navale, presentato come il progetto che avrebbe ben presto risollevate



Giornale di Sicilia (ed. Trapani)

Trapani

le sorti della società, diventò invece popolare per essere stata per mesi occupata senza mai essere finita dai 59 operai (definiti dalla stampa nazionale «i pirati»), operai che nel frattempo avevano ricevuto la lettera di mobilità da parte della Famiglia D' Angelo. Fu quello il periodo delle passerelle istituzionali, richiamati dal clamore dei media nazionali, i big della politica regionale e nazionale fecero la loro personale sfilata e le promesse non si fecero attendere. Poi la protesta si spostò fuori dai cancelli del Cantiere ancora per mesi e mesi. Oltre alle difficoltà economiche dovute alla crisi il Cnt è stato oggetto anche di una serie di indagini per inquinamento ambientale da parte della Procura di Trapani. (*LASPA*)

Cipe sarà cabina di regia degli investimenti pubblici

Rinnovamento del ruolo del Cipe (Comitato interministeriale per la programmazione economica) per stare al passo col rilancio degli investimenti pubblici. Il comitato dovrà avere un ruolo di coordinamento e sintesi delle policies di competenza delle singole amministrazioni. Incentivando la crescita del paese attraverso investimenti pubblici e migliorando la capacità delle amministrazioni nel preparare, valutare e gestire piani, programmi, progetti e misure attuative. Questi indirizzi sono contenuti in una direttiva del presidente del consiglio, Giuseppe Conte, per il 2019, emanata dopo l'approvazione del nuovo regolamento Cipe del 28 novembre 2018 (pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale del 3 aprile 2019, n. 79) che ha gettato le basi per la riorganizzazione del comitato stesso. Il Cipe dovrà essere tempestivamente informato entro l'arco temporale annuale in modo completo e articolato sull'avanzamento dei patti per lo sviluppo e dei piani operativi nazionali (fondo per lo sviluppo e la coesione 2014/20); questo per individuare le maggiori criticità attuative, le possibili azioni per rimuoverle e le iniziative da adottare per l'utilizzo delle risorse stanziare. La Corte dei conti, nel febbraio 2019, ha rilevato rallentamenti da parte delle amministrazioni pubbliche titolari delle risorse assegnate dai piani operativi. Tra le criticità evidenziate vi sono i ritardi nelle comunicazioni sullo stato di avanzamento della spesa per interventi a valere sul fondo sviluppo e coesione. Le principali deliberazioni del Comitato, negli ultimi anni, hanno riguardato il riparto delle risorse nazionali (Fsc) e comunitarie per lo sviluppo e la coesione territoriale, le infrastrutture e trasporti, le attività produttive e l'energia, la regolazione tariffaria dei servizi di pubblica utilità (autostrade, aeroporti, porti, ferrovie, settore idrico), la ricerca e l'innovazione tecnologica, la sanità, le politiche sociali e abitative, lo sviluppo sostenibile dell'ambiente e del territorio, gli interventi per le bonifiche dei siti, la riqualificazione idrogeologica, i beni culturali. Tutti settori altamente strategici per l'economia. Cinzia De Stefanis © Riproduzione riservata.



L'identità dei porti italiani

GENOVA Negli ultimi tempi si discute molto dell'eventualità che le Autorità Portuali italiane possano essere trasformate in vere e proprie Società per Azioni, come sembrerebbe auspicare anche la Commissione Europea che nel frattempo, considerandole imprese, ne richiede il pagamento delle tasse sui canoni demaniali. In realtà un simile cambiamento, oltre ad essere di non facile attuazione, risulta in netto contrasto con la posizione di molti addetti ai lavori, i quali ritengono che un'ipotetica privatizzazione rappresenterebbe un serio ostacolo all'effettivo sviluppo degli scali. Come noto, la natura giuridica di questi Enti prevede che essi svolgano esclusivamente compiti di governo, disciplina, programmazione, promozione e coordinamento. In questo quadro le gestioni portuali, di fatto già private, vengono ricondotte all'interno di un contesto regolatorio che solo le Port Authorities, in qualità di Enti pubblici non economici, possono appunto assicurare. Secondo alcuni, uno stravolgimento sostanziale dell'attuale assetto, oltre a svilire la funzione di terzietà delle **AdSP**, comprometterebbe fortemente anche l'ottenimento dei cosiddetti aiuti di stato, in relazione ad interventi infrastrutturali da realizzarsi attraverso gli

investimenti. Occorre altresì aggiungere che sul versante sindacale, almeno due delle tre sigle confederali, CGIL e UIL trasporti, asseriscono convintamente che il passaggio da un ambito disciplinato per legge ad uno deregolamentato, possa generare come accaduto per altri settori produttivi, gravi inefficienze e sprechi, con inevitabili e pesanti ripercussioni a carico della collettività. Il Presidente Zeno D'Agostino, a capo dei porti di Trieste e Monfalcone, in una recente intervista ha dichiarato che, per attribuire maggior dinamismo alle Autorità Portuali, non è necessario ricorrere alla loro conversione ma basterebbe semplicemente eliminare qualche piccolo vincolo di carattere normativo che ne riduce drasticamente la capacità d'azione. Il riferimento è al comma 11 dell'art 6 L. 84/94 che non consente a queste Amministrazioni di detenere partecipazioni maggioritarie all'interno di società che si occupano di logistica e intermodalità. A mio parere, potrebbe essere questa una delle possibili soluzioni da cui partire, per andare incontro alle esigenze di chi giustamente chiede un maggior efficientamento dei processi decisionali, senza però demolire la connotazione statale dei porti ed evitando soprattutto che finiscano nelle mani sbagliate. Felice Mgarelli



Di Maio, Mediterraneo sia priorità strategica dell' Ue

ROMA - "A pochi giorni dall' insediamento del nuovo esecutivo comunitario, voglio soffermarmi sul ruolo della Ue nel Mediterraneo. La minaccia terrorista e lo sfruttamento dei flussi migratori irregolari che arrivano ai nostri confini sono due problematiche che riguardano tutti ed esortano l' Europa a governare le sfide, invece di subirle". Lo ha detto il ministro degli Esteri, Luigi Di Maio, nel suo intervento di apertura dei Med Dialogues a Roma. "Il Mediterraneo, con le sue crisi e le sue opportunità, deve diventare la nuova missione storica dell' Unione europea: la sua priorità strategica. Le risposte che le nuove istituzioni europee sapranno dare a queste sfide, avranno un impatto decisivo per fare davvero dell' Unione europea un attore globale. Perché, come ci ricordava Aldo Moro, 'l' Europa intera è nel Mediterraneo'", ha proseguito Di Maio. "Dal Mediterraneo allargato originano molte delle crisi globali che interessano l' Italia e l' Ue, ha sottolineato il capo della Farnesina. "La stabilità e la prosperità della regione sono condizioni essenziali per la stabilità e la prosperità dell' Italia e dell' Ue". In questo contesto "la collaborazione con i Paesi dell' area ha una rilevanza strategica.

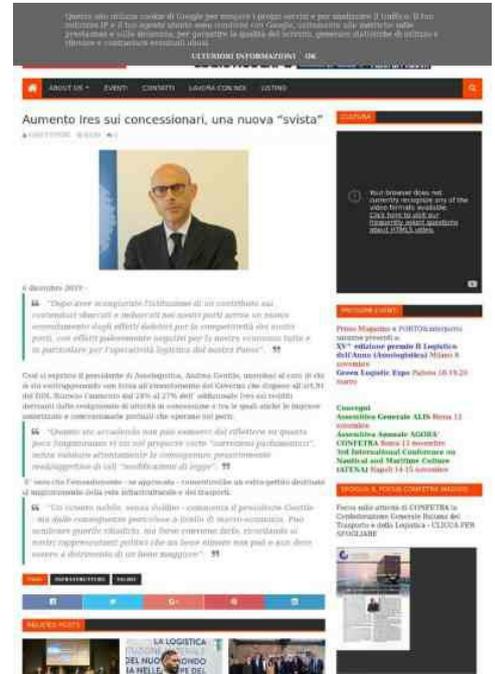
Per questo ho effettuato la mia prima visita bilaterale come ministro degli Esteri nel Regno del Marocco, partner di riferimento su tanti temi di interesse comune, e mi riprometto di effettuare presto altre missioni nei Paesi del Mediterraneo allargato", ha ricordato Di Maio. "L' Italia continua a ritenere essenziale che gli Stati Uniti restino impegnati nella regione. Il Mediterraneo rappresenta un tema centrale della nostra interlocuzione con Washington e in gennaio ospiteremo alla Farnesina una nuova sessione, a livello di alti funzionari, del Dialogo strategico sul Mediterraneo allargato, avviato con gli Usa nel 2018", ha affermato il ministro degli Esteri. "Il Mediterraneo allargato è anche un' area dove sta riguadagnando importanza la Russia, ormai interlocutore ineludibile per le dinamiche regionali", ha aggiunto Di Maio, sottolineando che "anche i Paesi asiatici, soprattutto per le loro potenzialità economiche", stanno rivolgendo la loro attenzione verso l' area. Il Mediterraneo, ha sottolineato Di Maio, rappresenta un mercato di 500 milioni di consumatori dove si concentra il 20% del traffico marittimo mondiale, con oltre 450 tra porti e terminal, nonché un grande hub strategico per la sicurezza energetica". L' obiettivo dell' Italia, ha proseguito, "è contribuire a rilanciare la vitalità del Mediterraneo come piattaforma di connettività tra Europa, Africa e Asia". "Il contributo dell' Italia alla crescita del Mediterraneo allargato può contare anche sul sostegno del nostro settore privato - ha spiegato Di Maio -. Dopo l' Europa, questa regione costituisce la zona più prossima per il nostro tessuto produttivo, con oltre 1.200 imprese attive nell' area e uno stock di quasi 47 miliardi di investimenti nel 2018".



Aumento Ires sui concessionari, una nuova "svista"

GAM EDITORI

6 dicembre 2019 - "Dopo aver scongiurato l' istituzione di un contributo sui contenitori sbarcati e imbarcati nei nostri porti arriva un nuovo emendamento dagli effetti deleteri per la competitività dei nostri porti, con effetti palesemente negativi per la nostra economia tutta e in particolare per l' operatività logistica del nostro Paese". Così si esprime il presidente di Assologistica, Andrea Gentile, unendosi al coro di chi si sta contrapponendo con forza all' emendamento del Governo che dispone all' art.91 del DDL Bilancio l' aumento dal 24% al 27% dell' addizionale Ires sui redditi derivanti dallo svolgimento di attività in concessione e tra le quali anche le imprese autorizzate e concessionarie portuali che operano nei porti. "Quanto sta accadendo non può esimerci dal riflettere su quanta poca lungimiranza vi sia nel proporre certe "correzioni parlamentari", senza valutare attentamente le conseguenze pesantemente reali/oggettive di tali "modificazioni di legge". E' vero che l' emendamento - se approvato - consentirebbe un extra-gettito destinato al miglioramento della rete infrastrutturale e dei trasporti. "Un intento nobile, senza dubbio - commenta il presidente Gentile - ma dalle conseguenze pericolose a livello di macro-economia. Può sembrare puerile ribadirlo, ma forse conviene farlo, ricordando ai nostri rappresentanti politici che un bene minore non può e non deve essere a detrimento di un bene maggiore".



Tassa sui TEUs, anzi no

ROMA Non si può che commentare: non c'è mai limite al peggio. Nella ricerca spasmodica, e un pò frastornata, di nuove fonti di prelievo fiscale, Assiterminal sottolinea che Apprendiamo sbigottiti l'approvazione in Commissione finanze della Camera dei Deputati dell'emendamento al DL Fiscale che prevede l'istituzione di un contributo unificato sui container sbarcati e imbarcati nei porti dello Stato, anche se non contenenti merci. Un provvedimento continua Assiterminal che di fatto aumenta i costi complessivi gravanti sull'import/export delle merci. È evidente che se un tale provvedimento dovesse passare scrive l'associazione si tratterebbe dell'ennesimo colpo alla competitività del sistema portuale e logistico del nostro paese. Non discutiamo il merito: l'Agenzia delle Dogane svolge un ruolo che rispettiamo e che promuoviamo ma si devono ricercare le risorse per rafforzare la vigilanza sulle merci nelle normali entrate dell'erario. Stessa osservazione vale per la previsione di attingere alle risorse per l'autonomia finanziaria delle Autorità Portuali e finanziamento della realizzazione di opere nei porti (art.18 bis, L.84/94) per ri-finanziare UIRNet. Tali provvedimenti sembrano essere decontestualizzati dallo scenario generale: già soffriamo sul tema delle infrastrutture (i fatti liguri e veneti sono sotto gli occhi di tutti, solo per citare gli esempi più recenti). Chiediamo a gran voce l'intervento del ministro De Micheli così come la cabina di regia sulle tematiche della tassazione dei canoni concessori e del regolamento sulle concessioni portuali. Auspichiamo certamente un processo di semplificazione degli adempimenti gravanti sugli operatori ma non certamente nei termini previsti da simili emendamenti che scaturiscono da chissà quale visione politico-economica e chiediamo pertanto siano stralciati. Sempre da Assiterminal: Siamo appena reduci da un rinsavimento della politica in merito al rientrato emendamento che avrebbe istituito un contributo unificato sulla merce che spunta una ipotesi Robin Tax che prevede un aumento del 2% sull'IRES sul reddito derivante dalle attività svolte sulla base di autorizzazioni e concessioni portuali rilasciate ai sensi degli art 16 e 18, L.84/94. Attoniti è l'aggettivo più appropriato. Anche su questo provvedimento non entriamo sul merito al fine di realizzare interventi volti al miglioramento della rete infrastrutturale e dei trasporti che ovviamente trova non solo la nostra categoria ma tutto il cluster vicino al Governo, ma non possiamo esimerci dal sottolineare ancora una volta che simili iniziative inerziano il settore della portualità! Chiediamo pertanto conclude Assiterminal un ravvedimento operoso! *Bene la marcia indietro sulla tassa sui container, avvenuta grazie anche al fatto che Federlogistica-Confrtrasporto ha segnalato tempestivamente la cosa. Quello che è accaduto è stato comunque un campanello d'allarme. A dirlo è il presidente di Federlogistica-Confrtrasporto Luigi Merlo. Occorre una costante regia della politica portuale da parte del MIT per evitare le periodiche intromissioni di altre dicasteri spiega Merlo La dimostrazione viene dall'assurdo provvedimento che introduce la Robin Tax per i concessionari portuali art 18, ma anche, ancor più assurdo, per gli articoli 16. Il provvedimento è iniquo e discriminante perché i canoni sulle concessioni portuali in Italia sono disomogenei a causa del fatto che il Ministero dei Trasporti non ha mai emanato l'apposito regolamento e ART non ha reso omogenei i canoni. In questo modo a essere penalizzati saranno ancor di più coloro che pagano già di più. Questo accanimento sulla portualità non ha precedenti e sarebbe interessante capire gli ispiratori di provvedimenti suicidi come questi, prosegue il presidente di Federlogistica. Preoccupa il silenzio sui provvedimenti che devono essere emanati, relativi allo spazio marittimo che, se non ben concepiti, potrebbero avere impatti rilevanti su tutta la Blue Economy,



aggiunge Merlo. Se il ministro De Micheli intende tenersi la delega deve adeguatamente strutturare l'organizzazione, far funzionare la conferenza nazionale e seguire costantemente tutte le



La Gazzetta Marittima

Focus

questioni aperte, che sono molte, oppure deleghi un sottosegretario che a tempo pieno segua le politiche portuali e della logistica, conclude Merlo.

Balzello rientrato?

Il balzello sui container non c'è perché il PD non lo vuole, e infatti già oggi è uscito dal DL Fisco: siamo in questa maggioranza per sostenere la crescita. Ci sono invece soggetti, come Fedriga, che fanno i gufi a danno di economia, porti e logistica, e passano il tempo a scrutare l'occasione per scagliarsi contro il Governo. L'opposizione della Lega è solo negativa, distruttiva, contro gli interessi dei territori e degli operatori. Lo afferma la deputata Debora Serracchiani, replicando al presidente del Friuli Venezia Giulia Massimiliano Fedriga, in merito a un emendamento istitutivo di un contributo unificato sui container sbarcati e imbarcati nei porti dello Stato. Gli operatori conoscono l'impegno che abbiamo messo spiega Serracchiani per rendere sempre più competitiva portualità e logistica, prima con il ministro Delrio e ora con De Micheli, a fronte del nulla esibito dal Governo gialloverde. Se ci sono interventi da fare per migliorare, noi ci siamo sempre. Per la parlamentare con le Dogane il dialogo non è stato sempre fluido, ma rimangono un presidio istituzionale essenziale e abbiamo fiducia che la collaborazione tra soggetti diversi potrà essere sempre più costruttiva.

