



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 28 dicembre 2019



Prime Pagine

28/12/2019	Corriere della Sera Prima pagina del 28/12/2019	8
28/12/2019	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 28/12/2019	9
28/12/2019	Il Foglio Prima pagina del 28/12/2019	10
28/12/2019	Il Giornale Prima pagina del 28/12/2019	11
28/12/2019	Il Giorno Prima pagina del 28/12/2019	12
28/12/2019	Il Manifesto Prima pagina del 28/12/2019	13
28/12/2019	Il Mattino Prima pagina del 28/12/2019	14
28/12/2019	Il Messaggero Prima pagina del 28/12/2019	15
28/12/2019	Il Resto del Carlino Prima pagina del 28/12/2019	16
28/12/2019	Il Secolo XIX Prima pagina del 28/12/2019	17
28/12/2019	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 28/12/2019	18
28/12/2019	Il Tempo Prima pagina del 28/12/2019	19
28/12/2019	Italia Oggi Prima pagina del 28/12/2019	20
28/12/2019	La Nazione Prima pagina del 28/12/2019	21
28/12/2019	La Repubblica Prima pagina del 28/12/2019	22
28/12/2019	La Stampa Prima pagina del 28/12/2019	23
28/12/2019	Milano Finanza Prima pagina del 28/12/2019	24

Primo Piano

27/12/2019	Informazioni Marittime Welfare della gente di mare, riunito il comitato nazionale	25
------------	---	----

Trieste

28/12/2019	Il Piccolo Pagina 20 Stop all' altoforno a Servola il 1 febbraio Rischio esuberi per quaranta operai	26
------------	--	----

28/12/2019	Il Piccolo Pagina 20		28
<hr/>			
27/12/2019	Messaggero Marittimo	<i>Massimo Belli</i>	29
<hr/>			
27/12/2019	Trieste Prima	<i>STEFANO MATTIA PRIBETTI</i>	30
<hr/>			
Bilancio FVG 2019, Fedriga: "Entro giugno legge quadro su famiglia"			

Venezia

28/12/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 7	<i>Jacopo Giliberto</i>	31
<hr/>			
28/12/2019	Corriere del Veneto Pagina 5	<i>Francesco Bottazzo</i>	33
<hr/>			
28/12/2019	Corriere del Veneto Pagina 5		35
<hr/>			
28/12/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 21		36
<hr/>			
28/12/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 21		37
<hr/>			
28/12/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 29		38
<hr/>			
28/12/2019	Il Gazzettino Pagina 41	<i>GIUSEPPE BABBO</i>	39
<hr/>			
28/12/2019	Il Gazzettino Pagina 41		40
<hr/>			
27/12/2019	Informazioni Marittime		41
<hr/>			
27/12/2019	La Gazzetta Marittima		42
<hr/>			
28/12/2019	La Gazzetta Marittima		44
<hr/>			

Savona, Vado

28/12/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 2		45
<hr/>			

Genova, Voltri

28/12/2019	Il Giornale del Piemonte e della Liguria Pagina 7		47
<hr/>			
28/12/2019	Il Secolo XIX Pagina 2		48
<hr/>			
28/12/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 2		50
<hr/>			
28/12/2019	Libero Pagina 8		52
<hr/>			
27/12/2019	(Sito) Adnkronos		53
<hr/>			

27/12/2019	Ildenaro.it	Autostrade proroga stop aumenti pedaggi	54
28/12/2019	PrimoCanale.it	Autostrade, Di Maio: "Revoca subito delle concessioni". Toti: "Il Mit se ne occupi altrimenti le dia a noi"	55
27/12/2019	PrimoCanale.it	Porti, ok a polo logistico di Piacenza: intesa tra Liguria, Lombardia e Piemonte	57
27/12/2019	Messaggero Marittimo	Genova: nuovo piano per gestione rifiuti in porto	58
27/12/2019	La Gazzetta Marittima	Aggiudicato l' appalto per opere stradali	59

La Spezia

28/12/2019	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 28 Sistema portuale ok Passeggeri in aumento	60
28/12/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 23 I crocieristi riconquistano la città	61
28/12/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 23 Legambiente attacca: «Piano regolatore portuale serve subito un tavolo»	62
28/12/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 23 Caro sindaco Peracchini l' attacco a Lsct è ingiusto	63
28/12/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 31 Diatriba tra sindaco e porto: manca una classe dirigente	64
28/12/2019	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 37 «Su porto e Lsct una posizione pericolosa»	65
28/12/2019	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 47 «Su porto e Lsct una posizione pericolosa»	66
28/12/2019	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 47 «La salute di cittadini e lavoratori viene prima di tutto»	67
27/12/2019	Ansa	Porti: Agenti marittimi Spezia, polemica con Lsct pericolosa	68
27/12/2019	Citta della Spezia	Raffaelli: "Sindaco e LSCT, siate classe dirigente della città"	69
27/12/2019	Citta della Spezia	Porto, Bucchioni 'richiama' il sindaco: "Posizioni pericolose"	70
27/12/2019	Citta della Spezia	Porto, Legambiente: "Dibattito ridotto a gioco di incastri, riattiviamo tavolo Prp"	71
27/12/2019	Citta della Spezia	Lettera: "Navi da crociera, un rumore insopportabile"	72
27/12/2019	The Medi Telegraph	La Spezia, bufera sul sindaco. Bucchioni: "Su Contship frasi sconcertanti"	73
27/12/2019	Citta della Spezia	Ecco Costa Smeralda, l'ammiraglia green a gnl	74
28/12/2019	La Gazzetta Marittima	Partito il nuovo Centro Unico servizi alla merce di S. Stefano Magra	76
28/12/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 19 La Corsica Ferries attracca in porto per il veglione	78

Marina di Carrara

28/12/2019	La Nazione (ed. Massa Carrara)	Pagina 43 «Ricchi a spese dell' ecosistema»	79
------------	---------------------------------------	--	----

28/12/2019	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 53	80
<hr/>		
28/12/2019	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 53	81
Fiumi e inquinamento Il Wwf tira le orecchie Lungo elenco dei disastri della nostra provincia: dal Lavello alle cave, lago di Porta e falde		
<hr/>		
27/12/2019	FerPress	82
Porto di Carrara, dalla Giunta regionale gli indirizzi per l' intesa con Ministero e Regione LiguriaK		
<hr/>		
27/12/2019	Messaggero Marittimo	83
Passi avanti per sviluppo porto di Carrara <i>Massimo Belli</i>		
<hr/>		

Livorno

28/12/2019	Il Tirreno Pagina 15	84
<hr/>		
LA DARSENA EUROPA E LA CITTÀ IN RITARDO		
27/12/2019	Informazioni Marittime	86
Tirrenia, nuovo anno all' insegna dello sciopero		
<hr/>		
27/12/2019	Messaggero Marittimo	87
Microtunnel di Livorno, situazione in stallo <i>Renato Roffi</i>		
<hr/>		
27/12/2019	Messaggero Marittimo	88
A Livorno centesima nave Post Panamax <i>Redazione</i>		
<hr/>		
27/12/2019	La Gazzetta Marittima	89
Approdo di grandi navi a Livorno: siamo ad oltre cento Post-Panamax		
<hr/>		
27/12/2019	La Gazzetta Marittima	90
Un pò per uno in 'collo a mamma'		
<hr/>		
28/12/2019	La Gazzetta Marittima	91
Porti adriatici, risorse tradite		
<hr/>		

Piombino, Isola d' Elba

28/12/2019	La Gazzetta Marittima	93
<hr/>		
Piombino al lavoro sugli sponsons ex 'Concordia'		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

28/12/2019	La Gazzetta Marittima	94
<hr/>		
Anche la pesca con i vantaggi della 'new green'		
27/12/2019	La Gazzetta Marittima	95
<hr/>		
Trasformazione per un nuovo sviluppo il metodo d' azione nell' Adriatico centrale		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

28/12/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 39	97
<hr/>		
Comune e sindacati insieme per la ripresa		
27/12/2019	FerPress	98
<hr/>		
Porto di Civitavecchia: pubblicato il bando per la progettazione dell'"ultimo miglio ferroviario"		
27/12/2019	La Gazzetta Marittima	99
<hr/>		
Porti di Roma e del Lazio: è imminente l' attesa ZLS		

Bari

28/12/2019	Quotidiano di Puglia Pagina 4	100
<hr/>		
Zes, tempi ancora a rilento Ora è attesa per le nomine <i>ORONZO MARTUCCI</i>		

28/12/2019	Quotidiano di Puglia Pagina 13	102
<hr/>		
28/12/2019	La Gazzetta Marittima	103
<hr/>		
27/12/2019	La Gazzetta Marittima	104
<hr/>		

Brindisi

27/12/2019	FerPress	105
<hr/>		

Taranto

28/12/2019	La Gazzetta Marittima	106
<hr/>		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

27/12/2019	La Gazzetta Marittima	107
<hr/>		

Olbia Golfo Aranci

28/12/2019	La Nuova Sardegna (ed. Gallura) Pagina 45	108
<hr/>		

Cagliari

28/12/2019	L'Unione Sarda Pagina 46	109
<hr/>		

Messina, Milazzo, Tremestieri

28/12/2019	Gazzetta del Sud Pagina 27	110
<hr/>		

Catania

28/12/2019	Edilia2000	111
<hr/>		

Augusta

28/12/2019	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 17	112
<hr/>		

Palermo, Termini Imerese

27/12/2019 **La Gazzetta Marittima** 114
Palermo contro la burocrazia al centro del Mediterraneo

Focus

28/12/2019 **La Gazzetta Marittima** 115
Autostrade del Mare: volano dell'economia e trasporto green

27/12/2019 **La Gazzetta Marittima** 116
Carburanti 'green': s' impennano i costi sulle Autostrade del Mare

CORRIERE DELLA SERA

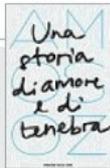
Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campana 30-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Su «la Lettura»
Il bello universale di Raffaello
e quello invisibile di Beethoven
di **Ida Bozzi** a pagina 47
e nel settimanale in edicola



Da oggi in edicola
Passioni e conflitti
Il primo libro della serie
dedicata ad Amos Oz
di **Lorenzo Cremonesi**
a pagina 46



Le dimissioni del ministro dell'Istruzione. L'ira di Di Maio: rilanciare l'azione dell'esecutivo. Il premier: serve stabilità

La resa dei conti nei 5 Stelle

Caos rimborsi. Fioramonti: «Non c'è trasparenza». Buffagni: «Lasci il Movimento»

LA SCUOLA CENERENTOLA

di **Pierluigi Battista**

Si parla finalmente della scuola italiana che boccheggia, dell'università che annaspa, della ricerca che si impoverisce. Sarebbe un bene, se non fosse che se ne parla solo perché il ministro dell'Istruzione Fioramonti si è dimesso. Poi, purtroppo, la cappa del silenzio politico coprirà ogni discussione pubblica su un tema che dovrebbe essere cruciale per la qualità stessa della nostra democrazia. Finito il clamore sullo stato del governo, la scuola tornerà ad essere, a destra e a sinistra, con eguale insipienza, la cenerentola dei problemi italiani, l'ultima voce di un'agenda politica del tutto indifferente alle sorti dell'Istruzione. È di poco tempo fa l'allarme della rilevazione Ocse-Pisa, secondo la quale gli studenti italiani sono tra i peggiori in Europa in quanto a comprensione di un testo. Ma, come scrivono Gianna Fregonara e Orsola Riva sul numero di «7» attualmente in edicola, mentre in Francia, per dire, «per risultati molto più lusinghieri si è aperta una riflessione pubblica sul fallimento dell'école républicaine», da noi il dibattito su quei risultati così sconcertanti è durato solo poche ore, nonostante, aggiungono, «la scuola sia stata addirittura il primo capitolo del discorso di insediamento del premier Conte». Un po' di virtuosità declamatorie retoriche e nulla più.

continua a pagina 28

Divampa la polemica dentro il Movimento Cinque Stelle dopo le dimissioni dal ministero dell'Istruzione di Lorenzo Fioramonti. «Lasci il Movimento» attacca Stefano Buffagni. Mentre l'ex ministro punta il dito contro la mancanza di trasparenza. Invito alla stabilità dal premier Giuseppe Conte e dal ministro Luigi Di Maio.

SETTEGIORNI

di **Francesco Verdameri**

La strategia del rinvio

Convivere con il bradilismo è una necessità che Conte prova a spacciare per virtù.

continua a pagina 5

L'ANNO A PALAZZO CHIGI LE MISURE, I GIUDIZI

Le pagelle ai due governi Conte

di **Antonio Polito**



Il premier Giuseppe Conte (55 anni)

Quando oggi il presidente del Consiglio prenderà la parola nella consueta conferenza stampa di fine anno, sarà finalmente chiaro perché Trump lo chiamò «Giuseppi». Non si trattò di una gaffe di pronuncia ma di un plurale: un omaggio alla duplice personalità di Giuseppe Conte.

continua alle pagine 8 e 9

Roma Dura omelia ai funerali: «Il senso della vita è guidare sbronzi?»



L'ultimo saluto a Gaia e Camilla, le due ragazze travolte e uccise da un'auto lo scorso 21 dicembre in corso Francia a Roma

Le lacrime per Gaia e Camilla: queste stragi si possono fermare

di **Beppe Severgnini**

Come molti, ho visto le immagini del funerale di Gaia e Camilla, le sedicenni travolte e uccise a Roma, nella notte tra il 21 e il 22 dicembre.

continua alle pagine 18 e 19

GIANNELLI



LE NUOVE TARIFFE DA GENNAIO

La bolletta della luce costerà di meno: risparmio del 5,4%

di **Claudia Voltattorni**

La bolletta della luce dal 2020 sarà un po' meno «salata». Nei primi tre mesi dell'anno, l'elettricità segnerà un deciso calo — meno 5,4% — mentre per il gas ci sarà aumento dello 0,8 per cento.

a pagina 39

LA POPOLARE DI BARI

Una girandola di ville: le mosse degli Jacobini

di **Federico Fubini**

Una girandola di ville e immobili: così i fondi patrimoniali e le ipoteche fanno da «scudo» ai beni degli Jacobini. I trasferimenti, nel 2016, di sette immobili in un fondo intestato a Gianluca Jacobini e alla moglie.

a pagina 11

L'IDEA TEDESCA E LE REGOLE EUROPEE

Cose semplici da fare per tutelare la privacy

di **Gustavo Ghidini e Daniele Manca**

È noto che la Germania «ce l'abbia su» con le grandi piattaforme digitali. E le stia «lavorando ai fianchi», a cominciare da quello delle fake news, troppo tiepidamente combattute.

continua a pagina 28

TERZA EDIZIONE - 150.000 COPIE



in libreria SOLFERINO

Soldi e processi, povere tombe puniche

La necropoli sarda, il cemento, i risarcimenti (e la politica): deciderà la Cassazione

di **Gian Antonio Stella**

I nonni fenici dei cagliaritani, sepolti nelle loro grotte nel ventre del colle di Tuixeddu, tacciono. Sopra le loro teste, però, sta per riaprirsi la rissa politica e giudiziaria che da un quarto di secolo agita ormai il capoluogo sardo: quale sarà il giudizio finale nello scontro sulla cementificazione edilizia dell'antichissimo sepolcro, la più grande e la più importante necropoli punica del Mediterraneo?

continua a pagina 23



Lo sciatore Dominik Paris (30 anni)

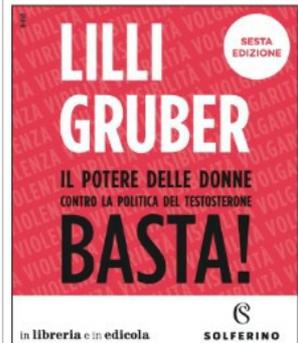
SCIALPINO

Paris trionfa in discesa: è il re di Bormio

di **Flavio Vanetti**

Un'altra impresa per il discicista azzurro Dominik Paris: ha vinto per la quinta volta sulla pista Stelvio di Bormio.

alle pagine 50 e 51



in libreria e in edicola SOLFERINO

9 1228
9 771120 498108
Pubb. Italiane SpA - P.A.P. - DL 35/2001 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 1, D.M. Milano





Sardine: nasce la fondazione che in 48 ore ha già raccolto 54 mila euro
Ma la gestiranno solo i 4 amici bolognesi. Cari ragazzi, attenti ai soldi



Sabato 28 dicembre 2019 - Anno 11 - n° 356
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 12,00 con il libro "Piazza Fontana i cospiratori"
Spedizione abb. postale D.L. 352/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

Caro amico, ti prescrivo

» MARCO TRAVAGLIO

Approfitando delle vacanze di fine anno, il Pd ha fondato una nuova corrente del pensiero giuridico: il dadismo penale. Il merito va al responsabile giustizia Walter Verini, che ha presentato alla stampa una proposta di legge per riesumare la prescrizione dopo la sentenza di primo grado, con qualche stop qua e là, e abrogare la norma della Spazzacorrotti che la cancella per i reati commessi dal 1° gennaio 2020. Voi direte: altro che dadismo, questo è berlusconismo. Certo, lo sarebbe se il Pd facesse come tutti i partiti del mondo quando presentano una proposta di legge: la mettesse ai voti in Parlamento per farla approvare. Invece Verini avverte: "Non vorremmo che fosse utilizzata". Che teneri. È il primo caso di legge retrattile della storia del parlamentarismo mondiale. Forse è stata scritta con l'inchiostro simpatico, oppure su carta esplosiva che si autodistrugge dopo qualche giorno. O magari, anziché depositarla alle Camere, Verini la tiene in tasca, per poter rispondere a chi gli chiede della prescrizione: "Ce l'ho nella giacca, cosa credi, prima o poi quelli mi sentono!".

Cosa induca questi buontemponi a coprirsi di vergogna e di ridicolo, contestando a parole una delle leggi più popolari della storia, che piace a tutti gli elettori della maggioranza e persino alla maggior parte di quelli d'opposizione (incluso il lombrosario di FI), non è dato sapere. Infatti Salvini non ne parla mai, almeno in pubblico, ben sapendo che la parola "prescrizione" è la più impopolare e detestata d'Italia, più ancora di " Renzi". Probabilmente il Pd deve fare per forza ammuna, per dimostrare qualcosa alle lobby retrostanti: tipo quella degli avvocati scarsi che, non riuscendo a vincere i processi, sperano almeno di pagargli. Quindi ostende la leggina a favore di telecamere, ma poi si guarda bene dal presentarla in Parlamento. Anche perché lì troverebbe subito i voti per approvarla: FI e Lega. Così il governo cadrebbe addosso al Pd, che poi dovrebbe spiegare agli eventuali elettori, nell'ordine: perché la prescrizione, da bandiera dei berlusconiani, è diventata la sua; perché, sulla giustizia, va d'amore e d'accordo con B. & Salvini; e perché vuol cancellare una norma più blanda di quella da esso stesso proposta fino a quattro anni fa, cioè il blocco della prescrizione al rinvio a giudizio. Dopodiché la legge verrebbe dichiarata incostituzionale, visto che prevede trattamenti diversi per i condannati e gli assolti in primo grado: la Consulta ha già detto che non si può, poiché l'art. 27 della Costituzione considera presunti non colpevoli sia i condannati sia gli assolti fino a sentenza definitiva.

SEGUE A PAGINA 24

LE INTERVISTE

De Magistris: "Difendiamo Gratteri dall'isolamento"

FIERRO A PAG. 5

Corrao: "15 Stelle ritornino politicamente scorretti"

DE CAROLIS A PAG. 6



Zalone: "Attacco i radical chic e pure i fascistoidi"

FERRUCCI E PONTIGGIA A PAG. 22 - 23



AUTOSTRADE & CONCESSIONI
DI MAIO: REVOCA NEL PROGRAMMA DI GOVERNO. LA CORTE DEI CONTI HA SMONTATO IL MEGA-INDENNIZZO

DE RUBERTIS
A PAG. 2 - 3

BENETTON BATTE CASSA, MA I 23 MLD SONO SOLO BALLE

DOPO IL PONTE, I MINI-INVESTIMENTI E I MAXI-UTILI, CHI RISARCISCE CHI?

GIORGIO RAGAZZI A PAG. 2

L'inchiesta sul Tav di Afragola

"Se cade la trave e muoiono in 10? È un bel guaio, il collaudo non c'è"

MURILLO A PAG. 3



CONTRORIFORMA Il progetto Dem che piace tanto a B.

Prescrizione Pd a salve: "C'è la legge, ma non la usiamo"

Il responsabile giustizia del partito, Verini, presenta lo stravolgimento della legge che entrerà in vigore il 1° gennaio. Stop ai processi in caso di ricorso in Appello e Cassazione, ma solo per tre anni. Forza Italia allettata: pronti a votare la norma

MARRA A PAG. 4

L'EX PM ROBERTI

"Finetela di difendere la prescrizione, i veri problemi sono altri"

PROIETTI A PAG. 4

FAMIGLIE CALABRESI

I fratelli Occhiutos, battuti da B. e Lega, salvano le poltrone

MUSOLINO A PAG. 9



La cattiveria

Il Tribunale del Riesame: "Il deputato Sozzani va arrestato, è impermeabile alla legalità". Mica uno sta in Forza Italia per caso

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

IL 2019 NEL MONDO

Greta, addio al Califfo, impeachment-show, Boris su e Macron giù

A PAG. 20 - 21



» I misteri di Lc

Quel "mazzetto di omicidi": Sofri ora dica la verità

» GIANNI BARBACETTO

Nelle ultime settimane. Abbiamo visto porre in piazza Fontana la formella su cui è inciso che la bomba del 12 dicembre 1969 fu messa dai fascisti di Ordine nuovo. Abbiamo sentito il presidente Mattarella affermare che le indagini sulla strage sono state inquinate da depistaggi di Stato. Abbiamo ricordato Pinelli.



A PAG. 14





Redazione e Amministrazione Via Vittor Pisani 19 - 20124 Milano, Tel. 02 58900.1

quotidiano

Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 4/9/04 Art. 1, c. 1, L. 1/9/04 MILANO

ANNO XXIX NUMERO 305 EDIZIONE WEEKEND

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

SABATO 28 E DOMENICA 29 DICEMBRE 2019 - € 2,50 + € 5,50 con il libro UN ANNO BELLISSIMO

Gaia, Camilla, Pietro. L'imprudenza non dovrebbe far parte del destino. Né il caso diventare presunzione di colpevolezza

Quel luogo stradale è tremendo. Ho abitato a lungo da ragazzo da quelle parti, vicino vicino, via Bartolomeo Gasto 33. Intorno c'era ancora molta compagnia. L'orario arrivava in bicicletta. Il garzone del macellaio porta. La stazione dell'App di fronte alla quale corre la strada rifletteva la serenità

DI GILLESIMO FIORANI

di mamma o la villosità di papà, c'era anche un bar di passaggio a poco prezzo, caposcuola e tre cornetti, e era il successo. Mamma, un vecchio comunista che con corroboreo fruttava segnando al figlio la continuità di botta. Quella è un posto dove si spreca col verde, sotto al cancello dell'atrio. Di notte fa più buio del buio. Davanti a quel luogo tremendo c'era la piazzola Moia, dove attingere anche troppo. Facevo attenzione con le mie gambe, le biciclette e gli altri, ma sono stato fortunato, questa è la verità. Gaia non frequentava e Camilla Bonaguidi sono state sfortunate. L'imprudenza, anche se sia folle, non dovrebbe far parte del destino, che ci dovrebbe

riuscire per lo meno un inizio e uno smarcamento al riparo dai vostri errori, dalla fretta di passare con il rosso, di notte, con le strade bagnate dalla pioggia e l'illuminazione sempre carmine, ma abbastanza, scivolando addirittura un guardi malinteso per mano come un mazzetta in due.

Quel quel luogo stradale, circondato da un'atmosfera meteoletica di venti, è diventato il simbolo di un'emozione dolorosa e irrimediabile. Due incidenti usciti da un'automobile in corso, sepolti appesi ieri tra le lacrime. La moia ha avuto due piccoli capricci, e il destino ha deciso per il peggio in una notte solitaria. Ma non è una questione di freni, di scatto sostenuto, di tasso alcolico, non è un cavalcio per quando la legge sardonamente prevede la fattispecie di reato. Lo vuole adoperarsi piano, a quasi settant'anni, anche nelle strade di campagna, ha paura per i bambini e per i gatti e per i cani e per i vecchi, ma potrebbe capitarci e capitare ad altri, a altre vittime, in qualsiasi momento. Non sono io che decido della ferraglia che conduco, o almeno non solo io. E un

contenere con due amici a bordo che passa col verde, non vede l'ostacolo e investe due ragazze in un disastro, uno che paga anche lui un prezzo alla vita circoscritto, non un assassinio, la sua detenzione preventiva, dopo la guida, dopo la trasgressione immediata in nostro della strada, è un caso che fa male anche qui.

Non autorizziamo la guida di un SUV, il telefonino col bluetooth, l'alcid in dotto moderato, ora anche la collezione di cannabidiol per uso personale, e proibiamo la distrazione anche quando si vede, dovremmo dalla velocità la strada che lo richiama con urgenza, come una necessità. Leggeremo o pensiamo di farlo intorno al destino e alla sua crudeltà, fatto salvo che non si attraversi col rosso, che tutti devono fare attenzione ma naturalmente, e bene così, chi cammina ha la precedenza sempre e comunque su chi guida. Ma è un tragico illusione. La giustizia non c'entra con queste circostanze. Potrebbe succedere anche in un cantiere svizzero, dovunque. La giustizia non si fa mettere fuori legge, per nessun motivo. Calcolarla è im-

possibile. Sanzionarla è difficile. Già la fama, la sua orrendo mestiere. Se investiti qualcuno e lo uccidi, quando avresti soltanto voluto ferire o evitare in qualunque modo l'ostacolo della vita altrui, del comportamento altrui, il tribunale immediatamente te tocca, ma i tribunali della giustizia sono di colpevolezza, e magari sei ricco e famoso per discepoli, disonore. Di fronte alla disperazione senza ricatto di una morte, di due morti, di due morti adolescenti, la tua disperazione riscattata dalla persistenza in vita è giudicata come un delitto, come un accanimento ribadito del destino, che ha fatto di te un sereno, perché è la tua equità e la tua fedeltà, si vuole che qualcuno possa esprimere in ogni modo possibile la fine di due corpi battenti di fanciulli. O sei troppo vecchio, e hai i riflessi lenti, o sei troppo giovane, stami fotografato, avuto cervato, sei drogato. L'ipotesi del caso accorgiamo non ha senso, perché è la tua equità e la tua fedeltà, la ferocia del nostro stesso dolore. Ci sono casi in cui non si sa bene che cosa dire e cosa scrivere, e questo è uno di quei casi. Il caso.

Fioranoni, il giorno dopo

Così il "congresso" di marzo potrà ancorare il M5s al centrosinistra

Grillo ha già scelto il Pd. Il trasversalismo logora il partito, trasversale per natura. Viaggio nella nuova segreteria politica

"Stati generali" complicati

Roma. Quanto sia delicata la materia, se n'è accorto anche Sergio Costa. Che dopo averne ventotto un accordo col Pd per le regionali campano del 2020 è trovato costretto a dover chiarire, precisare: "Non ho detto nulla di scandaloso", si schermiva in Transatlantico il ministro dell'Ambiente grillo, lunedì scorso. "Mi pare che sia una piattaforma progressista, in Campania, sia più utile a risolvere i problemi dei cittadini". E forse non lo sapeva. Costa, ma la questione era già stata affrontata, quella domenica, da una passerella salvo poi tornare a Rosso Cascano un video con la macchina straparlante e i bambini in ospedale sullo stile dei "Bracciatelli Rossi", la famosa serie ambientata in Puglia. Ci hanno pensato gli operai a registrare l'incontro, consegnandoci la testimonianza del loro scetticismo: "Come fa lo stato a fare da garante se fino a oggi l'iva era stata e ha fatto diventare la fabbrica un salubro economico industriale? Lo sa che fino a oggi erano i comunisti di governo i garanti, eppure non hanno mai denunciato l'incuria degli impianti? E che ancora oggi sono pieni di amianto, l'unico vero ragione dimostrata per cui in l'iva si continua ad annularla con tumori che si scaterano tra quanti anni? Io non posso vergognarmi di fronte alla mia famiglia e alla mia gente che lavora in fabbrica - dice un operaio a Conte - non sono un assassino, ma voi governo e voi 5 stelle mi avete fatto passare per tale".

Disfatta di stato all'iva

La passerella di Costa a Taranto la vigilia di Natale è piena di contraddizioni, e gli operai sono scettici

Taranto. "Lo stato non ha capacità industriale. L'iva come garante", ha detto il presidente del Consiglio Giuseppe Conte durante l'incontro in fabbrica con i delegati, nella visita a Taranto alla vigilia di Natale in cui ha allentato i giornalisti che gli facevano domande per non trasformarla in una passerella salvo poi tornare a Rosso Cascano un video con la macchina straparlante e i bambini in ospedale sullo stile dei "Bracciatelli Rossi", la famosa serie ambientata in Puglia. Ci hanno pensato gli operai a registrare l'incontro, consegnandoci la testimonianza del loro scetticismo: "Come fa lo stato a fare da garante se fino a oggi l'iva era stata e ha fatto diventare la fabbrica un salubro economico industriale? Lo sa che fino a oggi erano i comunisti di governo i garanti, eppure non hanno mai denunciato l'incuria degli impianti? E che ancora oggi sono pieni di amianto, l'unico vero ragione dimostrata per cui in l'iva si continua ad annularla con tumori che si scaterano tra quanti anni? Io non posso vergognarmi di fronte alla mia famiglia e alla mia gente che lavora in fabbrica - dice un operaio a Conte - non sono un assassino, ma voi governo e voi 5 stelle mi avete fatto passare per tale".

I veri comici che salveranno l'Italia

In questo 2019 di comicità politica è esplosa la stand up comedy all'italiana che invece di prendersela con il potente diventa specchio delle contraddizioni degli elettori. La serie Netflix sui pionieri e formidabili progetti della nuova generazione

Se fossero loro i veri comici capaci di interessarsi registrati nell'anno che chiude ce n'è uno intrigante e interessante che non riguarda il mondo della politica, che non riguarda il mondo della letteratura, che non riguarda il mondo dell'informazione ma che riguarda un mondo molto particolare legato al spettacolo che fino a oggi è stato dominato da figure che hanno spesso educato gli spettatori a fagocitare i peggiori rigurgiti della cultura anni casto il mondo a cui facciamo riferimento è quello meraviglioso della commedia e tra le notizie più gustose di questo 2019 quella forse più sfiorata riguarda la progressiva esplosione di una nuova giovane, folgorante, provocatoria e innovativa generazione di comici legati alla cultura di stand up comedy che non è più un'attività di sereno ma un mestiere che si fa a volte un costante tentativo di far ridere il pubblico ridicolizzando il potere di turno - con un linguaggio che più rassicurante non si può: voi, caro pubblico, non valete meno di quel bulino che alita e tempo ricordatevi sempre che uno vale uno e in modo più o meno umile si fa a volte un mestiere che costruisce la sua carriera utilizzando il codice della macchietizzazione del potere è un comico destinato ad avere sempre di più una connotazione prettamente politica (in Parlamento è stato fondato da un comico; in Guatemala, il nuovo presidente si chiama James Ernesto Morales Cabrera, detto Jimmy, è un attore comico; in Brasile, alle ultime elezioni parlamentari, il secondo deputato più votato del paese si chiama Francisco Everaldo Oliveira Silva, detto Tririco, è anche lui un attore comico; in Ucraina il premier Volodymyr Zelenskyy è diventato presidente della sua nazione). La novità formidabile della comicità veicolata dalla stand up comedy è quella di essere una commedia che per la prima volta sceglie in modo capillare di ridicolizzare non tanto l'eleto ma direttamente l'elettore compiendo così una rivoluzione dai tratti maiuscoli al centro della quale vi è un'idea che suona grosso modo così: se il paese in cui vivete non è il paese dei vostri sogni forse più che prendersela con chi va al potere (gli eletti) sarebbe il caso di prendersela con chi gli eletti ha concesso potere a politici ai quali sarebbe stato

Fumus legislationsis

Dagli hippie alla normalità sociale. Ma se a legiferare sulla cannabis è la Cassazione, qualcosa non torna

Gli hippie avevano la loro erba, i punk le loro cannetine e i loro berberi, i pochi beatnik che venivano dal sobborgo periferico preferivano l'eroina. I rapper le loro chiese, gli

DI MAURIZIO FRIPPA

yppie la coca, i povevisti il crack, e il resto si ubriacava. Ora che invece sono tutti consumatori, ognuno sceglie quello che gli serve", diceva qualche mese fa in una conferenza Irvine Welch, l'autore di Transapollonia, notando che "la cultura del consumismo ha inghiottito tutte le culture" compreso quelle tossiche, e ora tutto dipende dagli stili di vita e dall'immagine che ognuno ha di sé, e anche questa è fatale. Gli anni '60 di Bob Leiby e che con il suo mano bevera e con l'altra fumava uno spinello (ma macchina) era la liturgia di una generazione che non c'era più. Ma prima è soprattutto la cultura del rischio a essere cambiata, e si allungano l'elenco di film (quasi tutte commedie giallisti) in cui la cannabis è un alibi boccata d'aria. Mentre sparivano le sigarette si moltiplicano i film proibizionisti, ma la normalità di uno stile di vita. Poco dopo arrivò L'Orto di Grace ad aprire le porte della liberalizzazione economica, a presiedere dalla sedia il cinema, a presiedere dalla sedia il Regno Unito diventa il sud della metropoli londinese e dei servizi contro il nord (che non è poi così il nord) industriale e post industriale.

Disegualtanza regionali

Come aggiustare le disparità tra nord e sud? Ecco la proposta inglese

Il governo "del popolo" di Boris Johnson rivelerà le regole di investimento per rafforzare le aree più povere (che ora votano per i Tory)

Rishi Sunak, il ministro-star

Milano. Il Regno Unito ha un problema simile a quello italiano: la differenza tra nord e sud è una disparità che nel Regno Unito è più ricca del nord, ma secondo un documento pubblicato da esperti dell'Università di Cambridge e di Manchester questa disparità interna è "estrema" stando ai parametri usati dai paesi sviluppati. In questi tre anni di continue consultazioni, sondaggi e visite "ad hoc" in campo, la causa di questo malessere è stata individuata con precisione: le regole del cosiddetto "Smart Growth" del Tesoro britannico fanno sì che, detto in modo spicco, chi è ricco e produttivo riceva sempre più fondi, chi è povero e poco produttivo riceva meno. Il risultato è che la crescita continua a divergere. Questo sistema distributivo si è saldato su una dinamica ben nota in occidente, che è la frattura tra città e campagna, e che nel Regno Unito diventa il sud delle metropoli londinesi e dei servizi contro il nord (che non è poi così il nord) industriale e post industriale.

Il governo "del popolo" di Boris Johnson rivelerà le regole di investimento per rafforzare le aree più povere (che ora votano per i Tory)

Rishi Sunak, il ministro-star

Milano. Il Regno Unito ha un problema simile a quello italiano: la differenza tra nord e sud è una disparità che nel Regno Unito è più ricca del nord, ma secondo un documento pubblicato da esperti dell'Università di Cambridge e di Manchester questa disparità interna è "estrema" stando ai parametri usati dai paesi sviluppati. In questi tre anni di continue consultazioni, sondaggi e visite "ad hoc" in campo, la causa di questo malessere è stata individuata con precisione: le regole del cosiddetto "Smart Growth" del Tesoro britannico fanno sì che, detto in modo spicco, chi è ricco e produttivo riceva sempre più fondi, chi è povero e poco produttivo riceva meno. Il risultato è che la crescita continua a divergere. Questo sistema distributivo si è saldato su una dinamica ben nota in occidente, che è la frattura tra città e campagna, e che nel Regno Unito diventa il sud delle metropoli londinesi e dei servizi contro il nord (che non è poi così il nord) industriale e post industriale.

Il governo "del popolo" di Boris Johnson rivelerà le regole di investimento per rafforzare le aree più povere (che ora votano per i Tory)

Rishi Sunak, il ministro-star

Milano. Il Regno Unito ha un problema simile a quello italiano: la differenza tra nord e sud è una disparità che nel Regno Unito è più ricca del nord, ma secondo un documento pubblicato da esperti dell'Università di Cambridge e di Manchester questa disparità interna è "estrema" stando ai parametri usati dai paesi sviluppati. In questi tre anni di continue consultazioni, sondaggi e visite "ad hoc" in campo, la causa di questo malessere è stata individuata con precisione: le regole del cosiddetto "Smart Growth" del Tesoro britannico fanno sì che, detto in modo spicco, chi è ricco e produttivo riceva sempre più fondi, chi è povero e poco produttivo riceva meno. Il risultato è che la crescita continua a divergere. Questo sistema distributivo si è saldato su una dinamica ben nota in occidente, che è la frattura tra città e campagna, e che nel Regno Unito diventa il sud delle metropoli londinesi e dei servizi contro il nord (che non è poi così il nord) industriale e post industriale.

Il governo "del popolo" di Boris Johnson rivelerà le regole di investimento per rafforzare le aree più povere (che ora votano per i Tory)

Rishi Sunak, il ministro-star

Milano. Il Regno Unito ha un problema simile a quello italiano: la differenza tra nord e sud è una disparità che nel Regno Unito è più ricca del nord, ma secondo un documento pubblicato da esperti dell'Università di Cambridge e di Manchester questa disparità interna è "estrema" stando ai parametri usati dai paesi sviluppati. In questi tre anni di continue consultazioni, sondaggi e visite "ad hoc" in campo, la causa di questo malessere è stata individuata con precisione: le regole del cosiddetto "Smart Growth" del Tesoro britannico fanno sì che, detto in modo spicco, chi è ricco e produttivo riceva sempre più fondi, chi è povero e poco produttivo riceva meno. Il risultato è che la crescita continua a divergere. Questo sistema distributivo si è saldato su una dinamica ben nota in occidente, che è la frattura tra città e campagna, e che nel Regno Unito diventa il sud delle metropoli londinesi e dei servizi contro il nord (che non è poi così il nord) industriale e post industriale.

Il governo "del popolo" di Boris Johnson rivelerà le regole di investimento per rafforzare le aree più povere (che ora votano per i Tory)

Rishi Sunak, il ministro-star

Milano. Il Regno Unito ha un problema simile a quello italiano: la differenza tra nord e sud è una disparità che nel Regno Unito è più ricca del nord, ma secondo un documento pubblicato da esperti dell'Università di Cambridge e di Manchester questa disparità interna è "estrema" stando ai parametri usati dai paesi sviluppati. In questi tre anni di continue consultazioni, sondaggi e visite "ad hoc" in campo, la causa di questo malessere è stata individuata con precisione: le regole del cosiddetto "Smart Growth" del Tesoro britannico fanno sì che, detto in modo spicco, chi è ricco e produttivo riceva sempre più fondi, chi è povero e poco produttivo riceva meno. Il risultato è che la crescita continua a divergere. Questo sistema distributivo si è saldato su una dinamica ben nota in occidente, che è la frattura tra città e campagna, e che nel Regno Unito diventa il sud delle metropoli londinesi e dei servizi contro il nord (che non è poi così il nord) industriale e post industriale.

Salvare la prescrizione

La riforma Bonafede, la proposta di mediazione del Pd e la perplessità di Forza Italia e Italia viva

"L'equilibrio perduto tra i poteri": il titolo del Corriere della Sera di ieri, editoriale di Angelo Panebianco, fotografa la situazione nel giorno in cui il Pd presenta la proposta per attuare gli effetti della riforma della prescrizione. Dal primo gennaio si rischia infatti "il salto" funebre della prescrizione in non colpevolezza", per dirla con Panebianco, se non si interviene sulla riforma voluta dal ministro della Giustizia Alfonso Bonafede, riforma con la quale hanno già scioperato gli avvocati penalisti. (Ritorni segue a pagina due)

Lista per il nuovo anno

Ecco gli scenari da guardare con più attenzione. Per essere forte l'Ue deve creare "beni pubblici europei"

Fine anno, tempo di bilancio. Ma anche di riflessione sul futuro. Particolare complesso è il compito quando si guarda alle relazioni globali. Per convincere bene si richiama la lista dei temi sul tappeto. L'Ue. Cosa. Malgrado recenti annunci di accordo le tensioni tra i due grandi attori continentali rimangono in bilico. Un po' di complessivo. Sul tavolo non solo le relazioni commerciali, ma anche quelle di sicurezza. E non solo quelle bilaterali ma anche quelle di alleanza. Si preavverte l'aggravio bilaterale, la riforma del Wto potrebbe essere procrastinata in misura significativa. La struttura del commercio potrebbe vedere ridimensionata la componente legata alle catene del valore globale con conseguente riallocazione delle risorse. (Segue a pagina tre)

L'uno sul palco che vale uno in platea

Come Grillo si è nascosto dietro la gente per mascherare una lunga crisi creativa

Nel suo libro "Me Tapiro", Antonio Ricci racconta del suo incontro con Beppe Grillo nei più scalcinati cabaret italiani nel gennaio 2017. All'epoca Grillo "era solito frequentare gli spettacoli degli altri comici e apparirsi le migliori battute su una agenda [...] per riciclarle nei suoi spettacoli", così, quando Grillo viene notato da Pippo Baudo e chiamato in tv, preso dal panico, si assicura questo aspetto: "Il comico genovese chiede immediatamente a Ricci di fargli da autore. (Scherza. Raimondo segue a pagina due)

Andrea's Version

Ricordarsi che il 3 dicembre, quando si approvò il di Scuola, ma invece che in aula l'eroe Fioranoni stava a parlare a Corciano con Roberto Mancini. Ricordarsi che Fioranoni, per formare i ragazzi alle difficoltà della vita, volle regalare loro reddito di cittadinanza. Poi questa volta, Ricordarsi che piazzò Dino Giarrusso nel suo Osservatorio sulla cultura, o come volete chiamarlo, alla luce del motto: "Non sono meglio di una Jena". Ricordarsi che il ministro dell'Istruzione nazionale, oltre che dell'Università, volle come maestro e come guru del proprio ufficio il signor Vandana Shiva, vale a dire una delle maggiori venditrici di quanti quarti reperibile nella galassia. Ricordarsi sempre e comunque di Fioranoni. Poi ricordarsi che, paragonato a Bonafede, come balza Fioranoni è niente.

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 23.30



il Giornale



9 771124 883008

91228

SABATO 28 DICEMBRE 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 305 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

028.7322.471 | Sede: inf. notiziaboli

RIMPASTO E PRESCRIZIONE

Grillini a pezzi E il Pd li sfida sulla giustizia

Fioramonti fa esplodere M5s
Ormai è guerra per bande

■ Lorenzo Fioramonti accusa grillini e renziani: «Sono stato di parola». Secondo i rumors Conte sarebbe infuriato perché avrebbe preferito rinviare lo strappo a dopo le festività. Il Pd rilancia sulla prescrizione: solo tre anni in più.

Di Sanzo a pagina 6

TENSIONI NEL GOVERNO

C'È IL PREMIER

DIETRO I FRONDISTI

di Vittorio Macioce

«A» cunzo, Aprile, Cappellani, Del Grosso, Dieni, Fioramonti, Frate, Galizia, Grande, Lapia, Romano, Vacca, Vallascas...». Non è la squadra titolare dei Cinque Stelle più due riserve. Sono i deputati che non hanno restituito neppure un euro del proprio stipendio alle casse del movimento. Poi ci sono i senatori e sugli equilibri politici pesano ancora di più. Eccoli: «Anastasi, Bogio, Ciampolillo, Di Marzo, Di Micco, Giarrusso, Lorefice». A scandire i nomi con una certa foga è Pierluigi Paragone, ormai in odore di eresia e sempre più ai margini, al confine dell'espulsione. Quello di Paragone è una sorta di contropiede, attacca per ribaltare l'azione e difendere le ragioni di chi si sente ingiustamente sotto accusa. Non usa la penna per la sua denuncia, ma un video messaggio su Facebook, rispolverando il suo passato da giornalista televisivo. Rivela così la disgregazione di ciò che un tempo era la «rivoluzione» grillina. «In questa lista - dice - ci sono ministri e presidenti di commissione. Mi sono rotto le scatole della gente che predica bene e razzola male». Aggiunge: «Rischio di essere espulso dal gruppo perché ho detto no. Ai proibivi piace molto il rispetto delle regole, ma non fanno niente verso chi ha pagato zero. Io sono uno dei pochi perfettamente in regola. Il capo politico dov'è? Non lo sapevo o ha fatto finta». C'è spazio anche per un affondo, fuori lista, contro Fabiana Dadone, ministro per la Pubblica amministrazione: «Dovrà giudicarmi ma è in conflitto di interesse perché non si può essere proboviro e ministro e soprattutto le sue restituzioni sono ferme a 5 mensilità».

Il discorso di Paragone sembra un atto di accusa contro Luigi Di Maio, in realtà in controtendenza mostra qualcosa di più. È, magari senza volerlo, la mappa di quello (...)

segue a pagina 7

LA CRISI DEL SISTEMA

Università, oltre ai soldi ridatele un'identità

di Marco Gervasoni

Fioramonti se n'è andato, forse non solo per i fondi tagliati, ma il suo successore non s'illuda di avere più fortuna o di apparire talmente convincente da invertire la corrente. Quella che, dai tempi della crisi del 2008 e dell'austerità, ha tagliato pesantemente i fondi, all'università (...)

segue a pagina 6

TOGHE SCATENATE

SPINELLI E IMMIGRATI È L'ITALIA DEI GIUDICI

Via libera alla marijuana, medici in rivolta
E il Tar contro Salvini ridà la protezione a tutti
L'urlo del prete: «Guidare fatti non è libertà»

«TOLO TOLO» ARRIVA NELLE SALE



CUCU il film di Checco Zalone a sorpresa è antisovanista

Zalone né razzista né buonista Fa discutere ma non fa ridere

Cinzia Romani

Sembra girato da Papa Bergoglio *Tolo Tolo*, il più che atteso esordio alla regia di Checco Zalone (dal primo gennaio in oltre 1000 sale, con Medusa), qui mattatore assoluto: soggetto e sceneggiatura condivisi con Paolo Virzì, musiche originali e interpretazione da protagonista. Del resto, è al Papa per primo che Luca Medici, nome anagrafico dell'ammazzasette del *box-office*, mostrerebbe il suo film.

a pagina 33

■ Un'altra sentenza limita gli effetti del decreto sicurezza di Salvini e ripristina la cosiddetta «protezione umanitaria». Mentre sullo spinello libero è caos dopo la Cassazione. I dubbi degli esperti: la cannabis fa male. Lo dice anche il

prete al funerale di Gaia e Camilla, le ragazze travolte a Roma: «Guidare drogati o sbronzi non è libertà».

Aldrighetti, Biloslavo, Bulian, Sorbi
Napolitano e Vlaovich alle pagine 2-3, 4 e 14

CONCESSIONI, AVANTI CON LA REVOCA

Autostrade, giorno nero In Liguria a passo d'uomo

Antonio Signorini

■ Il pressing sul M5s per ammorbidire la norma che limita gli indennizzi ad Autostrade in caso di revoca non ha avuto nessun effetto. Resta la norma che modifica le concessioni e rende meno oneroso per lo Stato rescindere contratti. Intanto in Liguria è caos viabilità, con le auto costrette per lunghi tratti su una corsia.

IL PROFILO RESTA INATTIVO

Facebook ricorre
contro CasaPound
«Diffonde odio»

Chiara Giannini

a pagina 8

a pagina 10

PROCURA GENERALE CONTRO PROCURA

Mps, è scontro giudici-pm «Milano non ha indagato»

Luca Fazzo

■ È scontro frontale tra magistrati di Milano su Mps, la più grave crisi bancaria degli ultimi anni. Prima di prosciogliere gli uomini che stavano al suo vertice dopo lo scandalo, ovvero Alessandro Profumo e Fabrizio Viola, bisogna indagare ancora. A bacchettare i pm è la Procura generale, che ora chiede nuove perizie.

ZUPPA DI PORRO

La Cina, Huawei
e gli «aiutini»
che la Ue non vede

di Nicola Porro

a pagina 10

a pagina 18

LE VACANZE RIACCENDONO IL DIBATTITO

I compiti a casa? Meglio dei social

di Massimo Restelli

Nell'epoca dei social network tutti sono abituati a commentare (e criticare) ogni cosa con una buona dose di leggerezza: dal post sul fottissimo armadio di Chiara Ferragni a quello sull'ultima rete di Cristiano Ronaldo fino alle promesse di maggioranza e opposizione. Sul web è la regola e fino a quando si tratta di svago, tifo o corretto con-

fronto nell'agone politico, il problema non si pone. Ma se a essere messa in discussione è la scuola - ieri persino il *Corriere della Sera* si è lagnato per l'elevato impegno richiesto ai ragazzi dai compiti assegnati dai docenti durante le festività natalizie - pare opportuno fermarsi e porsi una domanda. Questo perché a essere in gioco è lo stesso principio di «autorità». Un concetto (...)

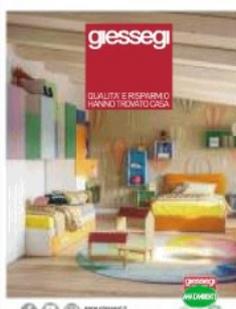
segue a pagina 7

RITORNO UFFICIALE AL MILAN

Antidepressivo Ibra
Ma attenzione
all'effetto nostalgia

di Marco Zucchetti

con Ordine a pagina 36



giessegi
QUALITÀ E RISPARMIO
HANNO TRAVOLTO CASA

IL GIORNO

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

SABATO 28 dicembre 2019
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Tre casi a Villongo. E si corre ai ripari

Un intero paese in fila per fare il vaccino contro la meningite

Andreucci e Pellegatta alle pagine 2 e 3



Cinque stelle, guerra dei rimborsi

Resa dei rendiconti, accuse a Fioramonti: «Sputa sul Movimento e non paga». C'è la lista dei morosi

Polidori e Farruggia alle p. 6 e 7

Conte e Salvini calamite

L'esodo bipartisan da Di Maio

Bruno Vespa

Come in tutti i partiti, anche nel Movimento 5 Stelle ci sono una destra, un centro e una sinistra. A voler spaccare il capello, Di Battista è la destra, Di Maio il centrodestra, Conte il centro-sinistra, Fico la sinistra. Fioramonti, ministro dell'Istruzione che se ne è andato sbattendo la porta (e lasciando i debiti) faceva parte di un gruppo di sinistra-sinistra. Si dice, con qualche ragione, che sia un apripista e che voglia costituire alla Camera un gruppo di deputati a sostegno del presidente del Consiglio. Nobile proposito, se non fosse che Conte è uomo del M5S e da esso è stato portato a palazzo Chigi. Perché dunque andarsene per offrire un sostegno che già esiste?

Continua a pagina 6

L'ADDIO A GAIA E CAMILLA FALCIATE A ROMA. IL PARROCO: «GUIDARE SBRONZI È LIBERTÀ?»

UN SENSO NON CE L'HA

Prospèretti e Rondoni alle p. 4 e 5



DALLA CITTÀ

Milano, nostra inchiesta

Quegli incroci pericolosi dove l'incidente è ormai la regola

Vazzana nelle Cronache

L'esperimento sociale

Soldi ai disoccupati del Lorenteggio che si impegnano

Anastasio nelle Cronache

Milano, la sentenza

Lo stalker resterà tre anni senza social

Servizio nelle Cronache



Discesa libera sulla pista Stelvio

Un Paris da leggenda Quinto trionfo a Bormio

Bonzi e commento di Turrini nel Qs



Tolo Tolo politicamente scorretto sui migranti

Zalone bersaglio social «È uno spot per il film»

Bertuccioli a pagina 30





Oggi su Alias

INTERVISTE Altan, Laurie Anderson, Myriam Mazières, Christopher Walken, Sean White, Francesco Guccini, Guido Harari, Dub Inc, Aziza Brahim



Domani Alias D

DOMENICA Lo strappo di Blanchot; Michael Ondaatje; Clarice Lispector vigilia di centenario; Arthur Rimbaud; Sofocle; Blake; Isadora Duncan



Visioni

NEW YEAR'S EVE Cinema, teatro, «Alice nel paese delle meraviglie», i nostri desideri per l'anno che verrà pagine 12, 13

CON "L'EXTRATERRESTRE" + EURO 2,50 CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

SABATO 28 DICEMBRE 2019 - ANNO XLIX - N° 309

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

quotidiano comunista

oggi con ALIAS

il manifesto

L'EX MINISTRO SOTTO ATTACCO PER I MANCATI RIMBORSI

La mina Fioramonti scatena i 5 Stelle

■ Nel M5S il fuoco contro Fioramonti è ad alto zero e se alcune critiche bersagliano la scelta politica delle dimissioni da ministro, la maggior parte delle frecciate si concentra sui mancati rimborsi. Il clima lo sintetizza Buffagni: «Sputano ogni giorno contro chi si fa il

mazzo. Ma se esce dal M5S, Fioramonti deve dimettersi da deputato». L'attacco mira a arginare la possibile emorragia alla Camera, silurare il nuovo gruppo al quale Fioramonti starebbe pensando di dar vita. Strategia efficace. Giorgio Trizzino, indicato come il capofila dei

putati decisi a dar vita almeno a una corrente dei 5S «contiana», prende le distanze: «Non ci si dimette senza ponderare le conseguenze sulla stabilità del governo». Per Conte si tratta ora di chiudere in fretta il caso con la nomina del nuovo ministro.

COLOMBO A PAGINA 2

ACCIAIO DI STATO

Ecco il piano per la «nuova Ilva»

■ Il piano del governo per la nuova Ilva prevede uno sconto a Mittal sul prezzo di acquisto e l'ingresso delle banche nel capitale. Installazione di due forni

elettrici «green» fuori dall'acciaieria esistente a Taranto. Fino al 2023 ci sarebbero 1.800 esuberanti che rimarranno in cassa integrazione. LEONE A PAGINA 3

all'interno



Palestina

Marcia del ritorno sospesa, così Hamas negozia con Israele

Stop - per ora - alla grande mobilitazione avviata nel 2018 e costata la vita a 220 palestinesi, vittime dei cecchini. Intanto il tema della pace scompare dalla campagna elettorale.

GIORGIO SCHULDINER A PAGINA 8

Balcani-Montenegro

Si alla «libertà religiosa», esplose la rabbia dei serbi

Approvata la legge sulla libertà religiosa: in forse i beni del clero ortodosso serbo e la storia e il ruolo della Chiesa. Arresti nel parlamento e proteste a Belgrado e in Bosnia.

ALESSANDRA BRIGANTI A PAGINA 7

Cassazione

Marijuana, quanto è legale? I giudici da soli non bastano

Con la sentenza del 19 dicembre la Cassazione pone molti paletti, anche al proibizionismo. Bonino: «È frutto di 40 anni di lotte». Ma la legge per la legalizzazione è ancora attende.

ELEONORA MARTINI A PAGINA 6

Prato, la protesta con le bandiere del Si Cobas dei lavoratori della Superlativa



Due diciottenni di Prato multate per il decreto Sicurezza di Salvini: hanno manifestato con gli operai in lotta nel picchetto che va avanti da mesi alla tintoria Superlativa. Ricorso e appello sottoscritti da tantissimi studenti: «Ora cambiate la legge»

pagina 4

Fioramonti
La carenza di fondi non è l'unico handicap della scuola

PIERO BEVILACQUA

Che un ministro, e soprattutto il ministro dell'Istruzione, si dimetta per il mancato finanziamento alla scuola da parte del governo di cui fa parte, è un gesto senza precedenti e segna una diversità abissale con tutto il ceto politico.

— segue a pagina 14 —

I fatti di Corso Francia
Riprendersi le parole, difendere la democrazia

LOREDANA LIPPERINI MASSIMILIANO COCCIA

Il 2019 che si sta chiudendo è stato un anno difficile per il nostro Paese e per il dibattito pubblico. Dal nostro personale punto di osservazione radiofonico abbiamo assistito più volte all'alzarsi della travolgente onda sensazionalistica, misogina, razzista che ha invaso titoli, articoli, post sui social.

— segue a pagina 6 —

Lettera aperta
Germania e stragi naziste, giustizia dalla Regione Toscana

Caro Presidente Enrico Rossi, La ringraziamo perché, dopo le Sue parole dello scorso 1 settembre alla 75ª commemorazione della strage del Padule di Fucecchio, siamo stati ricevuti e abbiamo potuto spiegarci meglio. Chiediamo che la Regione Toscana si attivi per la giustizia sulle stragi naziste.

— segue a pagina 15 —

GIG ECONOMY-REPORTAGE
Hamburger di Natale, in bici con il rider Armand



■ Armand è un pachistano che vive a Torino e fa il suo lavoro nel delivery food, fattorini che portano a casa cibo se, nell'inverno torinese, non hai voglia di uscire. Stavolta siamo andati con lui nel suo faticoso giro: dalle sette di sera a mezzanotte, 25 chilometri per 25 euro lordi. Vita da rider, lavorando sempre perché «un giorno sarà meglio» MAURIZIO PAGLIASSOTTI A PAGINA 5

Fatti un regalo. Regalaci.

il manifesto

Se ami il tuo prossimo più di te stesso, regalagli un anno di rotture cartacee a domicilio + digitale omaggio a solo 149 €.

Info su < maniabbonati@ilmanifesto.it >

il manifesto iorompo.it

Foto: Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, G. n. 1/2004





€ 1,20 ANNO CIVILI - N° 350 ITALIA
PREZZI IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/01 L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 28 Dicembre 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE PROSSIMA: "IL MATTINO" - "L'ESPRESSO" - EURO 130

**La cura Gattuso
Napoli, Insigne
ritrova il sorriso:
è tornato decisivo**

Marco Giordano a pag. 17



**Gli anni Dieci
Bambine ribelli
e amiche geniali:
tutti i libri al top**

Cundari e Picone a pag. 15



Le interviste del Mattino Paola De Micheli

«Sud, 33 miliardi per ripartire»

► Il ministro delle Infrastrutture: in due anni apriremo tutti i cantieri, priorità alle ferrovie
Ma la Confindustria avverte: «Mezzogiorno fermo, solo i turisti stranieri tirano l'economia»

**L'analisi
L'AUTONOMIA
E IL FEDERALISMO
INCOMPIUTO**

Gianfranco Viesi

Si sta discutendo nelle ultime settimane la proposta del ministro Francesco Boccia di una legge quadro sull'autonomia regionale differenziata. Si tratta di un disegno di legge che dovrebbe stabilire la cornice per l'eventuale successiva stipula di Intese fra lo Stato e le diverse regioni. Intese indirizzate a concedere a queste ultime poteri e risorse maggiori, differenti, rispetto alla situazione attuale.

Continua a pag. 43

**Pensioni e retorica
QUEL CONFINE
TRA PREVIDENZA
E ASSISTENZA**

Paolo Balduzzi

Il 2019 si chiude, in Italia e in Europa, all'insegna delle pensioni. In Francia, ormai da tre settimane, impazziscono scioperi e proteste a seguito di una proposta di riforma ora già parzialmente ritrattata; in Italia, lo sappiamo bene, il cantiere previdenziale non chiude mai. Ne è un esempio lampante il dibattito su "Quota 100": una riforma che, contrariamente alla necessità di tenere sotto controllo la spesa pubblica, ha fornito la possibilità di anticipare il pensionamento a una specifica categoria di lavoratori.

Continua a pag. 43

Nando Santonastaso

«A Sud 33 miliardi per ripartire», lo annuncia il ministro delle Infrastrutture De Micheli. E aggiunge: «Parlo di risorse già programmate e dunque non solo dal nostro governo ma anche da quelli precedenti che noi trasformeremo in cantieri. Priorità alle ferrovie». Ma Confindustria avverte: «Il Mezzogiorno è fermo, solo i turisti stranieri aiutano l'economia».

Alle pagg. 2 e 3

Le spine del movimento

**Fioramonti all'attacco: «Io in regola»
ma sui rimborsi è guerra nei 5 Stelle**

È scontro tra Di Maio e l'ex ministro Fioramonti. Il nodo delle espulsioni per il M5S resta un capitolo spinoso. Il fatto è che troppi, anche tra i «big» del Movimento, non risultano in regola con i pagamenti. E Fioramonti è tra questi. Ma attacca: «Io in regola».

Pirone a pag. 4



Punto di Vespa

**Le spinte opposte
dei transfughi
che svuotano M5S**

Bruno Vespa

Come in tutti i partiti, anche nel Movimento 5 Stelle ci sono una destra, un centro e una sinistra. Continua a pag. 42

Il film Zalone difende "Tolo tolo": «Razzista? La gente sa con chi stare»



Una scena di "Tolo tolo" di Checco Zalone che ha firmato anche la sceneggiatura con Paolo Virzi

«Io italiano in Africa: scorretto ma vero»

Oscar Cosulich a pag. 14

Noemi, le lacrime del boss mandante «Ci prenderanno»

Intercettato dopo il raid a piazza Nazionale «Abbiamo ferito la creaturcella, ci sono addosso»

Leandro Del Gaudio

Plange, si disperava, per la rabbia e la paura, davanti alla madre che lo esorta a pregare perché le condizioni di Noemi, ferita per errore in piazza Nazionale dai killer inviati a uccidere un rivale, migliorino. «Abbiamo ferito la creaturcella, ci sono addosso». Sono le intercettazioni a svelare il pianto del boss Antonio Margiliano dopo aver appreso del ferimento della piccola.

In Cronaca

**Il caso don Barone
Esorcismi e stupri
chiesti 22 anni
per il prete «orco»**

Il pm di Santa Maria Capua Vetere ha chiesto 22 anni di carcere per Michele Barone, l'ex prete di Casapessena accusato di violenza sessuale nei confronti di una ragazza nel corso di sedute esorcistiche.

Liguori a pag. 11

**Roma I funerali delle due sedicenni
Amiche travolte, il parroco tuona
«La vita non è guidare da sbronzi»**

«Il senso della vita è guidare da sbronzi?», le parole del parroco risuonano nella chiesa dove ieri sono stati celebrati i funerali di Gaia von Freymann e Camilla Romagnoli, le due sedicenni investite nella notte tra sabato e domenica a Roma. E sono un chiaro riferimento al giovane Pietro Genovese che era alla guida del Suv. L'amico che era accanto a lui nell'auto ammette: «È vero, a Pietro una volta gli trovarono una canna in macchina e ogni tanto capitava che andasse un po' veloce, ma non è un pazzo alla guida».

Servizi a pag. 10

**Tre famiglie rovinata
Destini incrociati:
ma il caso punisce
gli irresponsabili**

Carlo Nordio

Un grande filosofo diceva che uno dei tanti drammi della vita si verifica quando, in una controversia dolorosa, entrambe le parti hanno ragione.

Continua a pag. 42

Advertisement for PONTIFIX dental products. Text includes: CAPSULE O PONTI STACCATI?, PONTIFIX FISSA PONTI E CAPSULE DENTALI, FISSAGGIO FACILE E VELOCE, PRODOTTI TASCABILI CHE CONSENTONO DI RIFISSARE DA SOLI PONTI, CORONE, CAPSULE E DENTI A PERNO. Includes FIMO logo and website www.fimosrl.it.





Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 141-N° 595 ITALIA

NAZIONALE



Sabato 28 Dicembre 2019 • ss. Innocenti martiri

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Le donne dei musei
Rossella Rea:
«Il Colosseo regalerà ancora nuove scoperte»
Larcan a pag. 22



Data chiave il 31
Roma alla svolta:
Pallotta-Friedkin,
la trattativa
avanti ad oltranza
Carina nello Sport



Il nuovo film
Zalone e Tolo Tolo
scorretto a metà
«Checco in Africa?
Sembra Sordi»
Cabona e Satta a pag. 24



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

Pensioni e retorica
La differenza dimenticata
tra previdenza
e assistenza

Paolo Balduzzi

Il 2019 si chiude, in Italia e in Europa, all'insegna delle pensioni. In Francia, ormai da tre settimane, impazzono scioperi e proteste a seguito di una proposta di riforma ora già parzialmente ritirata: in Italia, lo sappiamo bene, il cantiere previdenziale non chiude mai. Ne è un esempio lampante il dibattito dell'ultimo anno su "Quota 100": una riforma che, contrariamente alla necessità di tenere sotto controllo la spesa pubblica, ha fornito la possibilità di anticipare il pensionamento a una specifica categoria di lavoratori.

Certo, mettere mano al sistema previdenziale per adeguarlo al nuovo contesto economico e demografico non rende né simpatici né popolari. E non bisogna nemmeno nascondere la testa sotto la sabbia: riformare il sistema significa renderlo meno generoso che nel passato. È quindi evidente che le future e, parzialmente, anche le correnti generazioni che sono coinvolte nelle riforme siano svantaggiate rispetto alle precedenti. Ma questo non perché il legislatore sia diventato improvvisamente più severo o incapace. Al limite, è vero il contrario: è stato il legislatore di ieri a essere troppo generoso, o quantomeno eccessivamente ottimista. Il sistema previdenziale pubblico, nato esattamente cento anni fa come sistema a capitalizzazione e basato sui fondi pensione, si è via via trasformato prima in un sistema misto e poi, tra il secondo dopoguerra e i primi anni '70, in un sistema completamente a ripartizione.

Continua a pag. 27

Caos rimborsi, fuga da M5S

► È guerra sui pagamenti. L'ex ministro Fioramonti: «Sono in regola». E prepara i suoi gruppi Grillini divisi sul successore, pressing di Conte. Di Maio: Autostrade, banche e fisco priorità 2020

ROMA Caos rimborsi, è fuga dai Cinquestelle. Scoppia la guerra interna sui contributi che ogni parlamentare deve elargire al movimento. L'ex ministro Fioramonti, chiamato in causa: «Sono in regola». E prepara i suoi nuovi gruppi. Grillini divisi anche sul suo successore, il premier Giuseppe Conte è in pressing. Di Maio rilancia sul programma di governo: Autostrade, banche e fisco devono essere le priorità 2020.

Canettieri, Conti, Franzese e Pirone alle pag. 4, 5 e 6

Proposta di legge
Giustizia, mossa Pd
sulla prescrizione:
«Bonafede ci ascolti»

ROMA Mossa sulla prescrizione, ultimatum Pd al ministro Bonafede: depositato il testo per fermare la riforma del ministro che partirà dal primo gennaio.

Pucci a pag. 7

Premiata la linea italiana
Libia, parte la missione della Ue
per bloccare l'offensiva di Haftar

ROMA Libia, si muove l'Europa. Su impulso italiano, andrà in missione a Tripoli il prossimo 7 gennaio per impedire l'affondo sulla capitale delle truppe di Bengasi del genera-



le Haftar (sostenuto da Egitto, Russia e Emirati Arabi Uniti) e il dispiegamento contrario di truppe turche in appoggio al governo di Al Sarraj.

Ventura a pag. 11

Le nuove tariffe
Bollette, la luce
cala del 5,4 %
Gas in aumento

ROMA Nel 2020 avremo bollette elettriche meno pesanti del 5,4%. Ma aumenteranno dello 0,8% le tariffe del gas. L'annuncio dell'Autorità per l'Energia.

Bisozzi a pag. 17

Ieri a Roma i funerali di Gaia e Camilla. Negozi chiusi e folla in chiesa. Il parroco: «Qual è il senso della vita?»



I funerali di Camilla Romagnoli e Gaia Von Freymann, le ragazze investite in Corso Francia (foto Daniele Lorenzini/Topix)

«Io in auto con Pietro: quelle ragazze nel buio impossibili da evitare»

► Parla il testimone chiave: «Eravamo partiti da fermi al semaforo: non andavamo veloci»

ROMA Una chiesa troppo piccola per due bare bianche di fanciulle. Il grande addio a Gaia Von Freymann e Camilla Romagnoli, travolte e uccise a Corso Francia, ferma un quartiere. Parla Davide, che era a fianco di Pietro Genovese in auto: «Siamo partiti al verde, da fermi. Le due ragazze sono sbucate dal nulla».

Allegrì, Marani, Troili e Cursi alle pag. 2 e 3

Le responsabilità
La scomoda verità
che nessuno dice

Carlo Nordio

Un grande filosofo diceva che uno dei tanti drammi della vita si verifica quando nel dolore entrambe le parti hanno ragione. Continua a pag. 27

Trenta bimbi sottratti alle famiglie con un trucco e dati in adozione
Neonati venduti, traffico Armenia-Italia

Franca Giansoldati

Il colloquio avveniva immediatamente fuori dalla sala parto. «Signora, il suo bambino è nato con una gravissima malformazione e necessita di cure costose e continue». È così che una trentina di donne armenesi sono state costrette - attraverso la menzogna e il raggirio - ad abbandonare in ospedale il proprio figlio per darlo in adozione. Grazie a medici e infermieri compiacenti, una rete internazionale sottraeva in Armenia bimbi sani per destinarli all'affido anche in Italia.

A pag. 13

La sentenza sulla coltivazione libera
Cannabis, i paletti della Cassazione
«Può fumarla solo chi la produce»

Claudia Guasco

Le sezioni unite penali della Cassazione, l'organo supremo della Corte, hanno stabilito che non sarà più reato coltivare cannabis in casa, purché in minima quantità e solo



per uso personale. Ma questa depenalizzazione di orticelli domestici di piante stupefacenti in generale, e non soltanto di cannabis, dovrà rispettare paletti precisi: potranno essere fumate solo dal produttore.

A pag. 16

LA VERGINE CAMBIA VITA

Buongiorno, Vergine! Luna nuova del Capricorno è importante anche per voi: chiude un certo periodo di vita apre un nuovo percorso. Vista la bellissima, inattesa protezione di tanti pianeti. Ripartite dalla vita sentimentale, famiglia, amicizie. Arrivisti, voi? Qualche invidioso vi dipinge così, ma non sa che in fondo al cuore siete dei sentimentali, che capitate davanti a una parola d'amore. Auguri.

© FIDUCIAZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

IACOPINI Since 1988
Jewellery

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



il Resto del Carlino

SABATO 28 dicembre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it

La nostra inchiesta: i casi fra Emilia Romagna e Marche

**In Italia un esercito di fantasmi
Ben 59mila persone scomparse
«Noi, famigliari disperati»**

Catapano, Giordani e Pagnanelli alle pagine 12 e 13



Cinque stelle, guerra dei rimborsi

Resa dei rendiconti, accuse a Fioramonti: «Sputa sul Movimento e non paga». C'è la lista dei morosi

Polidori e Farruggia alle p. 4 e 5

Conte e Salvini calamite

**L'esodo
bipartisan
da Di Maio**

Bruno Vespa

Come in tutti i partiti, anche nel Movimento 5 Stelle ci sono una destra, un centro e una sinistra. A voler spaccare il capello, Di Battista è la destra, Di Maio il centrodestra, Conte il centrosinistra, Fico la sinistra. Fioramonti, ministro dell'Istruzione che se ne è andato sbattendo la porta (e lasciando i debiti) faceva parte di un gruppo di sinistra-sinistra. Si dice, con qualche ragione, che sia un apripista e che voglia costituire alla Camera un gruppo di deputati a sostegno del presidente del Consiglio. Nobile proposito, se non fosse che Conte è stato portato a palazzo Chigi. Perché dunque andarsene per offrire un sostegno che già esiste?

Continua a pagina 4

L'ADDIO A GAIA E CAMILLA FALCIATE A ROMA. IL PARROCO: «GUIDARE SBRONZI È LIBERTÀ?»

**UN SENSO
NON CEL'HA**

Prospèretti e Rondoni alle p. 2 e 3



DALLA CITTÀ

Dopo la consegna ufficiale
**Elezioni regionali,
tutti i nomi
dei candidati
lista per lista**

F. Del Prete e Orsi in Cronaca

CAPODANNO

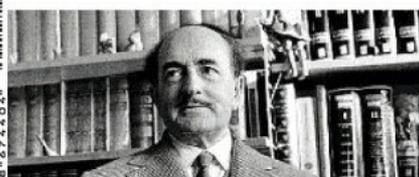
I sogni nel cassetto
del Vecchione
che verrà

Cucci e Rimondi in Cronaca

Aggressione a Bologna

**Ferisce il rivale
con un coltello
Arrestato**

Orlandi in Cronaca



Una circolare cancella la direttiva Gelmini

**«Poeti del Sud al liceo»
Ritorno dopo l'embargo**

Passeri e Ghidetti a pagina 8



Tolo Tolo politicamente scorretto sui migranti

**Zalone bersaglio social
«È uno spot per il film»**

Bertuccioli a pagina 30



GECAR
nuova
concessionaria
OPEL

SABATO 28 DICEMBRE 2019
IL SECOLO XIX

GECAR
OPEL

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 CXXXII - NUMERO 302, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50

GNN

LE DUE NOVITÀ ALLA RIPRESA DEL CAMPIONATO
Genoa, si riparte da mister Nicola Samp, è subito sfida con Ibra

BANCHERO, FRECCERO, GAMBARO E SCHIAPPIETRA / PAGINE 42-45



SCI, L'AZZURRO DOMINA LA DISCESA
Bormio, Paris trionfa nella libera: il primo poker sulla pista Stelvio

COTTO / PAGINA 46



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 9
Economia-Matrimo	Pagina 13
Commenti	Pagina 17
Genova	Pagina 18
Cinema/Tv	Pagina 36/37
Xtra	Pagina 39
Sport	Pagina 42

UNA GIORNATA DI PASSIONE SULLE AUTOSTRADE LIGURI, FINO A 13 CHILOMETRI IN FILA SULLA A26



Una scena che si ripete con preoccupante frequenza in questi giorni in Liguria: le tre corsie della A10 paralizzate dalle auto in coda

FAMBIANDI

PASSA LA LINEA DI BONAFEDE

Riforma giustizia, il Pd rinuncia al duello con i 5S sulla prescrizione

Tre anni e mezzo di stop alla prescrizione: è "l'offerta" del Pd al M5S per trovare un'intesa sulla giustizia. Ma alla fine i Dem hanno comunque deciso di non proseguire il braccio di ferro con i Cinquestelle. E così, sulla carta, dal primo gennaio entra in vigore la riforma Bonafede che blocca la prescrizione dopo il primo grado di giudizio. I palteti che i democratici hanno provato a mettere per evitare il rischio di processi infiniti potrebbero diventare tema esplosivo per la maggioranza, visto che sulla carta la proposta Pd dovrebbe incontrare i favori di Fi e Lega. Ma il Pd, precisa Walter Verini, non intende «far cadere il governo»: la proposta sembra più uno strumento di pressione per spingere M5S a trattare.

GLI ARTICOLI E UN COMMENTO DI BEI / PAGINE 6, 7 E 17

SCENDE IL COSTO DELL'ELETTRICITÀ

Luce, la bolletta sarà meno cara: nel nuovo anno prezzi giù del 5,4%

Dopo il congelamento degli aumenti dei pedaggi su buona parte della rete autostradale italiana arriva un'altra buona notizia per le famiglie italiane: la bolletta della luce sarà meno cara (-5,4%) mentre ci sarà un leggero ritocco (+0,8%) per quella del gas. Secondo l'Autorità di regolazione del mercato una famiglia tipo risparmierà complessivamente 125 euro. Come si arriva a questa cifra? Secondo una nota dell'Aera, al lordo delle tasse «per l'elettricità la spesa nell'anno scorso (compreso tra il primo aprile 2019 e il 31 marzo 2020) sarà di 544,2 euro, con una variazione del -2,9% rispetto ai 12 mesi equivalenti dell'anno precedente corrispondente ad un risparmio di circa 16 euro/anno.

TROPEANO / PAGINA 13

La trappola delle code

Pesanti disagi per i cantieri. Gli automobilisti: «Carreggiate chiuse, ma nessun operaio al lavoro»
Autostrade potrebbe rendere gratuite altre tratte. La ferrovia interrotta complica i viaggi a Ponente

Il taglio dei pedaggi non è stato ancora deciso, anche se è probabile. L'ad di Autostrade, Tomasi, lunedì sarà a Genova: vedrà il governatore Toti e il sindaco Bucci per discutere il caso. Nell'attesa, ieri, la paralisi quasi totale si è ripetuta: 13 chilometri di coda sulla A26, da Masone a Genova; 4 tra Genova Est e Nervi, sulla A12. Tutto bloccato tra Pra' e Savona.

ANDREOTTO, COLUCCIA E ROSSI / PAGINE 2 E 3

L'ANALISI

CARLO STAGNARO / PAGINE 2 E 3

UNA TASSA SUL NOSTRO FUTURO

La crescente distanza tra la Liguria e le altre regioni italiane equivale a una tassa sul nostro futuro.

IL REPORTAGE DALLA A10

Marco Menduni / PAGINE 4 E 5

Nel serpentone di auto esplode la rabbia: «Così è un vero delirio»

Ore e ore incolonnati sulla A10, gli automobilisti commentano furiosi: «Viaggiare così è un vero delirio».

IGUA DEI PENDOLARI

Alessandro Palmesino / PAGINA 5

La staffetta treno-bus: da Genova a Savona il calvario dura due ore

Genova-Savona, in treno, è un calvario: i lavori al cavalcavia di Pegli obbligano al trasbordo sui bus.

MORTA A CAVI DI LAVAGNA A SETTEMBRE: NON FU SUICIDIO, SI INDAGA PER OMICIDIO VOLONTARIO

Il mistero di Veronique, «spinta sotto al treno»

TOMMASO FREGATTI

Alcuni segni sospetti sulle braccia, una violenta lite avvenuta poco prima di venire travolta dal treno, cinque amici sotto torchio in questura, interrogati per ore in gran segreto nelle scorse settimane negli uffici della Squadra Mobile. E ancora, un buco di un'ora tutto da ricostruire. Dopo tre mesi e dieci giorni, la morte di Veronique Garella, barista di 29 anni travolta nella notte tra il 20 e il 21 settem-



bre da un treno nella stazione di Cavi di Lavagna, diventa un mistero. La Procura ora ipotizza l'omicidio volontario. Cancellando quella che di fatto era l'ipotesi iniziale. E cioè che Veronique, di ritorno da una festa con gli amici, fosse finita sotto il treno per un tragico incidente. Secondo gli inquirenti, invece, la giovane potrebbe essere stata spinta.

L'ARTICULO / PAGINA 11



CAPODANNO 2020
IN ARENA
SPETTACOLO MUSICALE
DJ CELESO con percussionista
FUOCHI D'ARTIFICIO

REGISTRATORI DI CASSA OMOLOGATI RT

De Vita
office & communication
Via di Sottoripa 147r, Genova
Tel 348 39 39 000



€ 2,50* in Italia — Sabato 28 Dicembre 2019 — Anno 155*, Numero 356 — ilsole24ore.com

*solo per gli acquisti ordinati e fino ad esaurimento copie in vendita abbinate obbligatoriamente con Ante e Letteratura - Ediz. Giornale (Il Sole 24 Ore) e con Ante e Letteratura, e n. 2019

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



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Legge di bilancio
Il bonus ricerca
sostituito
da tre nuovi
crediti d'imposta

Prodotti finanziari
Dal 2020 Pir
non più obbligati
all'investimento
nel venture capital



Reich e Vernassa
— a pagina 18

Marco Piazza
— a pag. 19

cdp
Investiamo nel domani

FTSE MIB 23757,60 -0,59% | SPREAD BUND 10Y 161,20 -4,40 | €/S 1,1153 +0,66% | ORO FIXING 1511,50 +1,39% | **Indici&Numeri** → PAGINE 24-27

Lavoro, 10 bonus per incentivare le assunzioni

OCCUPAZIONE

Con la manovra introdotto sgravio contributivo al 100% in tre anni per apprendisti

Esonero dei contributi fino a 12 mesi per le assunzioni di laureati eccellenti

Under 35: sgravi contributivi triennali per i contratti a tempo indeterminato

Realtime chiavi in mano alle 22

Con i due incentivi in legge di bilancio salgono a dieci le principali agevolazioni per chi assume nel 2020 giovani, lavoratori in cassa integrazione, donne o disoccupati. In particolare ai datori di lavoro fino a 9 dipendenti che dal 1° gennaio 2020 assumono apprendisti di primo livello spetta uno sgravio del 100% dei contributi dovuti nei primi tre anni di contratto. Sempre dal 1° gennaio 2020 l'assunzione dei laureati eccellenti beneficerà di un esonero dei contributi a carico del datore di lavoro fino a 8 mila euro per un massimo di 12 mesi e seguirà le regole procedurali dello sgravio triennale per gli under 35.

De Fusco e Poglietti — a pag. 3

Allo studio Quota 100 bis ma solo se contributiva

CANTIERE PENSIONI

A gennaio ripartirà il confronto. Tavoli al Cnel e al ministero del Lavoro

Un tavolo tecnico al Cnel e un'altro al ministero del Lavoro con le parti sociali. A gennaio ripartirà il cantiere-previdenza. Con un obiettivo obbligato: trovare la strada per superare lo scoglio dopo tre anni di sperimentazione di Quota 100. È la soluzione potrebbe essere quella di alzare i requisiti minimi a 64 anni di età e 36 di contributi configurando l'assegno da erogare in versione esclusivamente contributiva.

— pag. 2

DISTRETTI

Sardegna, il polo dell'alluminio vede la fine della crisi: tomano occupazione e investimenti

— Servizio a pagina 9

LISTINI GLOBALI AI MASSIMI STORICI



Obbligazioni. Anno d'oro per i corporate bond italiani: le emissioni sfiorano il raddoppio

Euforia sui mercati: il 2019 anno record per le Borse

Il 2020 è quasi alle porte. Dal punto di vista finanziario l'anno che ci lasciamo alle spalle è stato straordinario, da Guinness dei primati. L'indice Msci World, che sintetizza l'andamento delle borse mondiali, è cresciuto nel corso dell'ultimo anno del 26% superando per la prima volta nella storia i 1.800 punti.

Franceschi, Longo e Lops — a pag. 4

Rc auto, slitta la formula famiglia

MILLEPROROGHE

Differimento di 45 giorni per consentire alle compagnie di adeguarsi

Il meccanismo è piuttosto farraginoso, per questo slitta di 45 giorni l'operatività della polizza fidejussoria familiare. Le compagnie hanno quindi tempo fino a febbraio per elaborare le nuove tariffe e apporle ai clienti che faranno domanda. La novità è nel decreto milleproroghe.

Marco Mobili — a pag. 20

IL CASO AUTOSTRADE

Aspi valuta tariffe agevolate per le tratte più critiche della rete

Galvagni — a pag. 21

BUSSOLA & TIMONE

SERVE UNO STATO CON CAPACITÀ OPERATIVE

di Giovanni Tria

Come ogni anno, lo psicodramma della Legge di bilancio si è finalmente concluso. Quest'anno è mancato l'attore europeo, ma la fantasia italiana ha saputo abbondantemente. Ancora una volta essa non è l'approdo, in termini di allocazione di risorse, di un programma economico o di una strategia di sviluppo, e l'Italia non sta peggio né meglio di prima.

— Continua a pagina 15

PANORAMA

GIUSTIZIA

Prescrizione, il Pd presenta proposta Critiche dal M5S

Prescrizione sospesa di 3 anni per l'appello di un'odpo la Cassazione, ai quali si possono aggiungere altri sei mesi se il rinnovo del dibattimento, per un totale di 3 anni e 6 mesi. Lo prevede la proposta di legge presentata dal Pd alla Camera ed al Senato. Critiche dal ministro Costa (M5S).

— a pagina 5

BANCHE

PopBari, lunedì il consiglio del Fondo Interbancario

Si svolgerà lunedì 30 dicembre il consiglio del fondo interbancario (Fic) per deliberare sull'aumento di capitale necessario al salvataggio della banca Popolare di Bari. Secondo indiscrezioni il fabbisogno sarebbe di 1 miliardo.

— a pagina 11

FALCHI & COLOMBE

L'EUROPA E IL TRAMONTO DEL FRANCO AFRICANO

di Donato Mascandaro — a pagina 15

ACQUA ALTA

Venezia, torna il turismo Diatriba su chi alza il Mose

Dopo il record di acqua alta e di danni delle settimane scorse, a Venezia tornano i turisti. Intanto è polemica su chi deve dare il via al funzionamento del Mose: Zala si schiera a favore del sindaco ma spunta l'ipotesi prefettizia.

— a pagina 7

TARIFFE

Nel primo trimestre 2020 la luce -5,4%, il gas +0,8%

Nel primo trimestre del nuovo anno le tariffe elettriche per la famiglia tipo in tutela scenderanno del 5,4 per cento. Quelle del gas invece subiranno un leggero rialzo al rialzo dello 0,8 per cento. Lo comunica l'Autorità per l'Energia.

— a pagina 7

170 1850 2020

Cassa Depositi e Prestiti INVESTIAMO NEL DOMANI

Scopri i nuovi Buoni Fruttiferi Postali e le altre iniziative previste per l'avvio del 170° anno di attività di CDP

cdp.it/170

cdp

Message pubblicitario

Sud, allarme di Confindustria: l'economia ha smesso di crescere

COMPETITIVITÀ

L'economia del Sud è ferma. Dopo 4 anni di crescita l'indice dell'economia meridionale, elaborato da Confindustria e Srm (Intesa Sanpaolo), torna a calare attestandosi 30 punti al di sotto dei livelli pre-crisi. Pesa l'andamento del Pil, che evidenzia un indebolimento più intenso rispetto al Nord. Le previsioni indicano una mini recessione.

— Servizio a pagina 3



Confindustria, Stefan Pan, 60 anni

L'intervista Pan: urgente un progetto per lavoro e infrastrutture

Vicepresidente di Confindustria e presidente del Consiglio delle rappresentanze regionali e per le politiche di coesione

Nicoletta Picchio — a pag. 3

TRASPORTO REGIONALE

Fs, maxi piano da 6 miliardi per i servizi ai pendolari

Sei miliardi di investimenti per 600 nuovi treni entro il 2023. È l'impegno di Fs in favore dei pendolari. Nel trasporto regionale è concentrato circa il 90% dei passeggeri del sistema ferroviario italiano nel suo complesso. Ogni giorno, per lavoro o studio, 1,5 milioni di pendolari in particolare scelgono

Trentina per i propri spostamenti regionali e metropolitani. Dati che spiegano il cambio di paradigma in atto nel gruppo Fs ed evidenziano dal piano industriale 2019-2023. «La nostra priorità sono i pendolari» dice l'ad di Fs, Gianfranco Bantini.

Marco Morino — a pag. 6

.food ECONOMIA DEL CIBO E AGROALIMENTARE



Carne suina a prezzi da primato, salumifici in crisi

Micaela Cappellini — a pag. 22

ILSOLE24ORE.COM

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



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Sabato 28 dicembre 2019
Anno LXXV - Numero 356 - € 1,20
Santi Innocenti Martiri

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 Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,20 a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20 - ISSN 0391-6990

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

UNA CAUSA IMBARAZZANTE

Povero Conte denunciato dall'ex

Valentina Fico porta in giudizio il presidente del Consiglio che è anche suo marito separato
Vuole i premi degli avvocati dello Stato negati 12 anni fa quando era incinta di «Giuseppi»

DI FRANCO BECHIS



Il ricorso ha il numero 2087 del 2019 ed è stato presentato al Tar del Lazio dall'avvocato Costantino Ventura di Bari per conto di dodici clienti, tutte donne, tutte avvocatesse dello Stato. Ad essere citata in giudizio è in primis la presidenza del Consiglio dei ministri nella persona del suo legale rappresentante, che se dovesse soccombere sarebbe costretta a mettere mano al portafoglio per centinaia di migliaia di euro. Il Tar ha già fissato la trattazione di merito (...)

segue a pagina 5

L'ora dei veleni

L'EX MINISTRO NEI GUAI

I grillini non perdonano

Parte il processo contro Fioramonti

Martini a pagina 7

Il Tempo di Oshø

Il Canada censura il Trump attore



"Ma quanto me dispiace...
io de quer film me vedevo solo
quer pezzetto"

Di Pietro a pagina 23

Un parroco-pm per Gaia e Camilla

Folla ai funerali. Ma l'omelia del prete diventa un comizio da giustiziere

DI MARCO GORRA

Le indagini

L'inchiesta è appesa alla guerra delle perizie

Ossino e Parboni a pagina 2

Finché a farsi scappare la frizione su certi argomenti sono politici, giornalisti o altri arruffapopolo di professione, è avvilente ma almeno è normale. Se però ci si mettono pure i preti, allora significa (...)

segue a pagina 3

Lo strazio dei genitori

«Per un dolore come il nostro non c'è nemmeno un nome»

a pagina 3

UN LIBRO, TANTE RISPOSTE

Riccardo Pedrini
Il salvadanaio

Un vero e proprio manuale di sopravvivenza per imparare a saper interpretare i possibili rischi di attività che possono mettere in pericolo i propri risparmi.

PER NATALE REGALA UN SALVADANAIO!

Un contenitore di idee, analisi e proposte per una BUONA economia e un'economia ETICA

Esame per primari

La Finanza a controllare il concorso

Sbraga a pagina 16

L'annuncio

Destinazione Saxa Rubra per la metro C

Magliaro a pagina 13

buona tv a tutti

di Maurizio Costanzo

Sarà opportuno far sapere agli esponenti della politica che, nelle Feste, cioè Natale e Capodanno, molti programmi vanno in vacanza, specie quelli dove loro sono spessissimo ospiti. Quindi, se devono dire qualcosa di importante, lo facciano subito, senza indugi. Retequattro è sicuramente la rete che accoglie più talk politici ogni settimana, ma è anche il canale televisivo che ha dato visibilità anche a personaggi della politica poco conosciuti e, invece, di valore. Mi auguro, a proposito di Retequattro, abbiate visto, lunedì 23 dicembre, in prima serata, «Non ci resta che piangere», con Roberto Benigni e Massimo Troisi. (...)

segue a pagina 27

DOPO L'INFLUENZA NON RIESCI A RIPARTIRE?

PROVA **SUSTENIUM PLUS** con l'aggiunta di CREATINA

LA SPINTA CHE TI SERVE

Sabato 28 Dicembre 2019
Nuova serie - Anno 29 - Numero 305 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
* A Salerno e provincia, in abbonamento realizzato con La Città di Salerno e 4,29

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



PROTOCOLLO CON DOGANE
Alla Guardia di finanza i dati del gioco legale e dei giocatori
Bartelli a pag. 23

CORRETTIVO DEL CODICE
Segnalazione di crisi d'impresa sia dai sindaci sia dai revisori
Pallio a pag. 27

I NUMERI DELL'INPS
Pensioni minime su dello 0,4%. Ma conguaglio nel 2021
Carneglia a pag. 29

SU WWW.ITALIAOGLIT.IT
Enti locali - La sentenza del Tar Calabria sugli incarichi a contratto
Crisi d'impresa - La bozza del decreto correttivo
I chiarimenti del fisco - Le risposte delle Entrate su parametri e recessi atipici

Autostrade, il governo non può pretendere di sostituirsi anche all'autorità giudiziaria
Domenico Cacopardo a pag. 4



Sport, Italia paradiso fiscale

Dal 1° gennaio 2020 il reddito imponibile dei professionisti che trasferiranno la residenza nel Belpaese sarà tagliato del 50%, quello dei dilettanti dal 70 al 90%

Dal 2020 l'Italia diventerà un paradiso fiscale per gli sportivi. Grazie all'agevolazione introdotta dal decreto crescita che prevede una detassazione del reddito imponibile del 50%, valida per cinque anni, in favore degli sportivi professionisti che decidano di trasferirsi in Italia dopo aver trascorso almeno due anni all'estero. L'agevolazione sale al 70% per i non professionisti (al 90 per chi si trasferisce al Sud).

Damiani a pag. 30

Con la sua rigidità l'Europa ha fatto da tappo alla crescita mondiale (e alla sua)



L'Europa e i suoi trattati, da almeno 10 anni, rappresentano il vero limite alla crescita economica del Vecchio continente e dei suoi singoli paesi. «Sì, perché politiche economiche diverse da quelle riprodotte, bene o male, nei Trattati sono semplicemente fuori legge», spiega Alessandro Mangia, ordinario di diritto costituzionale all'Università Cattolica di Milano. «Ed è questo che ha bloccato la capacità di risposta dell'Unione ad una crisi che ha abbracciato un intero continente, dal 2010. E ha fatto sì che la più grande economia del mondo, quella europea, facesse da tappo alla crescita mondiale.»

Ferrari alle pagg. 9 e 10

DIRITTO & ROVESCIO

Per la prima volta dal 1976, Cuba ha un primo ministro. È Manuel Marrero Cruz, ex ministro del turismo cubano per 17 anni consecutivi. La carica di primo ministro era vacante da sempre, cioè da quando Fidel Castro, dopo la conquista del potere con le armi, esendosi nominato capo del partito comunista cubano e presidente del consiglio di Stato e del Consiglio dei ministri, si accorse che quest'ultima posizione era diventata superflua per il controllo assoluto del potere nell'isola caribica e quindi isolata. Per dimostrare che il popolo cubano continua a non contare nulla è sufficiente tenere presente che la nomina del nuovo premier è stata votata all'unanimità e che dipende completamente da Raul Castro, fratello del primo dittatore, che si è dimesso da presidente ma ha in mano tutto. E da noi ci sono ancora molti che imitano Salvini (o la Bettino) ma lodano, magari sottovoce, il sistema castrista.

FALSI STORICI
Sorpresa, la grande peste di Giustiniano non c'è mai stata
Hansen a pag. 12

Advertisement for Mercedes-Benz EQ Power. Features a large image of the car, the Mercedes-Benz logo, and text: 'SWITCH TO EQ', 'Classe C 300 de Station Wagon con EQ POWER Diesel ed Elettrico, una coppia che farà molta strada.', 'L'innovazione è arrivata. Lanciato. Dietro Classe C 300 de EQ POWER vive il meglio di due mondi, un motore diesel da 1.950 cm³ e 194 CV e uno elettrico da 90 kW, uniti dalla tecnologia plug-in hybrid diesel. Un'auto studiata per non scendere a compromessi: performance di altissimo livello si uniscono a piacere di guida e comfort, con i consumi più bassi di sempre e un'autonomia di 50 km in modalità completamente elettrica. Oggi, grazie all'EcoBonus, fare la scelta migliore per il tuo business sarà ancora più facile. Business Solutions. Soluzioni personalizzate per le aziende. - 35 canoni da 390 € al mese*, solo con Mercedes-Benz Financial - Anticipo 7.600 € al netto dell'EcoBonus - TAN 2,40% TAEG 3,02% - E dopo 3 anni sei libero di restituirla Mercedes-Benz'

* Esclusamente per la Liguria fino a esaurimento quote in abbinamento esclusivo a «IL SECOLO XIX» a euro 1,60



LA NAZIONE

SABATO 28 dicembre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it

CRASTAN
1870
INSTANT CEREALS

La novità in Umbria

Le suore di clausura parlano con 12 foto «Ecco il calendario»

Crisci a pagina 6



I 'falsi commercialisti evasori'
'Soldi versati ma non al Fisco Sono rovinato'

Ricci a pagina 13

ristora
INSTANT DRINKS

Cinque stelle, guerra dei rimborsi

Resa dei rendiconti, accuse a Fioramonti: «Sputa sul Movimento e non paga». C'è la lista dei morosi

Polidori e Farruggia alle p. 4 e 5

Conte e Salvini calamite

L'esodo bipartisan da Di Maio

Bruno Vespa

Come in tutti i partiti, anche nel Movimento 5 Stelle ci sono una destra, un centro e una sinistra. A voler spaccare il capello, Di Battista è la destra, Di Maio il centrodestra, Conte il centro sinistra, Fico la sinistra. Fioramonti, ministro dell'Istruzione che se ne è andato sbattendo la porta (e lasciando i debiti) faceva parte di un gruppo di sinistra-sinistra. Si dice, con qualche ragione, che sia un apripista e che voglia costituire alla Camera un gruppo di deputati a sostegno del presidente del Consiglio. Nobile proposito, se non fosse che Conte è stato portato a palazzo Chigi. Perché dunque andarsene per offrire un sostegno che già esiste?

Continua a pagina 4

L'ADDIO A GAIA E CAMILLA FALCIATE A ROMA. IL PARROCO: «GUIDARE SBRONZI È LIBERTÀ?»

UN SENSO NON CE L'HA

Prospèretti e Rondoni alle p. 2 e 3



DALLA CITTA'

Colpito un ragazzo

Allarme meningite Profilassi su due voli aerei

Nel QN e in cronaca

Brutto episodio alle Cure

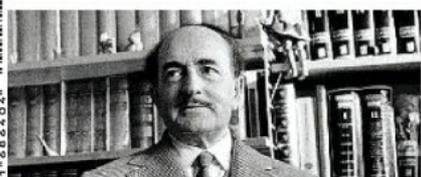
Sequestra e picchia la moglie Arrestato

Agostini in cronaca

E' grave. Preso l'aggressore

«Ti ammazzo» E lo accoltella sui lungarni

Servizio in cronaca



Una circolare cancella la direttiva Gelmini

«Poeti del Sud al liceo» Ritorno dopo l'embargo

Passeri e Ghidetti a pagina 8



Tolo Tolo politicamente scorretto sui migranti

Zalone bersaglio social «È uno spot per il film»

Bertuccioli a pagina 30

PROSCIUTTO TOSCANO DOP

Il Sapore della Tradizione

WWW.PROSCIUTTOTOSCANO.COM



la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

ROBINSON

Direttore Carlo Verdelli



Anno 44 - N°305

Sabato 28 dicembre 2019

Oggi con Robinson

In Italia € 2,50

L'editoriale

Avviso ai naviganti Non sprecate il buon vento

di Carlo Verdelli

Si governa a vista, pregando di non saltare su qualche mina, che il mare intorno al Conte bis sembra un percorso di guerra. Superato non senza patemi lo scoglio del salva-Stati, con l'Europa attonita davanti ai nostri, e solo nostri, contorcimenti; passata tra mille baruffe, la più parte consumata durante inspiegabili vertici notturni, la tormentata e indifferibile legge di Bilancio; a quel punto, complice il Natale e il ponte a lunga gittata che collega l'Italia alla Befana, veniva da pensare che per almeno una decina di giorni la navigazione sarebbe stata placida. Errore. Le improvvise dimissioni del ministro della Scuola Fioramonti e lo scontro annunciato nella maggioranza sulla prescrizione (vale di più la presunzione d'innocenza o quella di colpevolezza?) hanno richiamato ai posti di comando l'intero equipaggio di Palazzo Chigi. Siluri in vista, ancora e ancora. Si troverà in *extremis* il modo di scansarli, come avvenuto rimandando, attutendo, dilazionando le varie scomodità in questi primi cento e pochi giorni di navigazione. Ma i puntini rossi sulle mappe non promettono tregue ristoratrici. Già il 12 gennaio scadrà il termine per la presentazione delle firme per il referendum sul taglio dei parlamentari: il quorum, già raggiunto in Senato, potrebbe riservare qualche oscillazione visto che il voto sancirebbe l'addio a 345 poltroncine, e l'evenienza non rallegra tutti gli eletti.

● continua a pagina 35

I FUNERALI A ROMA DELLE SEDICENNI INVESTITE



▲ L'addio La folla per l'ultimo saluto a Gaia von Freyermann e Camilla Romagnoli

FRANCESCO FOTIA/AGF

La storia

Gaia, Camilla e Pietro I nostri ragazzi appesi a un filo

di Concita De Gregorio

Cos'è, mi domando, che ci toglie il sonno in questa tragedia che ha distrutto tre famiglie e che non è diversa da quelle che ogni giorno ingoiano decine di ragazzi nelle strade o perché erano dove non dovevano essere.

● alle pagine 18 e 19
con i servizi di De Luca

Non è tempo di dividerci

Il premier Conte: no a gruppi parlamentari in mio nome, qualsiasi iniziativa mi destabilizzerebbe
Oggi la conferenza stampa di fine anno. Su Fioramonti spaccatura 5S per i rimborsi al Movimento
Rifugiati, primi colpi ai decreti di Salvini. Ancora indagato Mimmo Lucano

DA GENNAIO

La luce costa meno Congelate le tariffe autostradali

di Luca Pagni
● a pagina 21



L'operazione "responsabili", col fantomatico "gruppo di Conte" in supporto al governo, è già naufragata. Ammesso che fosse mai partita. In ogni caso, è andata giù in queste ore, sotto la tempesta che sta imperversando nel mare mai quieto dei Cinque Stelle. Su Fioramonti, spaccatura 5S per i rimborsi al Movimento.

di Arcangeli, Casadio, Lopapa
Milella, Vecchio e Vitale
● alle pagine 2, 3 e 4

Il film "Tolo Tolo"

L'inganno anti migranti di Zalone

di Natalia Aspesi



Gentile signor Checco (Zalone), anzi signor Luca (Medici, che sarebbe il suo vero nome usato dagli iniziati), mi permetta di dirle, con tutto rispetto, masalconcello! Anche questa volta siamo caduti in tanti dalle nubi della nostra insipienza nella malefica trappola di un suo trailer, quello del suo quinto attesissimo film, *Tolo Tolo*, e immagino che lei se la stia ridendo a catinelle.

● alle pagine 6 e 7
con i servizi di Candito e Ziniti

L'intervista

Marco Cappato "I preti scrivono per ringraziarmi"

di Francesco Merlo

Di nuovo un radicale ha cambiato l'Italia. Aiutare a morire non è più un reato per merito di questo radicale che, senza incarichi politici né vantaggi elettorali, a 48 anni si è messo fisicamente a rischio. Dunque nel nostro Paese di vecchi, il suicidio assistito è finalmente un diritto.

● a pagina 8

Da oggi Robinson



Vi racconto mio padre Albert Camus

DOPO L'INFLUENZA NON RIESCI A RIPARTIRE?

PROVA **SUSTENIUM PLUS** con l'aggiunta di **CREATINA**

IL TUO PRONTO SOCCORSO

LA SPINTA CHE TI SERVE

ANCHE IN ACQUA CALDA

ALIMENTAZIONE

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982323 - Soci: Abn.
Post., Art. 3, 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 KM 19 - Regno Unito GBP 2,20 - Svizzera CHF 3,50

CON
DVD le Stelle della Danza
€ 11,90

NZ

In panchina Da Allegri a Mancini | I diversi destini di dieci allenatori | GIGI GARANZINI - P. 34

Il ritorno di Ibra Zlatan al Milan per sei mesi a 3 milioni e mezzo | GIULIA ZONCA - P. 35

Casa Paris Dominik vola nella libera Quarta vittoria sulla Stelvio a Bormio | DANIELA COTTO - P. 33



LA STAMPA

SABATO 28 DICEMBRE 2019



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

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

GNN

GLI AVVOCATI PREVEDONO UNA PIOGGIA DI RICORSI: NORMA PUNITIVA, IN QUESTO MODO SI TORNA AL MEDIOEVO

Prescrizione, per salvare Conte il Pd cede alla riforma dei 5 Stelle

Nuova proposta dei dem che però rifiutano i voti dell'opposizione e adesso sperano nella Consulta

ZINGARETTI SI ARRENDE AL GIUSTIZIALISMO

BONAFEDE HA PREVALSO PER 3 MOTIVI

FRANCESCO BEI

Chi ha ascoltato la conferenza stampa organizzata ieri dal Pd sulla riforma della prescrizione ha capito benissimo che il governo non cadrà su questo. Il Pd non ha alcuna intenzione di usare il suo disegno di legge per scalzare di forza la «spazzacorrotti» del ministro Bonafede grazie ai voti dell'opposizione. È sì che sarebbe facile, visti i numeri in gioco.

CONTINUA A PAGINA 23

Per salvare Conte, il Pd cede sulla riforma della prescrizione dei Cinque Stelle. Passa la linea del ministro Bonafede. I democratici avanzano una nuova proposta e sperano nell'intervento della Consulta. COLONNELLO, DIMATTEO, GRIGNETTI E SALVAGGIULO - PP. 2-3

IL 2020 DEI LEADER

La sfida del premier costretto a difendersi da Renzi e Di Maio

CARLO BERTINI - P. 7

PARLA IL TOP MANAGER DIGITALE

Attias: la cultura web deve maturare nelle aule delle scuole

INTERVISTA DI BRUNO RUFFILLI - P. 4

Addio Gaia e Camilla. Il parroco: la vita non è guidare sbronzi



Migliaia di persone ieri a Roma ai funerali di Gaia von Freymann e Camilla Romagnoli, le sedicenni travolte in corso Francia

IL DURO RISVEGLIO DELLA ROMA BENE

FLAVIA PERINA

Le bare bianche, le rose bianche, il silenzio assoluto che avvolge le morti inaccettabili dei più piccoli: i funerali di Gaia von Freymann e Camilla Romagnoli, al Preziosissimo Sangue della collina Fleming, sono in ogni dettaglio i funerali di due bambine.

CONTINUA A PAGINA 13

MA L'ITALIA È FANALINO DI CODA

SPERANZE DI CRESCITA GRADUALE

ALAN FRIEDMAN

L'economia globale, che ha farfugliato nell'ultimo anno tra incertezze sulle guerre commerciali e sulla Brexit, nel 2020 potrebbe essere pronta a godere di una ripresa, anche se modesta ed estremamente graduale. La parola chiave è graduale. Il rallentamento potrebbe finalmente volgere al termine; tuttavia, il miglioramento dei tassi di crescita, che dovrebbe avvenire principalmente nella seconda metà dell'anno, sarà così debole che in alcuni Paesi si noterà a malapena.

CONTINUA A PAGINA 23

IL PERSONAGGIO

Quell'uomo che suona con la testa sotto i ferri

ELENA STANCANELLI

Mentre i medici stanno ravanando nel suo cervello a caccia di un tumore, l'uomo suona la chitarra. Come se quello che sta avvenendo alle sue spalle non lo riguardasse.

CONTINUA A PAGINA 22



L'INTERVISTA DEL SABATO

Morandi: resto sul palco fin quando ce la faccio

FRANCO GIUBILEI

Come se si chiudesse un cerchio che il suo pubblico vorrebbe si prolungasse all'infinito: sul palco del «Duse» di Bologna Gianni Morandi esordiva a teatro nel 1964 e su questo stesso palco è tornato a cantare un mese fa. - P. 26



STAMPA PLUS ST+

GOLFO DELL'OMAN

GIUSEPPE AGLIASTRO

Russia, Cina e Iran Maxi manovre militari per avvisare gli Usa

P. 9



REPORTAGE

BERNARDO BASILECI MENINI

Lisbona città cantiere cancella il volto della tradizione

P. 11



LE STORIE

PIER FRANCESCO GASPARETTO

Era solo un pastore ma ora il Cane d'Oropa ha il suo pedigree

P. 31

VALENTINA PREZZATO

Alla scuola d'infanzia di Alessandria alunni da ventisette Paesi

P. 31



Oh, oh, oh...!

DUCHESSALIA

NOBILI VINI DEL PIEMONTE

Scopri tutti su duchessalia.it



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

NUMERO DOPPIO SPECIALE

MILANO FINANZA

www.milanoфинanza.it



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

€ 8,00 Sabato 28 Dicembre 2019 Anno XXXI - Numero 265 MF il quotidiano dei mercati finanziari *Classedizioni* Spedimento in A.P. art. 1 e L. 4604/DC3 Milano

*Questa settimana Milano Finanza in abbinamento obbligatorio ed esclusivo con L'Annuario dell'Investitore 2020 a € 8,00 (Milano Finanza € 4,20 + L'Annuario dell'Investitore 2020 € 3,80)

TUTTI I NUMERI DELLA FINANZA

Whatever it takes

Sondaggio e classifiche sui protagonisti del decennio. Nel nome di Mario Draghi (e del Ftse-Star Italia che ha reso come il Nasdaq)

Più di 500 grafici con 50 classifiche. Tutti i rendimenti di fondi, sicav, azioni, bond, titoli di Stato, Etf, valute, materie prime, immobili, arte e vino e un sondaggio esclusivo sul 2020 tra i 40 principali gestori

+



CAMPIONI DEI FONDI 2020
L'ANNUARIO DELL'INVESTITORE
RENDIMENTI, RATING E COSTI DI:
25 FONDII FONDI E GESTORI 200 ETF, ETF
200 FUNDI INDIVIDUALI - FID 200 FONDII PENSIONI
2000 FONDII ASSICURATIVI 25 FONDII IMMOBILIARI



Come investire nel 2020? Chiedi ad Anima.

Anima è la più grande società di gestione del risparmio indipendente italiana*, da 35 anni al fianco di famiglie, imprese, banche e investitori.

Scopri come investire nel 2020 su <https://2020.animasgr.it>



Miglior gestore fondi Italia Big dell'Istituto Tedesco Qualità e Finanza.
Per maggiori info: www.istituto-qualita.com

*Fonte: elaborazione Anima su dati Assogestioni.

Messaggio pubblicitario. Prima dell'adesione leggere il KIID, che il proponente l'investimento deve consegnare prima della sottoscrizione nonché il Prospetto pubblicato e disponibile presso la sede della società. I soggetti incaricati della distribuzione e sul sito internet www.animasgr.it. I rendimenti passati non sono indicativi di quelli futuri. Il collocamento del prodotto è sottoposto alla valutazione di opportunità e adeguatezza prevista dalla normativa vigente. Il valore dell'investimento e il rendimento che ne deriva possono aumentare così come diminuire e, al momento del rimborso, l'investitore potrebbe ricevere un importo inferiore rispetto a quello originariamente investito.

ANIMA 

Più vicini, più lontano.

Informazioni Marittime

Primo Piano

Welfare della gente di mare, riunito il comitato nazionale

Incontro necessario per riattivare il processo di coordinamento ed indirizzo dei 26 distretti territoriali

Pochi giorni prima di Natale, si è tenuta presso la sede romana del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto, la riunione ordinaria dei soci fondatori e co-fondatori del Comitato nazionale del Welfare della Gente di Mare. L'incontro ha avuto l'obiettivo di riattivare quel processo di coordinamento ed indirizzo dei 26 comitati territoriali per offrire l'indispensabile assistenza ai marittimi di ogni nazionalità che approdano sul territorio nazionale. Il Comitato è composto, oltre dai rappresentanti degli organi istituzionali della amministrazione delle Infrastrutture e dei Trasporti (Comando Generale e direzione generale) ed Inail, dai rappresentanti del cluster marittimo nazionale: Confitarma, Assarmatori, **Assoporti**, Fedepiloti, Federagenti, Assorimorchiatori, Collegio Capitani, Cirm, Angopi, tutte le associazioni sindacali maggiormente rappresentative e la federazione nazionale Stella Maris. I soci si sono dati appuntamento alla prossima riunione del Comitato, oltre all'auspicio che possa tenersi una speciale seduta dell'assemblea in occasione della "Naples Shipping Week" del prossimo settembre 2020.



Il Piccolo

Trieste

l' iter della riconversione della ferriera

Stop all' altoforno a Servola il 1 febbraio Rischio esuberi per quaranta operai

Indicazioni contenute nella bozza di accordo sindacale. In bilico i lavoratori impiegati nella bonifica dell' area a caldo

Diego D' Amelio Doveva essere un piano industriale a esuberi zero, ma l' accordo sindacale impostato a Roma nei giorni scorsi rappresenta un' incognita per quaranta lavoratori che verranno impiegati nella bonifica dell' area a caldo della Ferriera di Servola. L' intesa ne prevede il ricollocamento in un nuovo reparto del laminatoio (la ricottura), ma non è chiaro se questo vedrà mai la luce. Il patto fa così riferimento alla possibilità di incentivi all' uscita e si appella affinché Regione, Comune e **Autorità portuale** battano un colpo sulla possibilità di assorbire manodopera per vie alternative. Il documento apprestato da Siderurgica Triestina e sindacati attende il via libera dei lavoratori, che si esprimeranno sulla firma il 7 gennaio. Il giorno successivo è fissata ancora ufficiosamente la convocazione al Mise del gruppo di lavoro sull' Accordo di programma, che attende però di conoscere gli esiti della trattativa sui terreni fra azienda e **Autorità portuale**, nonché l' entità dei finanziamenti da parte del ministero dello Sviluppo economico, che potrebbe chiedere alla Regione di fare la sua parte per chiudere la partita. Il quadro è insomma ancora incerto. L' accordo sindacale parte dal ribadire come sia stata la Regione a volere la chiusura dell' area a caldo e a manifestare «l' intenzione di accompagnare il percorso con misure compensative finalizzate a realizzare la riconversione e la contestuale occupazione della popolazione lavorativa eccedente». L' intesa cita pure la lettera in cui la Regione a fine agosto aveva legato la riqualificazione agli sviluppi della Piattaforma logistica. Una doppia esplicita chiamata in causa della mano pubblica a garanzia (anche finanziaria) del riassorbimento della manodopera e di una riqualificazione che comincerà dal primo febbraio, data di spegnimento dell' altoforno. Il documento recepisce i quattro pilastri del piano industriale: smantellamento e bonifica dell' area a caldo, rilancio della logistica, riconversione a metano della centrale elettrica e potenziamento del laminatoio con aggiunta dei reparti di zincatura e verniciatura, nonché possibilità di installare una linea di ricottura. Senza quest' ultima non potrà essere reimpiegata la stragrande maggioranza dei cinquanta lavoratori impegnati nella bonifica. L' intesa conferma inoltre gli impegni economici dell' azienda: un investimento da 180 milioni, cui potranno aggiungersene 50 in caso si decida di realizzare il forno di ricottura. Arvedi ribadisce di voler provvedere in proprio allo smantellamento e alla bonifica dell' area a caldo, evidenziando come «le operazioni di spegnimento degli impianti inizieranno tassativamente dall' 1 febbraio 2020». Per la prima volta si indicano poi i tempi per realizzare il business plan: 24 mesi dalla firma dell' Accordo di programma, con incontri trimestrali delle parti per verificare lo stato di avanzamento. Ma gli interrogativi arrivano sulle conseguenze per i lavoratori. Siderurgica rinnova l' impegno per «la ragionevole salvaguardia dei livelli occupazionali, pur non avendo il gruppo Arvedi alcuna responsabilità nella chiusura dell' area a caldo». Il documento promette in effetti il saldo zero e indica l' obiettivo di passare a Servola da 580 a 417 lavoratori: l' area a caldo perderà tutte le sue 361 unità e quella a freddo passerà da 140 a 338, mentre centrale e logistica manterranno rispettivamente le attuali 41 e 38. Ballano quindi 163 lavoratori: per 66 si procederà con trasferimenti in aziende terze o in altri siti produttivi del gruppo, 58 verranno prepensionati e per i restanti 39 sono previste uscite volontarie con incentivi, a meno che l' impianto di ricottura non ne garantisca l' assorbimento dopo i due anni



Il Piccolo

Trieste

trascorsi nelle operazioni di bonifica. All' interno dei 163 figurano interinali e tempi determinati, già invitati a valutare il trasferimento nell' impresa CIn di San Giorgio di Nogaro perché, dopo la proroga del contratto concessa su pressione del ministro Stefano Patuanelli, l' impegno è di tenerli al lavoro non oltre il 31 gennaio. L' accordo fissa 24 mesi di cassa integrazione a partire dallo spegnimento dell' area a caldo, ma non fa menzione della promessa maggiorazione degli importi con fondi di Siderurgica. I sindacati assicurano comunque che gli impegni dell' azienda saranno rispettati e inseriti in successive intese. Nel corso della cigs i lavoratori saranno via via riqualificati per le nuove mansioni: la formazione sarà a carico della Regione sul piano organizzativo ed economico. Ma per i firmatari l' impegno della parte pubblica non può limitarsi a questo. Come recita l' accordo, «le parti hanno preso atto che Regione Fvg, Comune di Trieste e **Autorità di sistema portuale** hanno dato ampie assicurazioni di un proprio diretto e concreto impegno in materia di tutela e valorizzazione dei lavoratori. Le istituzioni formuleranno proposte occupazionali a integrazione, ove necessario, del piano illustrato nell' accordo sindacale». Le proposte dovranno essere avanzate dal gennaio 2021, ma non è chiaro quanto simile previsione sia impegnativa per enti che non firmeranno l' accordo sindacale. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Piccolo

Trieste

le voci

Il pressing sulle istituzioni e la riunione bis con Patuanelli

Rilanciano il pressing sulle istituzioni per limitare il più possibile i danni a livello occupazionale, ma fanno comunque capire di aver imboccato una buona strada. Quella che, salvo imprevisti o incidenti di percorso, porterà alla stipula dell' accordo con Siderurgica Triestina. A pochi giorni dal confronto romano con l' azienda, insomma, Fim Cisl, Uilm, Failms, Usb e Ugl - che pur attendono l' esito delle assemblee dei lavoratori, chiamati ad esprimersi sull' intesa il 7 gennaio - manifestano un cauto ottimismo sull' esito della trattativa. «Abbiamo definito un testo di ipotesi di accordo sindacale che rappresenterà parte integrante del nuovo Accordo di programma per il rilancio della Ferriera di Servola - dichiara Guglielmo Gambardella, responsabile nazionale Uilm del settore siderurgico -. Nel confronto con i vertici di Arvedi al Ministero dello sviluppo economico - continua - abbiamo chiesto chiarimenti, modifiche ed integrazioni al primo testo di ipotesi di accordo proposto nell' incontro della scorsa settimana». «Ad integrazione dell' accordo sindacale - prosegue - abbiamo bisogno che Regione, Comune di Trieste e **Autorità Portuale** formulino nell' Accordo di programma le dichiarate proposte occupazionali più volte dichiarate rispetto allo sviluppo futuro della logistica dell' area interessata. È necessario - sottolinea - che tutti i lavoratori abbiano la garanzia di una occupazione nel corso dell' attuazione del piano industriale e nella durata dell' accordo. Auspichiamo - conclude - che le istituzioni recepiscano le nostre richieste e le inseriscano nel testo definitivo dell' intesa. Nei prossimi giorni si terrà l' assemblea con i lavoratori per illustrare i contenuti dell' ipotesi di accordo che sarà sottoposta a referendum in prospettiva della convocazione dell' 8 gennaio da parte del ministro Patuanelli. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Fedriga: consolidare portualità e logistica

Massimo Belli

TRIESTE La portualità e la logistica sono stati tra gli argomenti che il governatore del Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga ha posto al centro della conferenza stampa di fine anno, tenutasi questa mattina nel salone di Rappresentanza della Regione. Attraverso poste importanti stiamo sostenendo lo sviluppo economico del Friuli Venezia Giulia. Abbiamo messo 319 milioni di euro per i mutui flessibili e nuovi investimenti e 18,2 milioni di euro, che diventeranno 18,8 nel 2020, per consolidare la portualità e la logistica della nostra regione. Il governatore Fedriga, è partito dai numeri per descrivere quanto fatto dalla Giunta regionale in un settore vitale come quello dello sviluppo economico. Un capitolo a parte ha aggiunto Fedriga merita poi l'ingresso ufficiale di F2i nella gestione dell'aeroporto di Ronchi dei Legionari. L'obiettivo di questa operazione è quello di fare sistema e di poter negoziare in modo efficace con i vettori, visto che questa realtà può vantare un bacino di utenza di diversi milioni di passeggeri. Il fondo F2i è controllato, infatti, al 51% da F2i sgr, società che gestisce i principali fondi infrastrutturali italiani, e al 49% da Ardian Infrastructure, investitore internazionale leader nel settore. Per il credito d'imposta abbiamo messo 4,5 milioni di euro e abbiamo continuato a tagliare di 10 milioni di euro l'Imposta regionale sulle attività produttive (Irap). Misura ha specificato il governatore che sarà mantenuta inalterata anche nel 2020. Tagli non solo finalizzati alle assunzioni ma anche a favorire gli insediamenti di nuove attività in montagna sia per i professionisti sia per le imprese. Oltre 4 milioni di euro sono invece destinati al progetto Argo per sviluppare un sistema di innovazione di processi e prodotti in grado di generare incrementi di produttività dell'intero sistema economico attraverso l'interazione tra ricerca e industria, senza dimenticare ha sottolineato i 250mila euro garantiti all'Università di Udine e alla Sissa di Trieste. Una novità importante sono poi i minibond per le piccole e medie imprese erogati da Friulia. Ricordiamo che, in precedenza, la finanziaria regionale non si era mai occupata delle piccole aziende che, invece, rivestono un ruolo fondamentale nel nostro territorio. Oltre alle misure a sostegno degli esercizi commerciali, sempre per lo sviluppo delle aree montane e per contrastare lo spopolamento, sono previsti ha rimarcato Fedriga 800mila euro per finanziamenti a tasso zero fino al 100 per cento per chi voglia acquistare dei terreni per puntare sull'agricoltura e sull'utilizzo delle risorse forestali.

The screenshot shows the top of a news article on the Messaggero Marittimo website. The header includes the logo 'm SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPINICCHI DEL TRIESTE' and the website name 'Messaggero Marittimo.it'. The article title is 'Fedriga: consolidare portualità e logistica' with a sub-headline 'Conferenza stampa di fine anno in Regione Fvg'. Below the title is a photo of a man in a suit speaking at a podium in a large, ornate room. To the right of the photo is a sign-up form for a newsletter and a list of other news items under the heading 'ULTIME / POPOLARI / VIDEO'. At the bottom of the screenshot, there is a small section titled 'ARGOMENTI CORRELATI' with a link to 'Linee ferroviarie: eliminate 20 passaggi'.

Trieste Prima

Trieste

Bilancio FVG 2019, Fedriga: "Entro giugno legge quadro su famiglia"

"FVG al terzo posto per qualità della vita, disoccupazione al -02% e aumento del 7% il traffico nel Porto di Trieste". Tra le criticità la crisi demografica "se non la affrontiamo con politiche pro natalità tutte le misure di sviluppo saranno inutili"

STEFANO MATTIA PRIBETTI

Il FVG è al terzo posto per qualità della vita, la disoccupazione è al -02% e aumenta del 7% il traffico nel **Porto di Trieste**. Solo alcuni dei dati illustrati dal presidente della Regione FVG Massimiliano Fedriga alla conferenza stampa sul bilancio di fine anno, ma si è parlato anche di una persistente crisi demografica, che sarà affrontata "con una legge quadro sulla famiglia, che sarà pronta entro giugno 2020". Alcune statistiche I dati Istat presentati dal governatore vedono il FVG al di sopra della media italiana in diversi ambiti, ad esempio la speranza di vita in buona salute (61,2 anni contro i 58,7 in Italia), la soddisfazione rispetto all'assistenza sanitaria (91,3%, contro un dato nazionale del 89,7%). Sopra la media anche la copertura internet (78,7% di cittadini connessi), la percentuale di lettori abituali di libri (51,7% contro il 40,6% nel resto d'Italia) e di sportivi (30% contro il 25,7%). Secondo la commissione europea, inoltre, il FVG è l'unica regione italiana "fortemente innovatrice" e si registra un aumento delle esportazioni alimentari e dei vini, questi ultimi quasi a due cifre con un +9%. Secondo Istat, inoltre, l'85% degli abitanti della regione è soddisfatto per la situazione ambientale (il 15% i più rispetto alla media nazionale). "Il FVG è la regione italiana dove si spende meno per i rifiuti, il che comprova l'efficienza della raccolta differenziata" ha dichiarato Fedriga. Le criticità evidenziate dal governatore "le crisi aziendali, la fuga di cervelli, l'invecchiamento della popolazione e il basso indice di natalità. Oltre alla citata legge quadro sono state ricordate alcune misure già varate come "il bonus bebè che arriva quasi a 16mila euro, i contributi per gli asili nido e la riduzione del 50% del costo del TPL per gli studenti" e infine il "contributo di circa 12 milioni per la stabilizzazione delle donne lavoratrici con figli". Cos'è stato fatto nel 2019 Tra le azioni più rilevanti della Giunta regionale del 2019 è stato ricordato "l'accordo con il ministro Tria che ha portato a risparmiare circa 834 milioni più i tributi immobiliari, la riforma delle autonomie locali che ha dato più potere ai Comuni, ora liberi dai sistemi imposti dall'alto, e la riforma sanitaria che ha permesso la semplificazione del sistema con la riduzione delle aziende sanitarie da quattro a tre, ognuna delle quali avrà un suo ospedale hub e degli ospedali spoke con competenze specifiche". È stato poi ricordato che "ogni anno abbiamo aumentato le spese dedicate alla sanità". Sul fronte lavoro è stato citato il potenziamento dei centri per l'impiego con 113 nuovi assunti e per la Cultura l'art bonus da 3 milioni (entrambi tra il 2020 e il 2021). Non ultimo il tema della sicurezza, con i contributi ai privati per i sistemi di videosorveglianza (6,5 milioni nel 2019, altrettanti nel 2020), gli accordi con la Slovenia sul presidio dei confini, i 350mila euro ai contributi per i rimpatri volontari, il bando anti-radicalizzazione e gli steward urbani per i Comuni sopra i 20mila abitanti (700mila euro nel 2020).

TRIESTEPRIMA Politica

Bilancio FVG 2019, Fedriga: "Entro giugno legge quadro su famiglia"

"FVG al terzo posto per qualità della vita, disoccupazione al -02% e aumento del 7% il traffico nel Porto di Trieste". Tra le criticità la crisi demografica "se non la affrontiamo con politiche pro natalità tutte le misure di sviluppo saranno inutili"

Stefano Mattia Pribetti

27 dicembre 2019



I dati Istat presentati dal governatore vedono il FVG al di sopra della media italiana in diversi ambiti, ad esempio la speranza di vita in buona salute (61,2 anni contro i 58,7 in Italia), la soddisfazione rispetto all'assistenza sanitaria (91,3%, contro un dato nazionale del 89,7%). Sopra la media anche la copertura internet (78,7% di cittadini connessi), la percentuale di lettori abituali di libri (51,7% contro il 40,6% nel resto d'Italia) e di sportivi (30% contro il 25,7%).

Secondo la commissione europea, inoltre, il FVG è l'unica regione italiana "fortemente innovatrice" e si registra un aumento delle esportazioni alimentari e dei vini, questi ultimi quasi a due cifre con un +9%. Secondo Istat, inoltre, l'85% degli abitanti della regione è soddisfatto per la situazione ambientale (il 15% i più rispetto alla media nazionale). "Il FVG è la regione italiana dove si

Il Sole 24 Ore

Venezia

ACQUA ALTA

Venezia conta i danni, ma i turisti ritornano

Picco di disdette nei giorni scorsi (al 45%) dopo l'allarme per la nuova alta marea. Sul futuro funzionamento del Mose in emergenza deciderà il Prefetto

Jacopo Giliberto

L'alta marea in piazza San Marco, con la basilica riflessa su un velo d'acqua agitato dai brividi della bora, era un evento che fino a un mese fa attirava turisti a Venezia. Ora li respinge. Dal 12 novembre quando - invece di un velo di pochi centimetri in piazza - l'acqua alta ha paralizzato l'intera città con 187 centimetri di altezza sul livello medio mare, sono stati censiti una decina di livelli di marea sopra il metro e una vagonata di disdette dai turisti stranieri e italiani che hanno rinunciato alla prenotazione dopo gli articoli di giornale e i video ad effetto. Le stime allarmiste parlano di danni complessivi attorno a un miliardo di euro. Ma la fuga di turisti pare rientrata e il Capodanno veneziano si annuncia con in ritorno in questi giorni della consueta folla ingestibile di visitatori. Intanto dopo l'acqua alta di Natale (140 centimetri il 24 dicembre) i veneziani si chiedono: ma il Mose? Il Mose resta a riposo. Dopo l'acqua alta del 12 novembre c'erano stati annunci e promesse: la prossima volta in cui sarà annunciata acqua alta disastrosa alzeremo le dighe incomplete del Mose. Le previsioni sono arrivate ma nei giorni che hanno preceduto Natale nessuno ha osato dare l'ordine di attivare in via provvisoria le paratoie contro l'alta marea, ancora incomplete. Non ha osato l'esecutore operativo del progetto, il Consorzio Venezia Nuova guidato da Elisabetta Spitz. Non il Provveditorato alle opere pubbliche, titolare dell'opera. Non ha osato il prefetto Vittorio Zappalorto, il quale è coordinatore della sicurezza pubblica e della protezione civile dei cittadini di Venezia. Così nell'antivigilia di Natale migliaia di persone sono rimaste bloccate, negozi chiusi, uffici irraggiungibili e turisti isolati, isolati in senso non figurato. Il Mose non è completo e per farlo funzionare servono ore; le ultime sperimentazioni hanno mostrato fra i battibecchi e le polemiche che durante il funzionamento gli alloggiamenti subacquei si riempiono di sabbia e impediscono alle paratoie di tornare in posizione di riposo. Chi prende la decisione. Nell'imminenza dell'acqua alta di Natale l'ipotesi di mettere al lavoro il Mose anche se incompleto è stata presa in considerazione, «ma i rischi sarebbero stati superiori ai benefici» e quindi non attivarlo «è stata la decisione giusta perché si sarebbe forzata la mano», ha osservato Cinzia Zincone, che coordina il Provveditorato interregionale alle opere pubbliche. Se il Mose venisse usato, chi è il responsabile in caso di avarie al Mose, di manovre che peggiorino l'onda di marea su Venezia o del blocco al passaggio delle navi se le paratoie non rientrassero a riposo? Se il Mose non venisse usato, chi è responsabile dei danni e del mancato incasso delle attività veneziane a causa del Mose lasciato dormire sul fondo del mare? Zaia: sul Mose decida il sindaco. Il dibattito su chi debba governare il Mose ha visto ieri una proposta del presidente del Veneto, Luca Zaia: «Per me, sul Mose vanno dati pieni poteri al sindaco di Venezia, che governa la salute e la sicurezza dei cittadini. Meno lunga è la catena decisionale più veloci possiamo essere. Fermo restando che, sul fronte della spesa, a pagare deve essere il Governo». Le disdette dei turisti. Se l'associazione veneziana degli alberghi Ava ha rilevato un crollo del 45% delle prenotazioni, i turisti paiono tornare e per Capodanno è previsto per il Comune l'incasso di 232mila dall'imposta di soggiorno.



Il Sole 24 Ore

Venezia

Nei giorni attorno a Natale le strade di maggiore calca erano sgombre di passanti. Da un mese in qua le principali riviste estere e i grandi giornali internazionali di opinione hanno documentato con reportage allarmati e con grandi fotografie impattanti i problemi da alta marea e i danni degli allagamenti di novembre. Si registrano cancellazione di eventi, mostre e convegni. Secondo Vittorio Bonacini dell' Ava il Capodanno 2019 aveva segnato alberghi pieni al 100% con travaso anche sugli alberghi di Mestre e della terraferma, mentre per il Capodanno 2020 «è sotto il 50%». Il turismo riparte Ma in questi ultimi giorni con l' avvicinarsi di Capodanno la città si sta riempiendo di turisti occasionali ma anche di visitatori più stanziali, quelli delle seconde case e il rientro dei molti "emigrati" in terraferma. I dati dell' assessorato regionale al Turismo dicono che il Veneto - prima regione turistica d' Italia - nel periodo tra gennaio e settembre ha fatto registrare un nuovo aumento di turisti: +2,6% negli arrivi e +2,5% nelle presenze rispetto all' anno scorso. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Nasce l' Agenzia per Venezia «Così sarà gestito il Mose»

Il sottosegretario Martella: «Bozza al Comitato, regia anche per le emergenze»

Francesco Bottazzo

VENEZIA Per gestire il Mose nasce l' Agenzia per Venezia. L' accelerazione c' è stata nelle ultime settimane dopo l' ultimo Comitato (l' organismo che ha il compito di decidere della salvaguardia di Venezia) del 26 novembre e l' emergenza di lunedì notte - quando il Provveditore alle Opere pubbliche del Triveneto ha ipotizzato di alzare le paratoie di Treporti se non poi fare dietrofront per i benefici minimi rispetto ai rischi che si sarebbero corsi - ha reso la cabina di regia ancora più necessaria. «Va creato al più presto un organismo che si occupi della gestione e della manutenzione del Mose fin da subito, abbiamo visto che il suo utilizzo potrebbe proteggere Venezia prima del dicembre 2021, data in cui è stata fissata la consegna dell' opera», spiega il sottosegretario alla presidenza del Consiglio dei ministri Andrea Martella. Il governo sta già lavorando all' Agenzia che potrebbe essere presentata, in bozza, già al prossimo Comitato di gennaio quando si parlerà anche di grandi navi oltre che della gestione delle opere a difesa della città. Martella pensa a una sorta di nuovo magistrato alle Acque («Ripristinando così una istituzione storica», dice) che possa riunire tutti i soggetti competenti sulla laguna: Provveditorato alle opere del Triveneto, la Capitaneria, il **Porto**, la Regione e la Città metropolitana «le cui competenze vanno ampliate rispetto ad oggi». Perché chi ha il compito e l' onere di decidere quando alzare le paratoie? Oggi non c' è scritto da nessuna parte, tanto che la scorsa notte quando le previsioni stimavano 140 centimetri per la mattina della vigilia di Natale, il Provveditore facente funzione Cinzia Zincone, sentito il commissario del Mose Elisabetta Spitz e il prefetto Vittorio Zappalorto, ha chiesto al Consorzio di Venezia Nuova se c' erano le condizioni di chiudere almeno una parte della bocca del Lido, ventuno paratoie in tutto rispetto alle 78 complessive delle tre bocche di **porto** (che comprendono anche Malamocco, Chioggia oltre alla parte di San Nicolò). «Ma i rischi sarebbero stati maggiori dei benefici, l' acqua si sarebbe potuta abbassare di cinque, o forse anche di due soli centimetri», ha spiegato Zincone, tanto da spingere Roma a chiedere una relazione su quanto avvenuto il 23 dicembre. Oggi infatti i test vengono fatti in «modalità provvisoria» con gli impianti meccanici, elettrici e di controllo non ancora completamente realizzati, e l' assenza degli impianti ausiliari e di emergenza (antincendio, generatori elettrici, trattamento aria e ascensori) la cui ultimazione è prevista nel corso del 2020. Ci sono poi i problemi di personale (manca ancora il numero sufficiente per far fronte a tutte le bocche), quelli tecnici (i sistemi di emergenza non sono stati testati e collaudati, uno fra tutti i generatori elettrici di emergenza che garantiranno l' erogazione della corrente elettrica in caso di interruzione della rete generale, come è accaduto più volte con l' acqua grande, che potrebbero rendere ingovernabile tutto il sistema). E non ci sono i protocolli di decisione, gestione e codifica delle procedure. Ecco che l' organismo di controllo diventa fondamentale: «Deve decidere nelle situazioni di emergenza, già oggi - sottolinea il sottosegretario alla presidenza del Consiglio - Occuparsi della gestione del Mose, stabilendo quando dovrà essere alzato, ma anche della manutenzione che dovrà avvenire con risorse statali». Per questo i tempi non potranno essere lunghi: il documento di indirizzo sarà pronto a metà gennaio poi l' istituzione dell' Agenzia sarà inserita in un decreto del governo relativo alle Infrastrutture. «La priorità adesso è lavorare alla conclusione del Mose



rendendolo al più presto funzionante ed evitando emergenze continue - spiega Martella - Per il futuro l'agenzia per Venezia diventa determinante ben prima della consegna dell'opera considerando che da più parti viene chiesto di alzare le paratoie prima



Corriere del Veneto

Venezia

del dicembre 2021». Il nuovo organismo avrebbe quindi tutta una serie di poteri, recuperando anche il ruolo della Città metropolitana (che comprende non solo il Comune di Venezia ma anche tutte le altre amministrazioni i cui territori sono in gronda lagunare). Fu proprio l'attuale sottosegretario nel 2015 a prevedere poteri e competenze sulla laguna per il nuovo ente a cui però non sono mai state trasferite. «Per me sul Mose vanno dati pienipoteri al sindaco di Venezia, che governa la salute e la sicurezza dei cittadini - ha affermato invece ieri il presidente del Veneto Luca Zaia - Meno lunga è la catena decisionale più veloci possiamo essere. Fermo restando che, sul fronte della spesa, a pagare deve essere il governo».

La diga di San Pietroburgo Due grandi archi d'acciaio che già fermano il mare

Venezia La chiamano il Mose russo. E visto che protegge la sontuosa San Pietroburgo, la «Venezia del Nord», il paragone è tutt' altro che peregrino. Perché no, Venezia non è la sola a vivere il dramma del mare in agguato. A San Pietroburgo, la diga a doppio braccio mutuata dalla prima, quella che dalla fine degli anni '90 protegge il porto di Rotterdam, si è chiusa tre volte solo nell'ultimo anno, diciotto dal 2011, anno in cui è stata inaugurata da Vladimir Putin in persona. Fino a un decennio fa, spiegano i custodi dell'imponente opera idraulica, il Golfo di Finlandia minacciava la città di Pietro il Grande solo una volta l'anno. È governata dal «St. Petersburg's Flood Prevention Facility Complex» così come a Rotterdam l'apertura e chiusura della diga sono regolate da una sorta di Magistratura alle acque che si coordina con l'Autorità portuale, l'equivalente della Guardia costiera e le autorità cittadine. L'innalzamento dei mari e l'intensificarsi di fenomeni estremi campeggia in cima all'agenda europea. Di ieri le dichiarazioni su Venezia di Ursula von der Leyen, presidente della Commissione europea: «L'acqua alta non è una novità, ma Venezia è un chiaro esempio di come l'intensità e la frequenza di fenomeni estremi stiano aumentando, è il sintomo di una tragedia che oggi è solo all'inizio. In Europa abbiamo il Fondo di solidarietà dal quale l'Italia ha ricevuto fino ad ora 2,8 miliardi, ma si tratta di risposte di breve termine. Nel lungo periodo l'unica soluzione è la lotta al cambiamento climatico. Solo così possiamo combattere l'acqua alta». Una guerra che sarà di trincea, quella sul clima, con tempi lunghi che rendono vulnerabili le città affacciate sul mare. A San Pietroburgo la soluzione per ora efficace è composta da due mastodontici archi che a riposo sono integrati a terra e all'asciutto. Si avventurano in mare solo quando le onde del Golfo di Finlandia si alzano e minacciano di riversarsi in città attraverso la Neva, l'imponente fiume che scorre in riva all'Hermitage. Di lì passano migliaia di cargo al giorno ma col mare grosso si fermano, riparate da quella doppia diga mobile che arriva a fondersi e a bloccare le onde come fosse un sottomarino. L'arco di terra e mare che delimita la Baia della Neva è un'unica barriera lunga 25 km ed è costituito da 11 dighe, 6 chiuse e due canali. La città, nata per volontà di Pietro il Grande proprio per rivaleggiare con Venezia, ha compiuto 308 anni, ora è protetta da onde fino a 5,40 metri. L'idea originaria arriva dall'Olanda dove, dopo la tragica alluvione del 1953 con migliaia di morti, si creò un complesso sistema di dighe culminato nella realizzazione di quella di Rotterdam, la difesa estrema. In 22 anni è entrata in funzione due volte evitando che si ripetesse l'alluvione del 1953. È costata 500 milioni e funziona. Tanto da essere stata replicata in scala macro a San Pietroburgo. Costo: 4 miliardi di dollari. Più o meno la cifra del Mose ma con la differenza che la manutenzione, fatta a terra, è ben diversa. Nel 2001 una soluzione analoga a quella già sperimentata con successo a Rotterdam (tanto da essere poi replicata a San Pietroburgo) venne proposta dall'architetto Fernando De Simone con la ditta olandese Royal HaskoningDhv che ha realizzato entrambe. Nel dibattito italiano, fra Venezia e Roma, però si decise per una soluzione che impattasse il meno possibile sullo skyline lagunare e si optò per la scelta meno impattante visivamente, l'opera sommersa, il Mose.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«Ecco perché il Mose non si può usare finché non sarà finito»

«Decalogo» degli ingegneri inviato al Provveditorato Tubi da controllare e sistemi di emergenza che mancano

Alberto Vitucci Ecco perché il Mose non potrà usato contro le acque alte fino a collaudo avvenuto. Cioè alla fine del 2021. «Criticità» permettendo. Un decalogo tecnico firmato dagli ingegneri del Consorzio Venezia Nuova è stato inviato al Provveditorato alle Opere pubbliche e al commissario «Sblocca cantieri» Elisabetta Spitz. Un dossier che spiega, se ce n'era ancora bisogno, che non si possono illudere i veneziani dopo 35 anni di progetti, ritardi, scandali, errori. Se il Mose potrà funzionare davvero in caso di acque alte e di emergenze lo sapremo alla fine del 2021. Ecco i motivi.

SISTEMI DI EMERGENZA Non sono ancora stati installati i sistemi di emergenza, l'impianto antincendio, gli ascensori e in particolare i generatori elettrici di emergenza. Dovranno garantire l'erogazione della corrente elettrica in caso di interruzione della rete generale. Come è accaduto più volte durante le ultime acque alte eccezionali del 12 novembre. L'assenza di questi sistemi potrebbe «rendere ingovernabile» l'intero sistema, con rischi imprevedibili. Come la caduta improvvisa di tensione e delle paratoie alzate.

COMPRESSORI Gli impianti meccanici, elettrici e di controllo ancora non sono stati realizzati. Il sistema si può sollevare oggi solo in «modalità provvisoria» con un solo compressore. Alla fine dei lavori dovranno essere 4 per ogni bocca. I **TEST CON MARE MOSSO** Il programma di prove in corso - a Treporti le paratoie sono state sollevate 25 volte - si possono fare solo in condizioni meteorologiche calme. Dunque non durante le acque alte. I test in condizioni avverse sono previsti nel corso dell'autunno del 2020 e dureranno fino a metà 2021.

LE SQUADRE Vi è una sola squadra operativa specializzata per i sollevamenti e si sta formando il personale. Le squadre lavorano nella control room - ancora in fase di costruzione - e nelle gallerie dentro i cassoni sott'acqua. Le attività possono durare giorni, e occorrono molte persone per i turni.

LE VIBRAZIONI «Nei precedenti sollevamenti», recita il rapporto degli ingegneri, «sono state riscontrate criticità, come ad esempio le vibrazioni di alcune tubazioni. Queste, come altre criticità che dovessero essere riscontrate durante i test, vanno riparate e testate per evitare che possano ripetersi. Proprio a causa delle vibrazioni «anomale» era stato interrotto il test di prova di sollevamento delle paratoie del 4 novembre a Malamocco. «La tenuta delle tubazioni», si legge, «è essenziale anche per evitare la fuoriuscita di acqua e aria, con rischio di allagamento delle gallerie, e danno al sistema». **CONTROL ROOM** Mancano ancora i collegamenti di comunicazione tra le bocche di porto. La control room centrale all'Arsenale è in fase di costruzione, sarà pronta la prossima estate. Mancano anche i protocolli di gestione e decisione e di gestione e la codifica delle procedure. **COLLAUDO** Manca infine il collaudo dell'opera. Finite le prove e la costruzione degli impianti dovrà avvenire secondo il cronoprogramma entro il 31 dicembre del 2021. Prima di allora, ripetono gli ingegneri, non è possibile mettere in funzione un'opera che non è finita, né sicura. --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la governance della grande opera

Zaia: «Sul Mose diamo pieni poteri al sindaco E i costi li paghi lo Stato»

«Sul Mose bisogna dare pieni poteri al sindaco, responsabile della salute e della sicurezza dei cittadini». Lo dice il presidente della Regione Luca Zaia, dopo le polemiche degli ultimi giorni. «Meno lunga è la catena decisionale», ha detto, «più veloci possiamo essere. Fermo restando che, sul fronte della spesa, a pagare deve essere lo Stato». Dibattito che si riaccende dopo un mese e mezzo di acque alte. Con una serie nera che non ha precedenti. Adesso tutti vogliono sapere se il Mose funziona oppure no. C'è anche chi vuole ridurre i tempi. A cominciare dalla neo commissaria Sblocca Cantieri Elisabetta Spitz. «Il Mose non si può utilizzare oggi come difesa dalle acque alte», dicono a una sola voce il provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone e il commissario del Consorzio Venezia Nuova Giuseppe Fiengo «Sarebbe rischioso. Ma chi dovrà premere il bottone, una volta che l'opera sia terminata e funzionante? L'ultimo Comitato del 26 novembre ha deciso di costituire tavoli per la nuova governance. Nel frattempo si muovono in tanti. C'è chi propone lo scioglimento anticipato del Consorzio Venezia Nuova. Con rischi di cause e perizie che allungherebbero ancora i tempi per la conclusione dei lavori. Chi dichiara «finita» la stagione degli amministratori straordinari, nominati dall'Anac dopo lo scandalo e gli arresti. I commissari governano oggi oltre al Consorzio Nuova anche Comar, la società di proprietà di Mantovani, Condotte e Fincosit che lavora alle operazioni di prova delle paratie. Tra le candidate alla gestione e manutenzione dell'opera. Decisioni ancora lontane. --A.V.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

ALIMENTATA A gnl

Costa Crociere vara la prima nave a gas ma per il pieno deve andare a Barcellona

Ci vorranno almeno due anni prima di vedere completato il terminal veneziano previsto nell' area della Decal a Marghera

Gianni Favaratomarghera. E' stata costruita in Finlandia ed inaugurata pochi giorni fa al **porto** di Savona e si chiama Costa Smeralda e ha una stazza lorda di 185 mila tonnellate, lunga 337 metri, larga 42 metri e capace di ospitare fino a 6550 passeggeri. E' la prima grande nave di Costa Crociere la prima a utilizzare gas naturale liquefatto come combustibile, che migliora la qualità dell' aria eliminando quasi totalmente le emissioni di ossidi di zolfo (zero emissioni) e particolato (riduzione del 95-100%) e abbassando quelle di ossido di azoto (85%) e CO2 (fino al 20% in meno di anidride carbonica). Peccato che, in attesa della costruzione dell' atteso terminal di gas naturale liquefatto (Gln) alla Decal di Marghera - già autorizzato dalla commissione di Valutazione dell' Impatto Ambientale - per rifornirsi di gas sia costretta ad arrivare, almeno una volta alla settimana, nel **porto** spagnolo di Barcellona dove esiste uno dei pochi terminal di gas naturale liquefatto del Mediterraneo. Il progetto presentato Venice Lng spa (Gruppo Decal) è in attesa della conclusione dell' iter autorizzativo con rilascio della "Autorizzazione unica" da parte del ministero dello Sviluppo Economico, d' Intesa con la Regione Veneto. Il progetto - sostenuto dall' Autorità di Sistema Portuale di Venezia e Chioggia e cofinanziato dall' Unione Europea - prevede la realizzazione di un deposito di stoccaggio di Gnl che sarà sempre più utilizzato da navi e camion per ridurre le emissioni nocive - con una capacità di 32.000 metri cubi in un' area lungo il Canale Industriale Sud di **Porto** Marghera. Il Gnl arriverà al deposito di Marghera su navi gasiere di piccola e media taglia (massimo 30.000 metri cubi) e sarà distribuito attraverso autocisterne e metaniere di piccola taglia (bettoline) ai punti di rifornimento. Ma ci vorranno almeno due anni di lavoro prima di completare la realizzazione del terminal veneziano, sempre che l' autorizzazione integrata arrivi al più presto. Costa Smeralda è stata costruita presso i cantieri Meyer di Turku, in Finlandia, che l' hanno consegnata con circa due mesi di ritardo rispetto ai tempi stabiliti dal contratto. Oltre ad avere propulsori a Gnl, «Smeralda è la nave più sostenibile al mondo per i sistemi "verdi" di bordo- ha ricordato Neil Palomba, direttore generale di Costa Crociere - grazie ai suoi sistemi "verdi" di bordo. Sistemi premiati dal Rina (società di certificazione internazionale) con la notazione Green plus. Palomba ha inoltre dichiarato ai giornali «quanto, con Costa, l' Italia abbia perso un' occasione per mettere a punto un sistema di approvvigionamento di Gnl per navi. Soprattutto in virtù del fatto che il gruppo ha un piano di espansione che prevede la consegna, entro il 2023, di sette nuove navi, cinque delle quali, comprese le due già in navigazione, a Gnl». «Cinque anni fa - ha aggiunto Palomba - il terminal con le bettoline a Barcellona non c' era. Come in Italia, dove però manca ancora». --© RIPRODUZIONE RISERVATA.



Navi, lettera al ministro: «No al terminal di Duferco»

«È fuorviante pensare che non ci siano alternative: troppe criticità ambientali» Contrarietà espressa nuovamente anche dall'amministrazione comunale

GIUSEPPE BABBO

CAVALLINO TREPORTI Progetto Venis Cruise 2.0, il Comitato no grandi navi a Punta Sabbioni scrive al ministro all'ambiente e della tutela del territorio e del mare Sergio Costa. Un modo per ribadire la propria contrarietà a questo intervento e sottolineare l'esistenza di alcune alternative. Anche di fronte al fatto che lo stesso progetto pensato per Punta Sabbioni ad oggi è l'unico ad aver superato la Valutazione di incidenza ambientale. IL COMITATO NO NAVI «Pensare che il Venis Cruise 2.0 scrivono Rossella Rossetto e Gianluigi Bergamo, referenti del comitato solo perché ha ottenuto la Via è l'unico che può essere realizzato o che non esistono delle alternative, è fuorviante». Prima di tutto per le tante criticità ambientali e logistiche più volte segnalate negli ultimi anni. «Ribadiamo che il sito scelto per il Venis Cruise 2.0 si trova a 200 metri da una delle poche aree Sic dell'Alto Adriatico si legge nella lettera inviata al ministro - che Cavallino Treporti è una piccola isola collegata alla terraferma solo da una strada e da un ponte a due corsie e che si tratterebbe di costruire dal nulla un manufatto molto impattante in un'area totalmente vergine». Secondo gli attivisti del Comitato no grandi navi a Punta Sabbioni, nelle valutazioni va quindi inserita anche quella legata al fenomeno dell'acqua alta. «Ci chiediamo se l'acqua grande di poco più di un mese fa non ha insegnato davvero nulla proseguono Rossetto e Bergamo - Quel drammatico evento che ha messo in ginocchio attività commerciali e famiglie, che ha provocato danni ingenti a monumenti che appartengono all'intera umanità, non ci dice niente?». L'APPELLO Da ciò l'appello al Ministro Costa. «Il progetto prevede lo scavo di 2.300.000 metri cubi di sabbia e caranto - proseguono dal comitato ma scavando la bocca di porto si rischia di facilitare l'ingresso del mare in laguna. Questo altererà definitivamente l'equilibrio lagunare, mettendone a repentaglio flora e fauna. In condizioni eccezionali, come nel mese scorso, lo scirocco spingerà il mare in piazza San Marco». Per questo nella lettera a Costa è stata ribadita la contrarietà a questo progetto. E non solo. Il Comitato ha chiesto anche la definitiva archiviazione dello stesso intervento da parte del Governo. «Siamo entrati in un'era in cui gli eventi climatici estremi saranno sempre più frequenti e devastanti concludono gli esponenti del Comitato nella loro lettera - cerchiamo di non fare scelte che finirebbero per acuirne le conseguenze. Opere impattanti e dagli esiti imprevedibili, come il progetto Duferco, vanno archiviate in favore di soluzioni sostenibili e in armonia con l'ambiente circostante». Ad esprimersi contro questo progetto è stata anche l'Amministrazione comunale, preoccupata per le ripercussioni a livello ambientali a Punta Sabbioni e nel resto territorio. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Ferry contro banchina, niente corse Lido -Punta Sabbioni

Incidente al Tronchetto Il San Marco subito in cantiere a Pellestrina

L'INCIDENTE VENEZIA Il ferry boat San Marco finisce contro la banchina al Tronchetto: è successo ieri, nel momento in cui la motozattera stava rientrando dalla corsa mattutina per portare a Sacca Fisola i furgoni del mercatino settimanale del venerdì. Actv parla di un errore di manovra da parte del comandante, fatto sta che il mezzo non si è fermato al momento giusto e ha cozzato violentemente contro la riva. Lo scalandrone è finito sul guardarail che ha potuto solo attutire il colpo: danneggiata anche un'auto parcheggiata a pochi metri dal ciglio del canale, nell'area riservata ai dipendenti Actv. E così nel pomeriggio è saltato anche l'unico collegamento tra Lido e Punta Sabbioni, visto che il venerdì viene effettuata una coppia di corse, una alla mattina e una al pomeriggio: non c'era più mezzi a disposizione per svolgere il servizio dedicato soprattutto ai camioncini delle aziende, perchè tutti i ferry idonei erano impiegati nella linea 17 e 11. E così non è restato che fare il giro per il Tronchetto per rientrare. Inoltre per permettere il rientro del mercatino da Sacca Fisola, dove ormai erano posizionati gli ambulanti, è stato necessario utilizzare la motozattera San Nicolò, che ufficialmente non è ancora consegnata dopo un lungo intervento di riparazione. Il San Marco nei giorni delle festività natalizie era servito per alleggerire il pienone sulle corse di linea 17, che in questo momento può contare solo sul Marco Polo (con capienza ridotta a causa delle rampe) e il Lido di Venezia, poichè Metamauco e San Nicolò sono in manutenzione da parecchi mesi. E in questo weekend, in cui le corse bis farebbero comodo - il San Marco sarà in riparazione al cantiere Actv di Pellestrina, dove è stato trasferito immediatamente dopo l'incidente e dove gli operai sono stati richiamati dalle ferie proprio per garantire la consegna per lunedì: si tratta di ripristinare il portellone che è stato schiacciato durante il forte impatto. R.V © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Informazioni Marittime

Venezia

Verso i piani regolatori dei porti di Venezia, Chioggia, Mira e Cavallino Treporti

Si comincia con Chioggia: Autorità di sistema portuale e sindaco hanno firmato il documento di pianificazione strategica

Lunedì scorso è stato firmato, tra il presidente dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico settentrionale, **Pino Musolino**, e il sindaco di Chioggia, Alessandro Ferro, il Documento di pianificazione strategica del porto, strumento preliminare al Piano regolatore dello scalo del Comune di Venezia. A questo seguiranno tre accordi simili, tra i Comuni di Venezia, Mira e Cavallino Treporti. Successivamente si lavorerà sui singoli piani regolatori portuali. Per Ferro il Documento permette, «dopo anni», di mettere ordine, «attribuendo le diverse competenze tra il Comune di Chioggia e l' Autorità di Sistema Portuale su alcune aree della nostra città, che ad oggi risultavano nebulose e di fatto bloccate. Ora la definizione delle competenze di pianificazione va a liberare un processo di espansione e di risposta agli investimenti, nell' ottica di una ripresa dell' economia del territorio». Uno strumento di pianificazione che, secondo **Musolino** «è un ottimo esempio di come, collaborando in maniera trasparente e avendo come fine ultimo l' interesse pubblico complessivo, due amministrazioni, in tempi anche molto rapidi, riescono a portare a casa un risultato che va a preservare e tutelare le istanze del Comune e al tempo stesso garantisce la possibilità di espansione futura del porto in maniera ordinata, rispettosa e sostenibile per il territorio».



Sistema portuale veneto in chiaro-scuro perché pesa l'impasse burocratico

Il sistema portuale veneto chiude il 2019 con la consapevolezza di essere un motore economico e occupazionale di primaria importanza; non solo per la Regione in cui è localizzato ma per l'intero Nordest. Una consapevolezza non intaccata dai dati di traffico che presentano un bilancio in chiaro scuro. Infatti, considerando i dati definitivi del periodo che va da gennaio a settembre 2019, periodo indicativo anche per il quarto trimestre, il traffico merci generato dagli scali portuali di Venezia e di Chioggia registra una flessione del 3,97% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Tuttavia, si registrano segnali particolarmente incoraggianti se valutati per settore merceologico e per tipologia di traffico. Ad esempio il settore dei container registra una contrazione della voce vuoti ma, considerando i soli contenitori pieni, ovvero quelli che producono effettivamente valore su un territorio ad altissima vocazione manifatturiera e industriale qual è il Nordest, il risultato è positivo. Ciò non significa che, dalla lettura dei dati di traffico non emergano anche segnali preoccupanti, collegati principalmente alle tensioni commerciali internazionali e ad un quadro economico globale incerto. In questo senso la

riduzione del settore siderurgico fotografa uno scenario dove i maggiori produttori rimangono in attesa di capire le mosse di alcuni settori trainanti, come l'automotive, colpiti da importanti misure protezionistiche. O ancora, la flessione dell'agroalimentare è dovuta ai minori approvvigionamenti di mais, grano tenero e semi di soia, segnale evidente di una contrazione della produzione di lavorati, solo in parte compensata dall'aumento degli sbarchi di farina di soia in forte aumento sul mercato europeo dove gli USA hanno dirottato parte delle quote finora riservate alla Cina. È pur vero che, con ogni probabilità, il quarto trimestre potrebbe ritoccare al rialzo alcuni settori, tuttavia è indubbio che il sistema portuale del veneto non potrà replicare i record storici registrati nel 2018. E questo anche a causa di scelte mancate, esiziali per lo sviluppo della portualità. A partire dalla necessità di superare l'impasse burocratico che impedisce, a Venezia e a Chioggia, di svolgere i necessari lavori di escavo manutentivo in modo tale da conservare e migliorare l'accessibilità nautica. È chiaro che l'Autorità di Sistema Portuale non è rimasta a guardare. Oltre ad aver individuato i siti di conferimento fanghi infatti, l'Ente ha già stanziato decine di milioni di euro per i progetti di escavo e per il reflimento dei sedimenti. Ma per completare tali attività sono necessarie autorizzazioni e pareri di soggetti terzi che purtroppo, da oltre 2 anni, non vengono rilasciati. Va però sottolineato che, nel corso dell'ultimo trimestre 2019 sembrano essersi aperti spiragli per la risoluzione di tali problematiche e quindi si auspica che nel 2020 si possa dare una prospettiva di lungo termine per l'escavo manutentivo dei canali portuali; a Venezia come a Chioggia, porto che, finalmente può dirsi integrato nel sistema portuale alto adriatico. Un percorso quest'ultimo iniziato nel 2018 e portato a compimento nel 2019 che ha già garantito buoni risultati. Se infatti a Venezia si sono registrate contrazioni di traffico, seppur lievi, il porto di Chioggia registra risultati positivi (+34,8% nei primi nove mesi del 2019) rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Il risultato si deve principalmente alla crescita del comparto minerali, cementi e calci e alle merci varie che comprendono anche i colli eccezionali e i prodotti siderurgici. Una rivitalizzazione dello scalo clodiense che va inquadrato nell'ottica di sistema portuale che abbiamo cercato di imprimere nel corso di tutto il 2019 basato, oltre che sulla infrastrutturazione (incentrata principalmente sulla soluzione dei problemi di accessibilità nautica come ricordato ma anche sull'implementazione spinta della modalità ferroviaria per raggiungere nuovi mercati), sulla promozione internazionale. Un'attività intensa che, oltre alle principali Fiere di



settore, si è snodata lungo tutta la nuova via della Seta portando a siglare un



La Gazzetta Marittima

Venezia

memorandum d'intesa fra Venezia e il Pireo da cui ci si attendono risultati positivi nel corso del 2020 finalizzato a potenziare i rapporti e i traffici tra i due scali portuali. Un accordo che mira a dar vita a una cooperazione stabile e reciproca, utile a sviluppare i rispettivi porti e servizi portuali, supportando politiche di connettività infrastrutturale e servizi portuali atti ad implementare il flusso commerciale tra i mercati dell'Europa, del Mediterraneo e dell'Estremo Oriente attraverso i due porti. Ma, a fianco delle attività strettamente portuali e commerciali, l'Autorità di Sistema ha saputo, nel corso del 2019, dare ulteriore impulso alle politiche di porto aperto per stimolare una sempre più attenta integrazione delle aree portuali con le aree urbane. Lo ha fatto avviando la redazione dell'accordo propedeutico alla definizione del nuovo Piano Regolatore Portuale con la città di Venezia e chiudendo l'accordo con la città di Chioggia. In questo modo, non solo le aree di interazione porto-città, così come prevede la legge, verranno funzionalmente definite ma si garantirà anche lo sblocco di investimenti di soggetti privati e pubblici, parliamo in alcuni casi di centinaia di milioni di euro, che creeranno occupazione e crescita per la comunità. E lo ha fatto anche collaborando attivamente con le istituzioni locali e regionali garantendo il proprio sostegno a numerose manifestazioni ma, soprattutto, puntando alla formazione e all'innovazione. Quell'innovazione che vede, oggi, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Adriatico Settentrionale, tra le più dinamiche realtà nazionali per l'impiego e i volumi di finanziamenti europei e che si esplica nella costante collaborazione con i centri del sapere locali (Ca' Foscari e IUAV) e internazionali (OECD-ITF, ESPO, IAPH). Quell'innovazione che porterà alla realizzazione, proprio a Porto Marghera, di uno dei principali hub di stoccaggio e rifornimento di LNG, il carburante verde del prossimo futuro, con un esempio vincente di collaborazione pubblico-privato al servizio della sostenibilità. Azioni strategiche e costruzione di una visione che, al netto della necessità di garantire nel breve e medio termine al Porto di Venezia l'accessibilità nautica mantenendo i canali di grande navigazione a quota PRP (ovvero -12 metri) devono considerare, nel lungo periodo, anche l'ipotesi di traguardare il sistema portuale veneto su soluzioni extra-lagunari; sia per le merci, sia per i passeggeri. Soluzioni innovative già delineate nel Piano Operativo Triennale 2018-2021, in grado di reggersi sul mercato, funzionali alla creazione di posti di lavoro, ispirate, com'è nell'approccio storico della Serenissima alla modernità, anche a idee e progetti già realizzati in altre parti del mondo, che vanno accolti e migliorati. Una innovazione spinta quindi, coraggiosa e pronta ad agire a 360 gradi, a volte in direzioni non scontate, che sappia garantire al sistema portuale del Veneto di mantenere il proprio ruolo di realtà economica e occupazionale di primaria importanza per Venezia e per tutta la Regione parliamo di 19.330 occupati diretti, 1269 imprese insediate a Porto Marghera, 6 miliardi di euro di fatturato annuo generato complessivamente ma che ponga le basi per far diventare sempre di più il sistema dei porti di Venezia e Chioggia un driver in grado di garantire una seria alternativa produttiva e occupazionale alla dipendenza eccessiva dalle attività economiche legate al turismo.

MEDPorts, incontro a Venezia sul Mediterraneo dei traffici

VENEZIA Si è tenuta a Venezia l'assemblea generale di MEDPorts, associazione nata nel 2018 per instaurare un'area di cooperazione operativa nel Mediterraneo, anche in termini di sostenibilità ambientale e per valorizzare il ruolo dei porti mediterranei nello scenario del trasporto marittimo mondiale. MEDPorts riunisce attualmente 24 porti l'Italia è presente, oltre che con Venezia, anche con i porti di Taranto e Civitavecchia che movimentano un totale di 536 milioni di tonnellate annue di merci, di cui 19 milioni di container, corrispondenti al 70% del tonnellaggio gestito nel Mediterraneo e oltre 21 milioni di passeggeri. Fin dalla sua nascita nel 2018, ed ancora di più oggi, MEDPorts è più che mai una grande opportunità per tutti i porti mediterranei perché non solo riconosce la rinnovata centralità economica e commerciale del Mare Nostrum ma ne evidenzia anche la cultura comune dichiara il presidente **AdSP** MAS Pino Musolino. I porti del Mediterraneo dovranno nel prossimo futuro saper essere ancora di più contenitori di innovazione tecnologica e logistica, di creazione di lavoro e occupazione ma dobbiamo basare il nostro approccio sulla conoscenza per poter affrontare le sfide del futuro; sfide sociali accrescere la compatibilità, ambientale ma non solo, dei porti mediterranei nel contesto in cui operano è tema primario e sfide economiche. A partire dalla Via della Seta che fa del Mediterraneo un elemento centrale nel panorama geo-economico e geo-politico mondiale. E MEDPorts è uno degli strumenti che consentirà, con il contributo di tutti i membri ci accettare e vincere queste sfide. In poco più di un anno di attività, abbiamo già intrapreso un percorso con scambi di buone pratiche, visite di delegazioni, ma ancora più rilevante, con il lavoro di molte commissioni tecniche che già hanno prodotto molte analisi e molta conoscenza puntuale. Questo è un dato estremamente positivo perché accresce la conoscenza reciproca e fa circolare conoscenza, seminando le basi per produrre innovazione. Per questo ha concluso il presidente Musolino mi auguro possano aderire presto nuovi porti. Perché MEDPorts, nella quale già aderiscono porti del lato Africano e Mediorientale del Mediterraneo, deve essere un'opportunità tanto per il Nord Africa e l'armonizzazione politica economica e sociale dei paesi rivieraschi del Mediterraneo Meridionale e Orientale, quanto per l'Europa che è alimentata, commercialmente, socialmente e economicamente, non solo da Nord ma anche, e soprattutto da Sud. Il prestigioso incontro contribuisce a consolidare il ruolo del porto di Venezia quale attore di primaria importanza nella discussione sul futuro del commercio marittimo e dell'innovazione tecnologica e ambientale in ambito portuale. Nel corso del 2019, la sede dell'Autorità di Sistema Portuale veneziana ha ospitato anche l'incontro di lancio dell'iniziativa internazionale Cruise 2030 e, recentemente, l'assemblea di **Assoport**. Il presidente Musolino, che è anche vicepresidente di MEDPorts, ha appena assunto la guida di NAPA, North Adriatic Ports Association che riunisce i porti di Ravenna, Trieste, Venezia, Koper e Rijeka.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Autostrade, tilt da cantieri Le code fermano la Liguria

Promessi nuovi tagli ai pedaggi. L'ad di Aspi lunedì a Genova. Polemiche sui lavori

Emanuele Rossi / GENOVA L' amministratore delegato di Autostrade Roberto Tomasi è autorizzato «ad attivare tutte le opportune azioni e interventi a favore degli utenti nel caso in cui le attuali cantierizzazioni sulle tratte liguri generino un impatto particolarmente rilevante e prolungato sulle condizioni di traffico». Tradotto dal comunicato del Cda di Autostrade, che si è riunito ieri a Roma, significa che nei prossimi giorni altri tratti della rete autostradale ligure in gestione ad Aspi (A10, A12, A7 e A26) potrebbero vedere esenzioni totali o parziali del pedaggio. Arrivano conferme dal ministero dei Trasporti, dopo una ulteriore riunione con i vertici di Aspi: «Il gestore si è impegnato a valutare soluzioni di "compensazione valutaria" in Liguria, Marche e Abruzzo, regioni in cui sono stati assunti provvedimenti dall' **autorità** giudiziaria». Inoltre, Autostrade comunica di «prorogare su base volontaria», (come chiesto dal ministero), la sospensione dell' aumento tariffario dello 0,81% che sarebbe dovuto scattare a gennaio. I CRITERI Nella nota di Aspi si parla di «particolare attenzione per le tratte cittadine ad alta densità di circolazione e che non presentano alternative viabilistiche». Descrizione che ben si adatta alle tratte già escluse (da ieri Ovada-Masone sulla A26, Rapallo-Chiavari sulla A12 e il Nodo di Genova dai giorni del crollo del Morandi) ma anche, ad esempio, a quelle tra Genova e Savona che sono interessate da parecchi chilometri di barriere antirumore da sostituire. Eppure è tutta la rete a essere in sofferenza, non solo nei tratti gestiti da Autostrade, che annuncia «una costante attività di monitoraggio della viabilità» e «un raccordo operativo con il ministero delle Infrastrutture e trasporti e con le regioni Liguria e Piemonte e la Prefettura di Genova». Questa mattina, intanto, proprio in Prefettura si terrà una riunione del Comitato operativo sulla viabilità da cui potrebbero emergere le prime indicazioni, che poi l' ad discuterà con il governatore Giovanni Toti. Lunedì è in programma una riunione a Genova tra Tomasi, Toti, il sindaco di Genova Marco Bucci, il presidente dell' **Autorità portuale** Signorini. Allo studio un piano di interventi da 10 milioni di euro. SITUAZIONE DA BOLLINO NERO Perché la situazione è da bollino nero permanente: ieri si sono registrati sino a tredici chilometri di coda sulla A26, da Masone a Genova. Quattro chilometri tra Genova Est e Genova Nervi, sulla A12. Tutto bloccato, con pochi tratti di scorrimento, tra Genova Pra' e Savona. Si va a passo d' uomo tra Rapallo e Camogli. La concomitanza con il blocco alle ferrovie tra Voltri e Sestri, a metà della Liguria, che durerà sino a domani sera, aggrava la situazione. E c' è lo spettro del traffico del rientro a preoccupare per i prossimi giorni. Sono decine i chilometri di carreggiate ridotte a una sola corsia, soprattutto in prossimità delle barriere anti -rumore, e in molti lamentano di non avere visto ieri, nessun mezzo né uomo all' opera nei tratti chiusi al traffico. Da Autostrade arriva una spiegazione tecnica: «Si tratta di misure propedeutiche che alle cantierizzazioni e agli smontaggi, cui seguiranno prove funzionali per l' esecuzione degli adeguamenti». Questa attività di verifica dei pannelli dovrebbe essere conclusa entro il 6 gennaio e vede impegnate trenta squadre. Una volta concluse, partirà la sostituzione di quelli con altezza superiore ai tre metri, considerati i più a rischio in caso di vento forte. Nel frattempo, sono allo studio misure per ridurre i restringimenti della carreggiata laddove possibile. In particolare sulla A10 tra Varazze e Arenzano, un punto nodale, è allo studio l' eliminazione della corsia unica e l' introduzione della seconda corsia direzione di Savona da domani o, al più tardi, lunedì. COMITATI E REAZIONI POLITICHE Monta la rabbia degli automobilisti, nascono gruppi su Face book che



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

inneggiano alla gratuità delle tratte liguri e piazzano striscioni ai caselli. La Regione innesca una polemica con il ministero guidato da Paola De Micheli: «Sulla Liguria c'è una tempesta perfetta dice il governatore Giovanni Toti -. Se al Mit non hanno intenzione di occuparsi delle autostrade liguri, di cui come Regione non abbiamo alcuna competenza, che ce le diano in gestione». E l'assessore ai Trasporti Gianni Berrino rilancia la richiesta di un' esenzione totale dai pedaggi. Dal ministero il sottosegretario Roberto Traversi non replica, ma va a dare aggiornamenti sulla frana sull' Aurelia a Zoagli, «riaprirà a senso unico alternato ai primidi gennaio». Mentre il Pd ligure difende il ministro e punta il dito contro il governatore: «Toti si ostina a portare avanti una pretestuosa polemica politica, ma in un anno e mezzo di governo dei suoi amici leghisti non hanno fatto nulla con i concessionari». -

Ordine del giorno per il Porto

Qualche segnale positivo, almeno, arriva dai porti. Ed è frutto degli interventi dell' opposizione «Forza Italia mantiene sempre la parola data. Con un ordine del giorno alla Camera ci siamo assicurati l' impegno del governo al fine di salvaguardare la continuità delle operazioni portuali e consentire lo sviluppo del **sistema** portuale ligure occidentale, compatibilmente con le esigenze di finanza pubblica - fanno notare i deputati di Forza Italia, Roberto Cassinelli e Roberto Bagnasco -. Abbiamo chiesto e ottenuto di valutare la possibilità di prorogare i contratti di lavoro a tempo determinato, di estendere agli scali di Savona e Vado Ligure le disposizioni sulla fornitura di lavoro temporaneo, di consentire all' **Autorità** di **sistema** di inserire nel programma straordinario anche le opere caratterizzate da significativi profili di ordine ambientale, di favorire la flessibilità dei Piani Regolatori alle esigenze di sviluppo portuale prorogando al 2022 il termine, di modificare la legge portuale del 1994, prevedendo la possibilità di consentire più di una sola concessione di area demaniale nello stesso porto a uno stesso soggetto». La Lega, con il senatore Paolo Ripamonti e l' onorevole Sara Foscolo, rivendica invece l' approvazione dell' ordine del giorno a sostegno dell' area di crisi industriale complessa del savonese.

EMERGENZA GENERALE Anche le strutture pubbliche sono al collasso

I cantieri «finti» e forzati che uccidono la Liguria

Striscioni contro i gestori di autostrada, ma i paralizzatori di questi giorni era prevenibile e non può prorogare

Genova, 28 dicembre 2019. Il sistema portuale ligure occidentale è in crisi. I cantieri «finti» e forzati che uccidono la Liguria. Striscioni contro i gestori di autostrada, ma i paralizzatori di questi giorni era prevenibile e non può prorogare. Con i traffici portuali a pieno regime sarà paralisi totale. Toti: «No ai giochi politici del governo».

Il sistema portuale ligure occidentale è in crisi. I cantieri «finti» e forzati che uccidono la Liguria. Striscioni contro i gestori di autostrada, ma i paralizzatori di questi giorni era prevenibile e non può prorogare. Con i traffici portuali a pieno regime sarà paralisi totale. Toti: «No ai giochi politici del governo».

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Autostrade, tilt da cantieri Le code fermano la Liguria

Promessi nuovi tagli ai pedaggi. L'ad di Aspi lunedì a Genova. Polemiche sui lavori

Emanuele Rossi / GENOVA L' amministratore delegato di Autostrade Roberto Tomasi è autorizzato «ad attivare tutte le opportune azioni e interventi a favore degli utenti nel caso in cui le attuali cantierizzazioni sulle tratte liguri generino un impatto particolarmente rilevante e prolungato sulle condizioni di traffico». Tradotto dal comunicato del Cda di Autostrade, che si è riunito ieri a Roma, significa che nei prossimi giorni altri tratti della rete autostradale ligure in gestione ad Aspi (A10, A12, A7 e A26) potrebbero vedere esenzioni totali o parziali del pedaggio. Arrivano conferme dal ministero dei Trasporti, dopo una ulteriore riunione con i vertici di Aspi: «Il gestore si è impegnato a valutare soluzioni di "compensazione valutaria" in Liguria, Marche e Abruzzo, regioni in cui sono stati assunti provvedimenti dall' autorità giudiziaria». Inoltre, Autostrade comunica di «prorogare su base volontaria», (come chiesto dal ministero), la sospensione dell' aumento tariffario dello 0,81% che sarebbe dovuto scattare a gennaio. I CRITERI Nella nota di Aspi si parla di «particolare attenzione per le tratte cittadine ad alta densità di circolazione e che non presentano alternative viabilistiche». Descrizione che ben si adatta alle tratte già escluse (da ieri Ovada-Masone sulla A26, Rapallo-Chiavari sulla A12 e il Nodo di Genova dai giorni del crollo del Morandi) ma anche, ad esempio, a quelle tra Genova e Savona che sono interessate da parecchi chilometri di barriere antirumore da sostituire. Eppure è tutta la rete a essere in sofferenza, non solo nei tratti gestiti da Autostrade, che annuncia «una costante attività di monitoraggio della viabilità» e «un raccordo operativo con il ministero delle Infrastrutture e trasporti e con le regioni Liguria e Piemonte e la Prefettura di Genova». Questa mattina, intanto, proprio in Prefettura si terrà una riunione del Comitato operativo sulla viabilità da cui potrebbero emergere le prime indicazioni, che poi l' ad discuterà con il governatore Giovanni Toti. Lunedì è in programma una riunione a Genova tra Tomasi, Toti, il sindaco di Genova Marco Bucci, il presidente dell' Autorità portuale Signorini. Allo studio un piano di interventi da 10 milioni di euro. SITUAZIONE DA BOLLINO NERO Perché la situazione è da bollino nero permanente: ieri si sono registrati sino a tredici chilometri di coda sulla A26, da Masone a Genova. Quattro chilometri tra Genova Est e Genova Nervi, sulla A12. Tutto bloccato, con pochi tratti di scorrimento, tra Genova Pra' e Savona. Si va a passo d' uomo tra Rapallo e Camogli. La concomitanza con il blocco alle ferrovie tra Voltri e Sestri, a metà della Liguria, che durerà sino a domani sera, aggrava la situazione. E c' è lo spettro del traffico del rientro a preoccupare per i prossimi giorni. Sono decine i chilometri di carreggiate ridotte a una sola corsia, soprattutto in prossimità delle barriere anti -rumore, e in molti lamentano di non avere visto ieri, nessun mezzo né uomo all' opera nei tratti chiusi al traffico. Da Autostrade arriva una spiegazione tecnica: «Si tratta di misure propedeutiche che alle cantierizzazioni e agli smontaggi, cui seguiranno prove funzionali per l' esecuzione degli adeguamenti». Questa attività di verifica dei pannelli dovrebbe essere conclusa entro il 6 gennaio e vede impegnate trenta squadre. Una volta concluse, partirà la sostituzione di quelli con altezza superiore ai tre metri, considerati i più a rischio in caso di vento forte. Nel frattempo, sono allo studio misure per ridurre i restringimenti della carreggiata laddove possibile. In particolare sulla A10 tra Varazze e Arenzano, un punto nodale, è allo studio l' eliminazione della corsia unica e l' introduzione della seconda corsia direzione di Savona da domani o, al più tardi, lunedì. COMITATI E REAZIONI POLITICHE Monta la rabbia degli automobilisti, nascono gruppi su Face book che



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

inneggiano alla gratuità delle tratte liguri e piazzano striscioni ai caselli. La Regione innesca una polemica con il ministero guidato da Paola De Micheli: «Sulla Liguria c'è una tempesta perfetta dice il governatore Giovanni Toti -. Se al Mit non hanno intenzione di occuparsi delle autostrade liguri, di cui come Regione non abbiamo alcuna competenza, che ce le diano in gestione». E l'assessore ai Trasporti Gianni Berrino rilancia la richiesta di un' esenzione totale dai pedaggi. Dal ministero il sottosegretario Roberto Traversi non replica, ma va a dare aggiornamenti sulla frana sull' Aurelia a Zoagli, «riaprirà a senso unico alternato ai primidi gennaio». Mentre il Pd ligure difende il ministro e punta il dito contro il governatore: «Toti si ostina a portare avanti una pretestuosa polemica politica, ma in un anno e mezzo di governo dei suoi amici leghisti non hanno fatto nulla con i concessionari». -

Autostrade "apre" i caselli via il pedaggio in caso di tilt

La decisione del cda rende concreta l'ipotesi della gratuità. Intanto sul tema interviene anche il procuratore capo Cozzi "Ben vengano i cantieri per la manutenzione, ma serve una pianificazione concordata con le istituzioni per ridurre i disagi"

di Marco Lignana Il linguaggio è ancora quello prudente di chi gestisce una società miliardaria quotata in borsa. Ma la decisione del cda di Autostrade riunito ieri è quella di procedere, in particolari situazioni, alla cancellazione del pedaggio. Una decisione ormai invocata un po' da tutti, dopo due giornate di caos totale sulla rete ligure. Ieri, esattamente come nel giorno di Santo Stefano, soprattutto sulla A10 e sulla 26, per alcune ore il traffico è stato paralizzato. Aspi, attraverso una nota, lo ha detto in questi termini: "Pronti ad attivare tutte le opportune azioni e interventi a favore degli utenti nel caso in cui le attuali cantierizzazioni presenti sulle tratte liguri generino un impatto particolarmente rilevante e prolungato sulle condizioni di traffico". Cantieri che sono frutto di una massiccia campagna di interventi che Autostrade ha varato dopo lo scandalo dei falsi report sulle condizioni dei viadotti ma soprattutto dopo l'ultimo filone d'indagine sulle barriere anti-urto. Lo stesso procuratore capo Francesco Cozzi, sulla vicenda, ha detto che "certamente se è necessario intervenire per tutelare la sicurezza bisogna farlo, la tragedia del Morandi insegna, per quanto la situazione qui sia ovviamente diversa. Ma direi che è altrettanto necessario concordare o almeno informare tempestivamente gli interventi in modo da arrecare il minor disagio derivante da interventi ritenuti indilazionabili. Penso, ad esempio, a un tavolo permanente con gli organi competenti, come la Regione". Proprio in Regione lunedì andrà l'amministratore delegato di Aspi Roberto Tomasi. Per incontrare il presidente Giovanni Toti, ma anche il sindaco Bucci e il presidente dell'**autorità di sistema portuale** Paolo Emilio Signorini. Ieri ancora una volta Toti si è scagliato contro il ministero dei Trasporti: "Se al Mit non hanno minimamente intenzione di occuparsi delle autostrade liguri, di cui come Regione non abbiamo alcuna competenza, che ce le diano in gestione. Non possiamo assistere senza poter fare niente al blocco delle nostre autostrade". Proprio il ministero, con un suo comunicato, ha aggiunto qualcosa di più concreto alla nota di Autostrade: "Aspi si è impegnato a valutare soluzioni di agevolazione tariffaria all'utenza quale parziale compensazione dei disagi dovuti ai maggiori tempi di percorrenza". La soluzione adottata dal cda della concessionaria sarà spiegato nel dettaglio oggi in Prefettura, a Genova. Non è un programma facilmente attuabile: ogni volta che il traffico autostradale, soprattutto nei tratti cittadini, andrà in tilt per colpa dei cantieri e dei restringimenti delle corsie, Autostrade in accordo con Regione e ministero prenderà provvedimenti che potranno arrivare anche alla gratuità dei pedaggi. Servirà, dunque, un monitoraggio costante, in tempo reale, della situazione. Ma è difficile, visto l'andazzo delle ultime 48 ore, pensare che fino al 6 gennaio ci saranno dei momenti - soprattutto di giorno - in cui non si formeranno infiniti serpentoni di auto e camion. Dopo l'Epifania i cantieri spariranno ma a quel punto partirà la programmazione degli interventi veri e propri sulle barriere, visto che ora sono in corso soltanto i monitoraggi. Nel frattempo Autostrade ha messo in campo una trentina di auto che "pattugliano" le tratte più critiche, intervento che però non può certo far sparire le code. In attesa di capire come si evolveranno le cose, quantomeno gli automobilisti non subiranno la beffa dell'aumento dei pedaggi: Autostrade ha comunicato al Mit di aver sospeso per il 2020 l'aumento del pedaggio già bloccato nel 2019.



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Una soluzione che non basta ai politici liguri, e non solo a chi è al governo della regione. Il Partito democratico ha evidenziato come " il Mit ha chiesto ad Aspi l' esenzione tariffaria nei tratti autostradali più problematici della Liguria. Un giusto risarcimento a fronte dei pesanti disagi quotidiani portati dai cantieri, dai continui restringimenti di corsia e dalle conseguenze, non ancora risolte, del crollo del ponte Morandi. Ci aspettiamo che Aspi accolga prontamente la richiesta di esenzione avanzata dal Mit".

Autostrade rinvia gli aumenti dei pedaggi

nAutostrade per l' Italia (Aspi), dando riscontro alla richiesta avanzata dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, ha comunicato allo stesso Mit di prorogare ulteriormente la sospensione su base volontaria dell' incremento tariffario già approvato relativo all' anno 2019. Un blocco degli aumenti che infatti era già stato previsto dal decreto Milleproroghe. La decisione è arrivata dopo un incontro tra Aspi e il ministero. Incontro durante il quale sono stati affrontati «tutti i profili di criticità della rete, con specifico riferimento alla Liguria, alle Marche e all' Abruzzo, regioni nelle quali sono stati assunti provvedimenti dall' autorità giudiziaria». In particolare, la situazione della viabilità autostradale in Liguria sarà affrontata lunedì prossimo in Regione a Genova in un incontro tra il governatore, Giovanni Toti, e l' amministratore delegato di Aspi, Roberto Tomasi. Parteciperanno anche il sindaco Marco Bucci e il presidente del porto **Paolo Emilio Signorini**. Al tavolo si ribadirà la richiesta delle istituzioni di ottenere la gratuità di altri tratti stradali che maggiormente vivono disagi per i cantieri. riproduzione riservata.



Autostrade proroga stop aumenti pedaggi

Autostrade per l' Italia, dando riscontro alla richiesta avanzata dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, ha comunicato al Mit di prorogare ulteriormente la sospensione su base volontaria dell' incremento tariffario già approvato relativo all' anno 2019 . E' quanto si legge in una nota di Aspi. L' Aspi inoltre, comunica il Mit, si è impegnato "a valutare soluzioni di agevolazione tariffaria all' utenza quale parziale compensazione dei disagi dovuti ai maggiori tempi di percorrenza ". Il Mit oggi ha incontrato Autostrade per l' Italia per affrontare tutti i profili di criticità della rete, con specifico riferimento alla Liguria, alle Marche e all' Abruzzo . Nelle tre regioni interessate, Liguria, Marche e Abruzzo "sono stati assunti provvedimenti dall' autorità giudiziaria" ricorda il ministero delle Infrastrutture. "Sono state valutate tutte le opportune e necessarie misure al fine di garantire la sicurezza e la fruibilità delle autostrade attualmente interessate dalle restrizioni alla viabilità. Sulla base di tali elementi e, all' esito delle verifiche in corso, il Mit ha richiesto al concessionario l' adozione di ogni misura utile al superamento delle criticità".

LIGURIA: CODE E TRAFFICO PARALIZZATO SU A10 E A26 - Difficile la

situazione del traffico sul nodo genovese e **ligure**, dopo ore di rallentamenti e code che hanno paralizzato in diverse direzioni la viabilità della Liguria, per via del combinato disposto provocato da cantieri e lavori su diverse tratte autostradali. Il presidente della Regione Giovanni Toti ha sentito in serata l' ad di Autostrade per l' Italia Roberto Tomasi fissando un incontro già per lunedì, nella sede di Regione Liguria, a cui parteciperanno il sindaco di Genova Marco Bucci e il presidente dell' Autorità Portuale di Sistema del **Mar Ligure Occidentale**, **Paolo Emilio Signorini**. Al tavolo verrà ribadita la richiesta delle istituzioni locali di ottenere la gratuità di altri tratti stradali che maggiormente vivono disagi, così come già richiesto e ottenuto per Chiavari-Rapallo e Masone-Ovada. Inoltre l' occasione servirà a fare il punto su tutte le possibili iniziative da mettere in campo per ridurre i disagi agli automobilisti liguri. RIPRODUZIONE RISERVATA © Copyright Adnkronos.

The screenshot shows the Adnkronos website interface. At the top, there's a navigation bar with the Adnkronos logo and various menu items like 'Fatti', 'Lavoro', 'Salute', 'Sport', 'Cultura', 'Intrattenimento', 'Magazine', 'Sostenibilità', 'Immediagora', and 'Multimedia'. Below the navigation, the main article is displayed with the title 'Autostrade proroga stop aumenti pedaggi' and a sub-header 'ECONOMIA'. The article text is partially visible, starting with 'L'Aspi inoltre, comunica il Mit, si è impegnato "a valutare soluzioni di agevolazione tariffaria all' utenza quale parziale compensazione dei disagi dovuti ai maggiori tempi di percorrenza"'. To the right of the article, there's a 'Video' section with a thumbnail and a list of related news items.

Autostrade proroga stop aumenti pedaggi

Roma, 27 dic. (Adnkronos) - Autostrade per l' Italia, dando riscontro alla richiesta avanzata dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, ha comunicato al Mit di prorogare ulteriormente la sospensione su base volontaria dell' incremento tariffario già approvato relativo all' anno 2019. E' quanto si legge in una nota di Aspi. L' Aspi inoltre, comunica il Mit, si è impegnato "a valutare soluzioni di agevolazione tariffaria all' utenza quale parziale compensazione dei disagi dovuti ai maggiori tempi di percorrenza". Il Mit oggi ha incontrato per affrontare tutti i profili di criticità della rete, con specifico riferimento alla Liguria, alle Marche e all' Abruzzo. Nelle tre regioni interessate, Liguria, Marche e Abruzzo "sono stati assunti provvedimenti dall' **autorità giudiziaria**" ricorda il ministero delle Infrastrutture. "Sono state valutate tutte le opportune e necessarie misure al fine di garantire la sicurezza e la fruibilità delle autostrade attualmente interessate dalle restrizioni alla viabilità. Sulla base di tali elementi e, all' esito delle verifiche in corso, il Mit ha richiesto al concessionario l' adozione di ogni misura utile al superamento delle criticità".

LIGURIA: CODE E TRAFFICO PARALIZZATO SU A10 E A26 - Difficile la

situazione del traffico sul nodo genovese e ligure, dopo ore di rallentamenti e code che hanno paralizzato in diverse direzioni la viabilità della Liguria, per via del combinato disposto provocato da cantieri e lavori su diverse tratte autostradali. Il presidente della Regione Giovanni Toti ha sentito in serata l' ad di Autostrade per l' Italia Roberto Tomasi fissando un incontro già per lunedì, nella sede di Regione Liguria, a cui parteciperanno il sindaco di Genova Marco Bucci e il presidente dell' **Autorità Portuale di Sistema** del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini. Al tavolo verrà ribadita la richiesta delle istituzioni locali di ottenere la gratuità di altri tratti stradali che maggiormente vivono disagi, così come già richiesto e ottenuto per Chiavari-Rapallo e Masone-Ovada. Inoltre l' occasione servirà a fare il punto su tutte le possibili iniziative da mettere in campo per ridurre i disagi agli automobilisti liguri.



Autostrade, Di Maio: "Revoca subito delle concessioni". Toti: "Il Mit se ne occupa altrimenti le dia a noi"

GENOVA - La revoca delle concessioni ad Autostrade, subito. La battaglia su Autostrade non conosce tregua e Luigi di Maio torna all' attacco già in vista della ripresa della discussione sulle concessioni a gennaio quando il governo affronterà il nodo della modifica delle regole previsto da una norma inserita nel decreto Milleproroghe, approvato salvo intese il 21 dicembre. Intanto i contatti tra il ministero dei Trasporti e i concessionari vanno avanti con Autostrade che al termine di un incontro ha annunciato la proroga della sospensione dell' aumento dello 0,81% dei pedaggi prevista per il 2019 e già sospesa, e agevolazioni tariffarie nelle zone di maggiore criticità. "Nel 2020, una delle prime cose da inserire nella nuova agenda di governo dovrà essere la revoca delle concessioni ad Autostrade, con l' affidamento ad Anas e il conseguente abbassamento dei pedaggi autostradali", gioca d' anticipo il leader M5s su facebook. "Le famiglie delle vittime del Ponte Morandi aspettano una risposta. E noi gliela daremo. Non solo a loro, ma a tutto il Paese". Non solo dice ancora Di Maio "che la revoca costi 23 miliardi" è "una enorme sciocchezza, una vera e propria montatura alimentata anche da tv e giornali che pur di screditare il M5s farebbero di tutto".

Il governatore della Liguria, Giovanni Toti, denuncia l' eccesso di litigiosità nel governo sulla questione. "La gazzarra tra ministri con opinioni diverse, maggioranza politica, ritiro della concessione o non ritiro della concessione ha di fatto paralizzato ogni tipo di dialogo", dice chiedendo subito un piano di emergenza e un intervento straordinario più strutturato per le autostrade della Liguria dove si registrano quotidianamente code chilometriche. "Tre ore per trenta chilometri? Ora basta! Se al ministero dei Trasporti non hanno minimamente intenzione di occuparsi delle autostrade liguri, di cui come Regione non abbiamo alcuna competenza, che ce le diano in gestione", ha detto il presidente Toti rivolgendosi al ministro delle Infrastrutture. "Non possiamo assistere senza far niente al blocco delle nostre autostrade. Cari liguri, alziamo insieme la voce perché qui servono interventi straordinari e immediati come chiediamo da mesi al ministero dei Trasporti e ad autostrade, senza avere risposte. Che facciano o dicano qualcosa o che almeno ci diano la possibilità di gestirle! Così non si può più andare avanti", ha concluso. Il governatore ligure, "vista l' ennesima giornata di caos sulle autostrade liguri", si è sentito con l' amministratore delegato di Autostrade, Roberto Tomasi, a cui ha sottolineato l' estremo disagio che sta vivendo la Liguria in queste ore e ha fissato un incontro per lunedì 30 dicembre, nella sede di Regione Liguria. All' incontro parteciperanno anche il sindaco di Genova, Marco Bucci, e il presidente dell' **Autorità di Sistema portuale**, Paolo Emilio Signorini. Al tavolo si ribadirà la richiesta delle istituzioni liguri di ottenere la gratuità per altri tratti stradali, quelli maggiormente interessati da disagi, così come già richiesto e ottenuto per Chiavari-Rapallo e Masone-Ovada. Sarà l' occasione "per fare il punto su tutte le possibili iniziative da mettere in campo per ridurre il più possibile i disagi agli automobilisti liguri che stanno vivendo una situazione inaccettabile di cui anche il Ministero competente dovrebbe farsi carico", si legge in un comunicato della Regione. Nel frattempo il M5s ha chiesto ai concessionari anche una mappatura delle barriere acustiche presenti con la rete.

Genova - **Autostrade, Di Maio: "Revoca subito delle concessioni". Toti: "Il Mit se ne occupa altrimenti le dia a noi"**

Venerdì 27 dicembre 2019

GENOVA - La revoca delle concessioni ad Autostrade, subito. La battaglia su Autostrade non conosce tregua e Luigi di Maio torna all' attacco già in vista della ripresa della discussione sulle concessioni a gennaio quando il governo affronterà il nodo della modifica delle regole previsto da una norma inserita nel decreto Milleproroghe, approvato salvo intese il 21 dicembre. Intanto i contatti tra il ministero dei Trasporti e i concessionari vanno avanti con Autostrade che al termine di un incontro ha annunciato la proroga della sospensione dell' aumento dello 0,81% dei pedaggi prevista per il 2019 e già sospesa, e agevolazioni tariffarie nelle zone di maggiore criticità.

"Nel 2020, una delle prime cose da inserire nella nuova agenda di governo dovrà essere la revoca delle concessioni ad Autostrade, con l' affidamento ad Anas e il conseguente abbassamento dei pedaggi autostradali", gioca d' anticipo il leader M5s su facebook. "Le famiglie delle vittime del Ponte Morandi aspettano una risposta. E noi gliela daremo. Non solo a loro, ma a tutto il Paese". Non solo dice ancora Di Maio "che la revoca costi 23 miliardi" è "una enorme sciocchezza, una vera e propria montatura alimentata anche da tv e giornali che pur di screditare il M5s farebbero di tutto".

Il governatore della Liguria, Giovanni Toti, denuncia l' eccesso di litigiosità nel governo sulla questione. "La gazzarra tra ministri con opinioni diverse, maggioranza politica, ritiro della concessione o non ritiro della concessione ha di fatto paralizzato ogni tipo di dialogo", dice chiedendo subito un piano di emergenza e un intervento straordinario più strutturato per le autostrade della Liguria dove si registrano quotidianamente code chilometriche. "Tre ore per trenta chilometri? Ora basta! Se al ministero dei Trasporti non hanno minimamente intenzione di occuparsi delle autostrade liguri, di cui come Regione non abbiamo alcuna competenza, che ce le diano in gestione", ha detto il presidente Toti rivolgendosi al ministro delle Infrastrutture. "Non possiamo assistere senza far niente al blocco delle nostre autostrade. Cari liguri, alziamo insieme la voce perché qui servono interventi straordinari e immediati come chiediamo da mesi al ministero dei Trasporti e ad autostrade, senza avere risposte. Che facciano o dicano qualcosa o che almeno ci diano la possibilità di gestirle! Così non si può più andare avanti", ha concluso.

Il governatore ligure, "vista l' ennesima giornata di caos sulle autostrade liguri", si è sentito con l' amministratore delegato di Autostrade, Roberto Tomasi, a cui ha sottolineato l' estremo disagio che sta vivendo la Liguria in queste ore e ha fissato un incontro per lunedì 30 dicembre, nella sede di Regione Liguria. All' incontro parteciperanno anche il sindaco di Genova, Marco Bucci, e il presidente dell' **Autorità di Sistema portuale**, Paolo Emilio Signorini. Al tavolo si ribadirà la richiesta delle istituzioni liguri di ottenere la gratuità per altri tratti stradali, quelli maggiormente interessati da disagi, così come già richiesto e ottenuto per Chiavari-Rapallo e Masone-Ovada. Sarà l' occasione "per fare il punto su tutte le possibili iniziative da mettere in campo per ridurre il più possibile i disagi agli automobilisti liguri che stanno vivendo una situazione inaccettabile di cui anche il Ministero competente dovrebbe farsi carico", si legge in un comunicato della Regione. Nel frattempo il M5s ha chiesto ai concessionari anche una mappatura delle barriere acustiche presenti con la rete.

Approfondimenti

- Autostrada gratis tra Masone e Ovada, accolta la richiesta di Liguria e Piemonte
- "Code per lavori", un'altra giornata da incubo sulle autostrade in Liguria
- Spiccano ai caselli autostradali in Liguria, il Cantone: "Vogliamo pedaggi gratis"
- Autostrade, Toti: "La Liguria rischia la paralisi totale"
- Autostrade liguri da incubo, Berrino: "Chiediamo pedaggi gratis su tutta la"



Stefano in coda, il "regalo" di Autostrade alla Liguria Autostrade, striscioni ai caselli: Vogliamo viaggiare gratis
Commenti.

Porti, ok a polo logistico di Piacenza: intesa tra Liguria, Lombardia e Piemonte

GENOVA - Approvato dalla giunta regionale, su proposta dell' assessore ai Porti e alla Logistica Andrea Benveduti, lo schema di protocollo d' intesa tra Liguria, Lombardia e Piemonte, che fanno parte della Cabina di Regia per la Logistica del Nord Ovest con Comune e Provincia di Piacenza, individuate quale polo logistico di primario rilievo per i porti liguri e per il Nord Ovest. "Secondo quanto previsto dalla Legge **Genova**", spiega l' assessore Benveduti, "Piacenza e la sua provincia sono tra le aree incluse nella Zona logistica speciale e pertanto abbiamo ritenuto fondamentale fare sistema, in chiave di retroporto. Rafforzando le relazioni della Cabina di Regia, diamo seguito all' intento comune di concorrere al miglioramento del trasporto delle merci, nell' ottica di un traffico sempre più sostenibile e ferroviario". L' obiettivo del Protocollo è quello di favorire il raccordo tra i poli logistici piacentini, i sistemi logistici lombardo e piemontese e il sistema portuale ligure, allo scopo di perseguire un efficiente sviluppo dell' intermodalità tra porti, retroporti e mercati, anche grazie all' attivazione della Zona Logistica Semplificata "**Porto** e Retroporto di **Genova**", che comprende i territori portuali e retroportuali del Comune di **Genova** fino a includere i retroporti di Rivalta Scrivia, Novi San Bovo, Alessandria, Piacenza, Castellazzo Bormida, Dinazzano, Melzo, Ovada Belforte e Vado Ligure. Approfondimenti Orche di **Genova** tornano sui loro passi, il branco compare a Portofino Traffico nel caos a **Genova**, code per il **porto** e incidente in A10 Milleproroghe, Toti: "Fondi al trasporto pubblico o taglieremo corse bus" Terminal di Pra', battaglia vinta: attivato il secondo binario di accesso al **porto** Peracchini contro Contship, il **porto** della Spezia rischia un terremoto Video Orche al **porto** di **Genova** Pra', gli esperti: "Ogni tanto sembrano allontanarsi un po'" Riapre il **porto** dopo lo sciopero per l' allerta rossa, traffico in tilt a **Genova** Ovest Aeroporto di **Genova** - Intervista all' Arch. Giulio de Carli Peracchini contro Contship, il **porto** della Spezia rischia un terremoto Comments.

The screenshot shows a news article on the website PrimoCanale.it. The main headline is "Porti, ok a polo logistico di Piacenza: intesa tra Liguria, Lombardia e Piemonte". Below the headline, there is a sub-headline: "Nell'ottica di un traffico sempre più sostenibile e ferroviario". The article text is partially visible, starting with "GENOVA - Approvato dalla giunta regionale...". To the right of the article, there are several promotional banners for "GRIF HOUSE" and "SAMPLACE". Below the article, there is a section titled "Approfondimenti" with several links to related news items, such as "Orche di Genova tornano sui loro passi" and "Traffico nel caos a Genova". There is also a "Video" section with a link to "Orche al porto di Genova Pra'".

Genova: nuovo piano per gestione rifiuti in porto

Redazione

GENOVA La Regione Liguria ha approvato il nuovo Piano di gestione per la raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi e dei residui del carico predisposto dall'**AdSp** per i bacini del sistema portuale del Mar Ligure occidentale, secondo il D.Lgs. 182/03, che recepisce la direttiva 2000/59/CE. L'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale compie così un altro importante passo avanti verso il raggiungimento degli obiettivi di protezione dell'ambiente e della sostenibilità. Il piano completa gli strumenti di governance dell'Autorità di Sistema che hanno lo scopo di migliorare la protezione dell'ambiente e tutelare la salute dell'uomo dagli impatti delle attività portuali e sostiene il programma nazionale per la gestione differenziata dei rifiuti, nell'ottica dell'economia circolare e nel pieno rispetto delle normative ambientali. Il documento definisce le modalità di erogazione e fruizione del servizio di gestione dell'intero ciclo dei rifiuti prodotti dalle navi che scalano i bacini di Genova, Pra', Savona e Vado Ligure, poggiando su criteri quali facilità di utilizzo, efficienza ed economicità del servizio, rispetto degli standard di sicurezza, identificazione di soggetti autorizzati alla fornitura, in possesso di idonei requisiti legali e di comprovata esperienza e capacità tecnica. A questo link il testo integrale del Piano gestione dei rifiuti 2019 (pdf 3.15 Mb). Si tratta di un'altra importante novità dopo le due arrivate due settimane fa dall'**AdSp** del mar Ligure occidentale: la prima relativa alla verifica sul sistema di gestione integrato qualità e ambiente UNI EN ISO 9001:2015 e UNI EN ISO 14001:2015 e l'altra, più prettamente tecnica, riguardava invece la nuova disciplina della navigazione marittima nel comprensorio portuale di Savona e Vado Ligure



Aggiudicato l'appalto per opere stradali

GENOVA È stata pubblicata l'aggiudicazione dell'appalto integrato relativo alle opere stradali contenute nel Programma Straordinario di interventi urgenti per la ripresa e lo sviluppo del **porto** di **Genova** e delle relative infrastrutture di accessibilità nonché per il collegamento intermodale dell'aeroporto Cristoforo Colombo con la città, il cui costo complessivo è di 128 milioni di Euro. L'affidamento è andato a RTI Pizzarotti & C. S.p.A., che predisporrà la progettazione definitiva ed esecutiva e la realizzazione degli interventi stradali già sottoposti alla struttura commissariale nel post crollo del viadotto Morandi: prolungamento della sopraelevata portuale con le opere accessorie, il suo ammodernamento e l'adeguamento del tratto San Benigno-Varco Etiopia; nuova viabilità di collegamento San Benigno e Calata Bettolo; la realizzazione completa della Strada La Superba; l'autoparco di Ponente; il nuovo Ponte del Papa ed il dragaggio sottostante; la messa in sicurezza del viadotto Pionieri d'Italia in due fasi, il consolidamento statico di Ponte dei Mille. L'aggiudicazione, come ha sottolineato la struttura commissariale in capo alla AdSP e coordinata dall'ingegner Marco Rettighieri, è avvenuta nei tempi previsti per un complesso di opere destinate a modificare non solo il volto della viabilità portuale, ma anche quella urbana consentendo una maggiore fluidificazione del traffico con ricadute positive per la città di **Genova**.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

I crocieristi riconquistano la città

I turisti imbarcati sulla Smeralda invadono il centro. Era da un mese e mezzo che una nave passeggeri non attraccava in porto

A piedi, in giro per la città. In scooter elettrico, noleggiato al terminal per godersi la giornata di sole nel Golfo dei Poeti. Oppure sul treno, verso le Cinque Terre, ad ammirare il presepe di Manarola. O ancora in uno dei trenta bus messi a disposizione per una gita nelle città d' arte della Toscana. I 5480 passeggeri che ieri sono arrivati a bordo di Costa Smeralda, alla sua prima toccata alla Spezia, si sono fatti notare. I crocieristi mancavano da un mese e mezzo in città. Da tanto infatti non arrivavano navi alla Spezia, dopo che i primi scali della "Smeralda" erano saltati a causa di un ritardo nella sua costruzione. Adesso ogni venerdì i crocieristi arriveranno nel **porto** spezzino a bordo dell' ammiraglia "green" di Costa, alimentata a Gnl. Un vero gioiello del design italiano, considerata una "smart city" sul mare per le soluzioni che puntano ad abbassare l' impatto ambientale. Il bilancio della prima toccata è stato positivo secondo gli operatori del terminal. La nave a pieno carico può arrivare a portare oltre 6500 passeggeri: numeri enormi, a cui però la stazione crocieristica di largo Fiorillo è ben preparata. I numeri di ieri parlano chiaro: 5485 passeggeri, di cui 120 imbarcati e 117 sbarcati, 1720 membri dell' equipaggio e 70 nazionalità rappresentate. Tra le persone che hanno preso parte a questa prima crociera di Costa Smeralda, che tocca il Mediterraneo occidentale, 2080 italiani, 1200 francesi, 700 spagnoli, 250 tedeschi, 180 americani e non solo. Per le vie della città si è tornati a sentire a parlare le lingue di tutto il mondo. A quanto riferito dagli operatori, gli ospiti della nave erano molto interessati a visitare il centro cittadino. Shopping, musei, qualche selfie davanti ai palazzi storici. Ma anche le Cinque Terre hanno accolto una "ressa" fuori stagione. Costa Smeralda ha fatto il suo ingresso in **porto** ieri mattina, alle sette, accolta dalla luce rosa del mattino nello scenario naturale del golfo che ha lasciato a bocca aperta tanti passeggeri. Ed è salpata ieri sera alle 20.30, non prima di aver imbarcato nel pomeriggio i nuovi viaggiatori. Sarà così sino a fine maggio. Chi si imbarca dalla Spezia spesso arriva in città un giorno prima, usufruendo dei servizi e dei locali del centro: in **porto** a disposizione ha un parcheggio da oltre 100 posti, che garantisce un servizio in grado di trasferire i bagagli dal baule dell' auto direttamente alla cabina della nave. L' obiettivo è che gli imbarchi, con i prossimi scali, aumentino. Il prossimo approdo il 3 gennaio: sarà il primo con la nuova gestione del terminal affidata a Costa, Msc e Royal Caribbean, le tre big che realizzeranno anche la nuova stazione crocieristica. I 9 dipendenti del terminal, intanto, sono stati tutti confermati per la nuova gestione. -



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Legambiente attacca: «Piano regolatore portuale serve subito un tavolo»

«Vorremmo che il ministero dell' ambiente ci dicesse se, dopo quasi quattordici anni dall' approvazione del piano regolatore portuale, le prescrizioni ambientali sono state adottate e attuate. In caso contrario, è evidente, qualcuno dovrebbe intervenire». Non ha mai fatto mistero, Legambiente, di non condividere i massicci riempimenti previsti dal piano portuale del 2006. L' associazione ambientalista coglie l' occasione del dibattito di questi giorni, per rilanciare l' invito a tutta la città, ad «un momento di riflessione sullo stato di attuazione delle prescrizioni ministeriali allegate alla valutazione di impatto ambientale», che a suo tempo era stata prevista come connessa all' approvazione del piano stesso. «Rumori, polveri e consumi di suolo e mare - sottolinea Legambiente - dovevano rientrare in un contesto di gestione integrata del **porto**, della città e del golfo intero». «Invece - continuano i portavoce di Legambiente - il dibattito si è appiattito su quello che sembra solo un gioco ad incastri, sull' ampliamento del Molo Garibaldi e sul conseguente utilizzo di Calata Paita come nuova stazione crocieristica». Il fronte ambientalista chiede di fermarsi un attimo a ripensare alla posta complessiva in gioco, una partita che prevede l' interrimento delle marine storiche e la nascita di nuovi moli, a forte impatto. L' occasione è probabilmente unica, visto che di quel piano regolatore è stata fatta ad oggi solo una piccola parte. «Il primo passo - sottolinea Legambiente - dovrebbe essere quello di riattivare il tavolo sul piano portuale, sospeso da anni e mai più fatto funzionare». Vedremo se qualcuno risponderà alle perplessità sollevate da Legambiente- S.COOG.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Caro sindaco Peracchini l' attacco a Lscst è ingiusto

Giorgio Bucchioni Egregio Signor Sindaco della Spezia, caro Pierluigi, credo di doverti esprimere il mio sconcerto per l' evolversi di un conflitto da te innescato con il maggior operatore del **porto** spezzino che ci riporta a tempi che speravamo archiviati. Mi risulta incomprensibile collegare la tua soddisfazione, quando dichiari di aver migliorato la città, con la messa in discussione del futuro della principale attività privata del territorio. Il tuo passato e le esperienze che hai maturato negli anni avrebbero dovuto darti la consapevolezza di come sia difficile fare impresa in questo nostro Paese e che sempre più il politico o il pubblico amministratore dovrebbe svolgere il ruolo di " facilitatore" proprio nell' interesse pubblico. Può darsi che Lscst sia in ritardo rispetto agli impegni di investimento ma dovresti chiederti e chiedergliene la ragione. Sono ormai cinquant' anni che il gruppo Conthip è protagonista e traino dello sviluppo del **porto** mercantile spezzino e dell' economia della città con risultati importanti per l' occupazione diretta, indiretta ed indotta che sono sotto gli occhi di tutti. Se ti fermi a riflettere vedrai che Lscst , nel corso degli anni, è in credito per la mancata esecuzione da parte del pubblico sia per la realizzazione del Piano Regolatore Portuale che per i dragaggi dei fondali: entrambi riferibili a responsabilità e ritardi pubblici. Ritengo quindi ingenerosa, oltreché pericolosa, la tua posizione che può collocare la vicenda in un elenco di disaffezione degli investitori internazionali (Ilva, Termini Imerese, Whirlpool, Pernigotti , Alcoa e via elencando).Prescindo dal richiamare la situazione competitiva della portualità dell' alto Tirreno in cui i nostri concorrenti godono di un sostegno ben diverso da quello che ha il nostro **porto** a tutti i livelli. Concludo con un concetto espresso recentemente dal Cardinale Angelo Bagnasco per Genova ma che vale anche per noi: «La concordia è il requisito fondamentale per il successo di ogni comunità». Un caro augurio di buon anno, caro Pierluigi . L' autore è presidente Associazione Agenti Marittimi.



Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Diatriba tra sindaco e porto: manca una classe dirigente

Marco Raffaelli Le vicende che stanno agitando la comunità portuale e hanno alimentato l'ennesimo conflitto tra l'Amministrazione Peracchini e il terminalista Lsct sono allarmanti per quello che possono produrre ulteriormente. Ma preoccupanti sono anche i motivi che portano a tutto ciò. Mi permetteranno i protagonisti della diatriba, ma penso infatti che tutto nasca, si protragga e non si risolva per la mancanza della capacità di essere, o tornare ad essere classe dirigente di questa città. Ed è una mancanza che riguarda entrambi: il sindaco con l'amministrazione da una parte; il privato che gestisce il terminal dall'altra. Il **porto** della Spezia ha davanti una fase delicata. Deve assolutamente portare a compimento i tanto attesi interventi infrastrutturali, previsti dal Piano regionale portuale, per mantenere competitività sul mercato e andare incontro a una maggior ambientalizzazione. In questo senso non è oggettivamente più comprensibile il comportamento anestetizzato di Lsct, e credo che oggi non bastino neppure più le parole di rassicurazione che ascoltiamo. Servono fatti e servono ora. Senza scomodare management del passato, penso sia ragionevole aspettarsi, da chi ha ottenuto 53 anni di concessione delle banchine, una gestione del personale attenta alla sua completa tutela, anche nei momenti difficili; visto che poi proprio tutela e aumento dell'occupazione sono inseriti come contropartita alla concessione che è stata data. Per quanto riguarda l'altra parte: in un momento in cui girano voci di disimpegno e il nervosismo pervade una comunità come quella del **porto**, tutto ci si aspetterebbe da un'Amministrazione, tranne che leggere le dichiarazioni che abbiamo letto. Proprio quando servirebbe un intervento politico attento a soffocare le fiamme, il sindaco Peracchini lancia una tanica di benzina, dimenticandosi quanto pil sviluppa il **porto** e a quanti centinaia di spezzini da lavoro. Nonostante passività e dichiarazioni incendiarie, non penso che tutti abbiano smarrito il buon senso per riportare la nave sulla giusta rotta. Ho conosciuto negli ultimi anni dipendenti, lavoratori, imprenditori e rappresentanti delle associazioni che, lavorando nel settore, hanno a cuore la storia e il futuro di un tassello economico fondamentale per il panorama locale e nazionale. Sono essi stessi quella storia e quel futuro, fanno parte anche loro di quella classe dirigente. Penso che debbano essere loro a chiedere di tornare a sedersi intorno a un tavolo e pretendere la fine del conflitto, il ritorno a una responsabilità, per ricevere definitivi chiarimenti e un cronoprogramma che venga rispettato una volta per tutte. Insomma: rassicurazioni concrete, così che si possa tornare a puntare tutti quanti all'obiettivo comune. È quanto mai urgente ingresso di nuove tecnologie, maggior competitività tra gli scali, cambi di assetti con compagnie di navigazione che diventano gestori al 100% di terminal e i precedenti terminalisti che si addentrano in altri segmenti del trasporto merci. In questo "nuovo mondo" il **porto** della Spezia deve farsi trovare pronto. - L'autore è consigliere comunale.



Lettera aperta al sindaco

«Su porto e Lscst una posizione pericolosa»

di Giorgio Bucchioni* Egregio signor Sindaco, caro Pierluigi, credo di doverti esprimere il mio sconcerto per l' evolversi di un conflitto da te innescato con il maggior operatore del **porto** spezzino che ci riporta a tempi che speravamo archiviati. Mi risulta incomprensibile collegare la tua soddisfazione, quando dichiari di aver migliorato la città, con la messa in discussione del futuro della principale attività privata del territorio. Il tuo passato e le esperienze che hai maturato avrebbero dovuto darti la consapevolezza di come sia difficile fare impresa in questo nostro Paese. * Presidente dell' Associazione agenti marittimi.



«Su porto e Lsct una posizione pericolosa»

Il Tuo passato e le esperienze che hai maturato avrebbero dovuto darti la consapevolezza di come sia difficile fare impresa in questo nostro Paese e che sempre più il politico o il pubblico amministratore dovrebbe svolgere il ruolo di "facilitatore" proprio nell'interesse pubblico. Può darsi che Lsct sia in ritardo rispetto agli impegni di investimento ma dovresti chiederTi e chiedergliene la ragione. Sono ormai cinquant'anni che il gruppo Conthip è protagonista e traino dello sviluppo del **porto** e dell'economia della città con risultati importanti per l'occupazione diretta, indiretta ed indotta. Se ti fermi a riflettere vedrai che Lsct, negli anni, è in credito per la mancata esecuzione da parte del pubblico sia per la realizzazione del Piano Regolatore Portuale che per i dragaggi dei fondali: entrambi riferibili a responsabilità e ritardi pubblici. Ritengo quindi ingenerosa oltreché pericolosa la Tua posizione che può collocare la vicenda in un elenco di disaffezione degli investitori internazionali (Ilva, Termini Imerese, Whirlpool, Pernigotti, Alcoa e via elencando). Prescindo dal richiamare la situazione competitiva della portualità dell'alto Tirreno in cui i nostri concorrenti godono di un sostegno ben diverso da quello che ha il nostro **porto** a tutti i livelli. Concludo con un concetto espresso recentemente dal Cardinale Bagnasco per Genova ma che vale anche per noi: La concordia è il requisito fondamentale per il successo di ogni comunità". Un caro augurio di buon anno. Giorgio Bucchioni Presidente dell'Associazione agenti marittimi.

The image shows a newspaper page from 'La Spezia' dated Saturday, December 28, 2019. The main headline is '«Su porto e Lsct una posizione pericolosa»'. The page features several articles and images. On the left, there is a photo of a group of people, with the caption 'DALLA FONDATIONE KENNEDY'. Below it is an article titled 'Premio alla Marina Militare per il soccorso ai boat people'. On the right, there is a large advertisement for 'TUTTO SPEZIA' featuring a modern interior design with a large window and a lamp. The advertisement includes the text 'TUTTO PER ESISTERE ED INTERNO' and 'CONCENZIE E TRAVELLE INVOLGIBILI'.

LEGAMBIENTE

«La salute di cittadini e lavoratori viene prima di tutto»

Legambiente interviene sullo stato di attuazione delle prescrizioni ministeriali allegate alla valutazione di impatto ambientale connessa all'approvazione del piano regolatore portuale: «Vorremmo che il Ministero dell'ambiente ci dicesse se, dopo 14 anni dall'approvazione del piano, le prescrizioni ambientali sono state adottate e attuate. In caso contrario qualcuno dovrebbe intervenire. Rumori, polveri e consumi di suolo e mare dovevano rientrare in un contesto di gestione integrata del **porto**, città e Golfo, mentre ormai il dibattito si sta appiattendo sul gioco a incastri di Calata Paita, Molo Garibaldi, eccetera. Chiediamo di riattivare il tavolo sul piano regolatore da troppi anni sospeso».

The screenshot shows a newspaper page with the following content:

- Top Header:** SABATO - 28 DICEMBRE 2019 - LA NAZIONE | 11..
- Section Header:** Tutto Spezia
- Lead Article:** «Su porto e Lact una posizione pericolosa». Includes a photo of a man and woman and text about environmental concerns in the port area.
- Other Articles:** 'Premio alla Marina Militare per il soccorso ai boat people', 'Pesce senza etichette. Multe per 42mila euro', and 'Cotture in punto'.
- Bottom Section:** Advertisement for 'TENCEL PER ESTERNO (D INTERNI)' with contact information for 'F.M. FERRARI & C. S.p.A.'.

Porti: Agenti marittimi Spezia, polemica con Lscst pericolosa

Per Legambiente torni al centro problema consumo suolo e rumor

"Sconcerto" è quanto esprime il presidente dell' associazione agenti marittimi del porto della Spezia Giorgio Bucchioni, già presidente dell' **autorità portuale**, sulla presa di posizione del sindaco Pierluigi Peracchini sui ritardi di Contship. Il primo cittadino aveva detto all' ANSA che se entro gennaio il terminal Lscst del gruppo Contship non avesse emesso l' atteso bando per l' ampliamento di molo Garibaldi, utile a liberare dai container Calata Paita dove sorgerà il nuovo terminal crocieristico, l' Authority avrebbe dovuto revocare le concessioni relative. Bucchioni ha inviato una lettera aperta al sindaco esprimendo "sconcerto per l' evolversi di un conflitto da te innescato con il maggior operatore del porto spezzino che ci riporta a tempi che speravamo archiviati. Può darsi che Lscst sia in ritardo rispetto agli impegni di investimento. Sono ormai 50 anni che Contship è protagonista e traino dello sviluppo del porto e dell' economia della città con risultati importanti per l' occupazione. Lscst, negli anni, è in credito per la mancata esecuzione da parte del pubblico sia per la realizzazione del Piano Regolatore **Portuale** che per i dragaggi dei fondali. Ritengo quindi ingenerosa oltretutto pericolosa la tua posizione che può collocare la vicenda in un elenco di disaffezione degli investitori internazionali". Sulla questione interviene anche Legambiente La Spezia richiamando a una "riflessione sullo stato di attuazione delle prescrizioni ministeriali allegata alla Valutazione di Impatto Ambientale connessa all' approvazione del Piano Regolatore **Portuale**. Rumori, polveri e consumi di suolo e mare dovevano rientrare in un contesto di gestione integrata del porto, di città e di Golfo, mentre ormai il dibattito si sta appiattendendo sul gioco a incastri di Calata Paita e Molo Garibaldi". (ANSA).



Città della Spezia

La Spezia

Raffaelli: "Sindaco e LSCT, siate classe dirigente della città"

La Spezia - "Le vicende che stanno agitando la comunità portuale ed hanno alimentato l'ennesimo conflitto tra l'Amministrazione Peracchini e il terminalista LSCT sono allarmanti per quello che possono produrre ulteriormente. Ma preoccupanti sono anche i motivi che portano a tutto ciò. Mi permetteranno i protagonisti della diatriba ma penso infatti che tutto nasca, si protragga e non si risolva per la mancanza della capacità di essere, o tornare ad essere - scegliete voi -, classe dirigente di questa città. E, lo dico con franchezza, è una mancanza che riguarda entrambi: il Sindaco con l'Amministrazione da una parte; il privato che gestisce il terminal dall'altra. Il **porto** della Spezia ha davanti una fase delicata. Deve assolutamente portare a compimento i tanto attesi interventi infrastrutturali, previsti dal PRP, per mantenere competitività sul mercato e andare incontro ad una maggior ambientalizzazione. In questo senso non è oggettivamente più comprensibile il comportamento anestetizzato di LSCT, e credo che oggi non bastino neppure più le parole di rassicurazione che ascoltiamo. Servono fatti e servono ora. E, senza scomodare management del passato, penso sia ragionevole aspettarsi, da chi ha ottenuto 53 anni di concessione delle banchine, una gestione del personale attenta alla sua completa tutela, anche nei momenti difficili; visto che poi proprio tutela e aumento dell'occupazione sono inseriti come contropartita alla concessione che è stata data. Per quanto riguarda l'altra parte: in un momento in cui girano voci di disimpegno e il nervosismo pervade una comunità come quella del **porto**, tutto ci si aspetterebbe da un'Amministrazione, tranne che leggere le dichiarazioni che abbiamo letto. Proprio quando servirebbe un intervento politico attento a soffocare le fiamme - e in questa vicenda penso che la politica debba assumere anche quel ruolo - il Sindaco Peracchini lancia una tanica di benzina nell'incendio, dimenticandosi quanto più sviluppa il **porto** e a quanti centinaia di spezzini da lavoro. Ma, nonostante passività e dichiarazioni incendiarie, non penso che tutti abbiano smarrito il buon senso per riportare la nave sulla giusta rotta. Ho conosciuto negli ultimi anni dipendenti, lavoratori, imprenditori e rappresentanti delle associazioni che, lavorando nel settore, hanno a cuore la storia ed il futuro di un tassello economico fondamentale per il panorama locale e nazionale. Sono essi stessi quella storia e quel futuro, fanno parte anche loro di quella classe dirigente. Penso che, di fronte a tutto ciò, debbano essere loro a chiedere di tornare a sedersi tutti intorno a un tavolo, e, in quella sede, pretendere la fine del conflitto, il ritorno ad una responsabilità, per ricevere definitivi chiarimenti e un cronoprogramma che venga rispettato una volta per tutte. Insomma: rassicurazioni concrete, così che si possa tornare a puntare tutti quanti all'obiettivo comune. È quando mai urgente, se è vero che si vive un tempo in cui il mondo dello shipping affronta trasformazioni epocali: ingresso di nuove tecnologie; maggior competitività tra gli scali; cambi di assetti con compagnie di navigazione che diventano gestori al 100% di terminal, ed i precedenti terminalisti che si addentrano in altri segmenti del trasporto merci. In questo "nuovo mondo" il **porto** della Spezia deve farsi trovare pronto, quantomeno provarci." Marco Raffaelli Venerdì 27 dicembre 2019 alle 11:25:31 Redazione.



Citta della Spezia

La Spezia

Porto, Bucchioni 'richiama' il sindaco: "Posizioni pericolose"

L' ex numero uno dell' Autorità portuale, oggi presidente degli Agenti marittimi, scrive al primo cittadino Pierluigi Peracchini.

La Spezia - Le parole perentorie dedicate in questi giorni dal sindaco della Spezia Pierluigi Peracchini e Lsct stanno inevitabilmente creando un certo dibattito, nel quale oggi si inserisce la lettera aperta al primo cittadino di Giorgio Bucchioni, presidente dell' Associazione agenti marittimi della Spezia, nonché ex numero uno della Confindustria spezzina e dell' **Autorità portuale**.

"Egregio Sig. Sindaco, caro Pierluigi - scrive Bucchioni -, credo di doverTi esprimere il mio sconcerto per l' evolversi di un conflitto da Te innescato con il maggior operatore del porto spezzino che ci riporta a tempi che speravamo archiviati. Mi risulta incomprensibile collegare la Tua soddisfazione, quando dichiari di aver migliorato la città, con la messa in discussione del futuro della principale attività privata del territorio. Il Tuo passato e le esperienze che hai maturato avrebbero dovuto darti la consapevolezza di come sia difficile fare impresa in questo nostro Paese e che sempre più il politico o il pubblico amministratore dovrebbe svolgere il ruolo di 'facilitatore' proprio nell' interesse pubblico. Può darsi che Lsct sia in ritardo rispetto agli impegni di investimento ma dovresti chiederTi e chiedergliene la ragione".

Impegni che, com' è noto, riguardano l' ampliamento del Molo Garibaldi, cosa che consentirebbe la liberazione di Calata Paita e quindi lo sprigionamento di quell' effetto domino destinato a donare alla Spezia la nuova stazione crocieristica. "Sono ormai cinquant' anni - continua Bucchioni - che il gruppo Conthip è protagonista e traino dello sviluppo del porto e dell' economia della città con risultati importanti per l' occupazione diretta, indiretta ed indotta. Se ti fermi a riflettere vedrai che Lsct, negli anni, è in credito per la mancata esecuzione da parte del pubblico sia per la realizzazione del Piano Regolatore **Portuale** che per i dragaggi dei fondali: entrambi riferibili a responsabilità e ritardi pubblici. Ritengo quindi ingenerosa oltreché pericolosa la Tua posizione che può collocare la vicenda in un elenco di disaffezione degli investitori internazionali (Ilva, Termini Imerese, Whirlpool, Pernigotti, Alcoa e via elencando). Prescindo dal richiamare la situazione competitiva della portualità dell' alto Tirreno in cui i nostri concorrenti godono di un sostegno ben diverso da quello che ha il nostro porto a tutti i livelli. Concludo con un concetto espresso recentemente dal Cardinale Bagnasco per Genova ma che vale anche per noi: la concordia è il requisito fondamentale per il successo di ogni comunità". Venerdì 27 dicembre 2019 alle 17:28:39 REDAZIONE redazione@cittadellaspezia.com.



Citta della Spezia

La Spezia

Porto, Legambiente: "Dibattito ridotto a gioco di incastri, riattiviamo tavolo Prp"

L'associazione: "Vorremmo che il Ministero ci dicesse se le prescrizioni ambientali sono state adottate e attuate".

La Spezia - Legambiente interviene nel dibattito cittadino che tiene banco da giorni, richiamando "porto" e città ad un momento di riflessione sullo stato di attuazione delle prescrizioni ministeriali allegate alla Valutazione di Impatto Ambientale connessa all' approvazione del Piano regolatore portuale attualmente in vigore - si legge nella nota-. Vorremmo che il Ministero dell' Ambiente ci dicesse se, dopo quasi 14 anni dall' approvazione del Prp, le prescrizioni ambientali sono state adottate e attuate. In caso contrario qualcuno dovrebbe intervenire. Rumori, polveri e consumi di suolo e mare - secondo Legambiente - dovevano rientrare in un contesto di gestione integrata del porto, di città e di Golfo, mentre ormai il dibattito si sta appiattendendo sul gioco a incastri di Calata Paita, Molo Garibaldi ecc. Chiediamo di riattivare il tavolo sul Prp da troppi anni sospeso e non più fatto funzionare". Venerdì 27 dicembre 2019 alle 17:18:09 Redazione redazione@cittadellaspezia.com.

Tiguan 1.5 TSI Da 25.900 € con finanziamento
Con disattivazione dei cilindri Progetto Valore Volkswagen

O L'UNAIÒ DEÀ SPEZIA 2020

CITTÀ DELLA SPEZIA
Comune di La Spezia (La Spezia) - 19100
Distanza approssimativa Venerdì 27 Dicembre, ore 17:20

31 DICEMBRE **CAPODANNO ALLA SPEZIA**
Festa di Capodanno a La Spezia

ATTUALITÀ
Porto, Legambiente: "Dibattito ridotto a gioco di incastri, riattiviamo tavolo Prp"
L'associazione: "Vorremmo che il Ministero ci dicesse se le prescrizioni ambientali sono state adottate e attuate".

PRP IN ATTUALITÀ
La Spezia - Legambiente interviene nel dibattito cittadino che tiene banco da giorni, richiamando "porto" e città ad un momento di riflessione sullo stato di attuazione delle prescrizioni ministeriali allegate alla Valutazione di Impatto Ambientale connessa all' approvazione del Piano regolatore portuale attualmente in vigore - si legge nella nota-. Vorremmo che il Ministero dell' Ambiente ci dicesse se, dopo quasi 14 anni dall' approvazione del Prp, le prescrizioni ambientali sono state adottate e attuate. In caso contrario qualcuno dovrebbe intervenire. Rumori, polveri e consumi di suolo e mare - secondo Legambiente - dovevano rientrare in un contesto di gestione integrata del porto, di città e di Golfo, mentre ormai il dibattito si sta appiattendendo sul gioco a incastri di Calata Paita, Molo Garibaldi ecc. Chiediamo di riattivare il tavolo sul Prp da troppi anni sospeso e non più fatto funzionare".

Venerdì 27 dicembre 2019, ore 17:18:09
redazione@cittadellaspezia.com

Guarda Anche
L'arrivo degli operai da Salerno

EN EVIDENZA
CAPODANNO 2020 PALAZZO PICCOLI
Straordinaria apertura di Palazzo Piccoli in via Mazzini 37 a Sarzana, per il Capone di San Silvestro

Città della Spezia

La Spezia

Lettera: "Navi da crociera, un rumore insopportabile"

- Ci tengo a ringraziare l' **Autorità portuale** e ogni organo competente in materia per aver allietato me e tutti i residenti di Canaletto e dintorni con la presenza, il giorno di Santo Stefano, dell' ennesima nave dal motore estremamente rumoroso che mi ha tolto. Troppo spesso la causa dell' inquinamento acustico del quartiere viene imputata solo ai movimenti di carico e scarico o ai Tir che suonano il clacson (cosa senz' altro vera) ma ciò che veramente fa saltare i nervi è questo rumore profondo ed insistente cui non si può essere sottoposti per periodi così lunghi senza ripercussioni in termini di stress e nervoso. Mi chiedo se le navi che vengono fatte entrare in porto siano in regola con le normative vigenti in materia e, se così non fosse, perchè non si interviene in questo senso. Ringrazio l' amministrazione comunale o chi per essa per l' installazione delle barriere fonoassorbenti ma tali dispositivi non hanno alcuna efficacia per questo genere di rumore. Ormai sono esasperata così come tanti residenti del quartiere. Capisco bene che il porto sia un' indotto importantissimo di lavoro per tutta la città però non si può vivere in queste condizioni. Nelle città moderne i porti commerciali così vicini ai quartieri residenziali sono dotati di dispositivi in grado di rendere sopportabile la convivenza tra ambiente di lavoro e domestico, vorrei che anche a Spezia fosse così. Questa mia lettera vuole essere un appello all' amministrazione e agli organi competenti affinché si trovi una soluzione. LETTERA FIRMATA Venerdì 27 dicembre 2019 alle 19:17:40 Redazione.



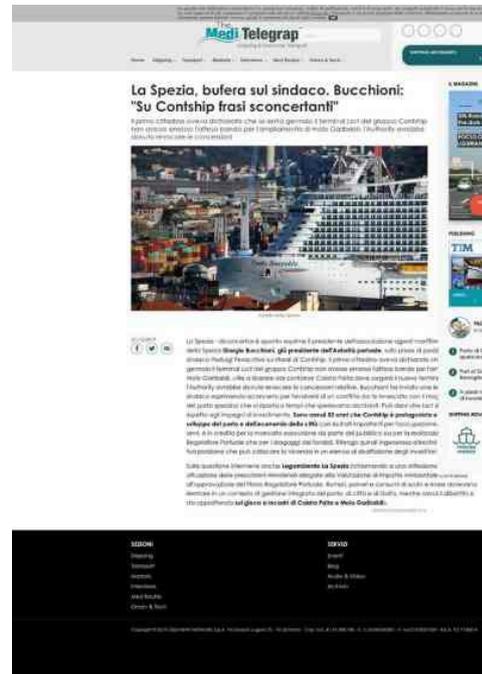
The Medi Telegraph

La Spezia

La Spezia, bufera sul sindaco. Bucchioni: "Su Contship frasi sconcertanti"

Il primo cittadino aveva dichiarato che se entro gennaio il terminal Lsct del gruppo Contship non avesse emesso l' atteso bando per l' ampliamento di molo Garibaldi, l' Authority avrebbe dovuto revocare le concessioni

La Spezia - «Sconcerto» è quanto esprime il presidente dell' associazione agenti marittimi del porto della Spezia Giorgio Bucchioni, già presidente dell' **Autorità portuale**, sulla presa di posizione del sindaco Pierluigi Peracchini sui ritardi di Contship. Il primo cittadino aveva dichiarato che se entro gennaio il terminal Lsct del gruppo Contship non avesse emesso l' atteso bando per l' ampliamento di molo Garibaldi, utile a liberare dai container Calata Paita dove sorgerà il nuovo terminal crocieristico, l' Authority avrebbe dovuto revocare le concessioni relative. Bucchioni ha inviato una lettera aperta al sindaco esprimendo «sconcerto per l' evolversi di un conflitto da te innescato con il maggior operatore del porto spezzino che ci riporta a tempi che speravamo archiviati. Può darsi che Lsct sia in ritardo rispetto agli impegni di investimento. Sono ormai 50 anni che Contship è protagonista e traino dello sviluppo del porto e dell' economia della città con risultati importanti per l' occupazione. Lsct, negli anni, è in credito per la mancata esecuzione da parte del pubblico sia per la realizzazione del Piano Regolatore **Portuale** che per i dragaggi dei fondali. Ritengo quindi ingenerosa oltreché pericolosa la tua posizione che può collocare la vicenda in un elenco di disaffezione degli investitori internazionali». Sulla questione interviene anche Legambiente La Spezia richiamando a una «riflessione sullo stato di attuazione delle prescrizioni ministeriali allegate alla Valutazione di Impatto Ambientale connessa all' approvazione del Piano Regolatore **Portuale**. Rumori, polveri e consumi di suolo e mare dovevano rientrare in un contesto di gestione integrata del porto, di città e di Golfo, mentre ormai il dibattito si sta appiattendendo sul gioco a incastri di Calata Paita e Molo Garibaldi ».



Citta della Spezia

La Spezia

Ecco Costa Smeralda, l'ammiraglia green a gnl

Attraccata a Molo Garibaldi, scalerà la Spezia per tutto l'inverno. Promette di eliminare quasi totalmente le emissioni di ossidi di zolfo e particolato e di ridurre le emissioni di ossido di azoto e CO2.

La **Spezia** - Dieci giorni fa il primo rifornimento di gas naturale liquefatto nel **porto** di Barcellona, poi la crociera inaugurale nel Mediterraneo Occidentale che oggi tocca la **Spezia**. Ecco Costa Smeralda, la nuova ammiraglia a basso impatto ambientale della compagnia di navigazione, che questa mattina ha attraccato al Molo Garibaldi che scalerà per tutta la stagione invernale. "Costa Smeralda - fa sapere l'azienda - è la prima nave della flotta Costa a utilizzare, sia in **porto** sia in navigazione, il gas naturale liquefatto. L' LNG consente di migliorare la qualità dell' aria e proteggere l' ambiente, eliminando quasi totalmente le emissioni di ossidi di zolfo (zero emissioni) e particolato (riduzione del 95-100%), e riducendo significativamente anche le emissioni di ossido di azoto (riduzione diretta dell' 85%) e di CO2 (riduzione sino al 20%)". La nuova ammiraglia, che ha una stazza lorda di oltre 180mila tonnellate ed è stata costruita nel cantiere Meyer di Turku (Finlandia), partirà domani per la sua prima crociera nel Mediterraneo proprio da Savona. L' itinerario di una settimana toccherà Marsiglia, Barcellona, Palma di Maiorca, Civitavecchia e La **Spezia**. "Con l' entrata in servizio di Costa Smeralda l' utilizzo dell' LNG

per le navi da crociera diventa sempre più una realtà concreta, in grado di portare da subito benefici tangibili in termini di riduzione dell' impatto ambientale. Il Gruppo Costa è stato il primo al mondo a credere in questa tecnologia, investendo nella costruzione di ben cinque nuove navi a LNG, che segnano un percorso di trasformazione verso un turismo sempre più sostenibile" - ha dichiarato Neil Palomba, Direttore Generale di Costa Crociere. "Costa Smeralda rappresenta inoltre un progetto unico, in grado di coniugare l' innovazione responsabile con quella di prodotto, perché offrirà un' esperienza di vacanza mai vista prima, in cui l' ospitalità italiana resta elemento fondamentale e distintivo del nostro brand". Grazie all' entrata in servizio di Costa Smeralda e della sua gemella Costa Toscana nel 2021, il Gruppo Costa rafforzerà ulteriormente l' impatto economico generato in Italia, che nel 2018 è stato pari a 3,5 miliardi di euro, per 17.000 posti di lavoro creati. Nel 2020 sono infatti previste circa 450 nuove assunzioni di personale italiano per lavorare nel settore accoglienza delle navi della flotta. Particolarmente rilevante sarà anche la crescita della spesa sostenuta direttamente dagli ospiti nelle varie tappe della crociera, pari ad un valore medio di 74,60 euro a passeggero in ogni **porto** europeo toccato dalle navi della compagnia. Ad esempio a Savona, home port principale della compagnia, è previsto un traffico di 900.000 passeggeri nel 2020, con un incremento del 30% circa rispetto all' anno precedente. Costa Smeralda è una vera e propria "smart city" itinerante. Oltre alla grande novità dell' alimentazione a gas naturale liquefatto, la nave dispone di una serie di innovazioni tecnologiche d' avanguardia studiate per ridurre ulteriormente l' impatto ambientale. L' intero fabbisogno giornaliero di acqua viene soddisfatto trasformando direttamente quella del mare, tramite l' utilizzo di dissalatori. Il consumo energetico è ridotto al minimo grazie a un sistema di efficientamento energetico intelligente. Su Costa Smeralda partirà inoltre un ulteriore processo di razionalizzazione della plastica monouso, che sulle navi Costa è stata già eliminata da anni per la maggior parte degli utilizzi nel contesto della ristorazione e sostituita con materiali alternativi. Una volta esteso all' intera flotta, questo processo porterà a ridurre di oltre 50 tonnellate l' anno il consumo di plastica, anticipando gli obiettivi della Direttiva Europea. A bordo verrà effettuato il 100% di raccolta differenziata a bordo e il riciclo di materiali quali



Citta della Spezia

La Spezia

che saranno parte di un approccio integrato, finalizzato alla concretizzazione di progetti di economia circolare. Anche sulla nuova ammiraglia verrà dedicata grande attenzione al tema del cibo, con il programma 4GOODFOOD, dedicato alla riduzione degli sprechi alimentari e al recupero delle eccedenze per fini sociali. A questo riguardo, Costa Smeralda sostituirà Costa Diadema per lo sbarco delle eccedenze alimentari e la loro distribuzione ad associazioni caritative selezionate in ogni porto di scalo compreso nell' itinerario, realizzato in collaborazione con la Federazione Europea Banco Alimentare. Venerdì 27 dicembre 2019 alle 10:15:32 Redazione.

Partito il nuovo Centro Unico servizi alla merce di S. Stefano Magra

LA SPEZIA Non è stato un caso se la conferenza stampa di fine anno dell'AdSP è stata organizzata a Santo Stefano di Magra. E' partito infatti ufficialmente la settimana scorsa il Centro Unico per i Servizi alle Merci del retroporto di S. Stefano, primo del genere in Italia. Il CUS, in cui da cui vengono effettuati contemporaneamente tutti i controlli, ad esclusione di quelli disposti dall'Autorità Giudiziaria e di quelli svolti dagli organi competenti per la sicurezza dello Stato e dalle forze di polizia, è stato mostrato dalla presidente dell'AdSP del Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo ai rappresentanti delle massime istituzioni ed ai membri della comunità portuale. Con la realizzazione del CUS, l'Ente, oltre a lavorare nel solco delle disposizioni della legge di riforma della 84/94, ha recepito prontamente diverse norme comunitarie che a breve entreranno in vigore e che puntano fortemente, tra l'altro, sull'efficientamento dei controlli alla merce, che condizionano in maniera significativa l'efficienza dei porti italiani. La legge di riforma istituisce, infatti, lo Sportello Unico Doganale e dei controlli, che ha la competenza dei controlli relativi a tutti gli adempimenti connessi all'entrata e uscita delle merci nel o dal territorio nazionale. A ciò si aggiunge il recepimento da parte del nostro Paese del Regolamento di esecuzione UE 625/2017, la cui entrata in vigore, prevista tre giorni fa, è poi slittata di alcuni mesi ed in virtù del quale sono stabiliti requisiti minimi e dotazioni adeguate per i posti di controllo frontaliere relativamente al controllo della merce fresca, perfettamente rispettati dal CUS di S. Stefano Magra. All'interno del CUS opereranno l'Agenzia delle Dogane, la Guardia di Finanza, la Sanità Marittima (veterinario, fitopatologo), i Carabinieri Forestali, la Polizia di Frontiera, l'Age Control. Il Centro è dotato di spazi coperti per l'apertura dei contenitori, di moderne celle frigo, di uno scanner molecolare di nuova generazione fornito dall'Agenzia delle Dogane ed infine, di una palazzina per gli uffici, dove hanno trovato spazio tutti i soggetti interessati. Le operazioni di trasporto della merce dal porto a Santo Stefano, con corridoio controllato da UIRNET e la movimentazione della merce soggetta a controllo, sono state affidate a La Spezia Port Service, importante realtà, riferimento della maggior parte degli operatori spezzini nel campo della logistica. È quindi diventato possibile liberare aree in porto trasferendo la merce al retro porto in maniera efficiente e sicura, con un notevole guadagno anche in termini di tempo, visto l'indubbio efficientamento che si conseguirà nelle operazioni di controllo. Oltre alla visita guidata al Centro, negli spazi presi in locazione dalla proprietaria RFI, sono state illustrate dalla presidente e dal segretario generale Francesco Di Sarcina, le attività dell'Ente svolte nel 2019 e quelle in dirittura finale. È ormai quasi definita la struttura del Documento di Pianificazione Energetica ed Ambientale, tappa fondamentale per avviare la trasformazione del porto in chiave sempre più green, con particolare riferimento alla riduzione delle emissioni di CO2. Il Documento, che sarà presentato a Gennaio, permette di introdurre iniziative, anche infrastrutturali, fondamentali per un vero salto di qualità nella gestione delle componenti ambientali, come ad esempio l'implementazione del GNL per vari usi in porto. A questo proposito è stato firmato in questi giorni, il protocollo per la promozione, la diffusione, la realizzazione e l'accettazione sociale di una rete di distribuzione del Gas Naturale Liquefatto tra Regione Liguria e numerosi altri enti, tra cui la nostra AdSP. Obiettivo del DEASP è quello di valutare la situazione attuale dei porti della Spezia e di Marina di Carrara, studiando il fabbisogno energetico delle attività interne al demanio marittimo interessato, ciò al fine di proporre una serie di soluzioni tecnologiche che consentano di ridurre l'impiego di energia primaria a parità di servizi offerti, privilegiando le tecnologie maggiormente





La Gazzetta Marittima

La Spezia

importante sul fronte ambientale era già stato compiuto a ottobre con la firma dell'accordo per ridurre l'impatto delle emissioni in atmosfera da parte delle navi passeggeri di Royal Caribbean, Costa Crociere, MSC, AIDA, Azamara e Celebrity Cruises, che dovranno utilizzare un combustibile con percentuale di zolfo inferiore allo 0,1% prima dell'ingresso in porto. Il Documento di Pianificazione Strategica di Sistema, strumento che delinea le strategie e gli obiettivi del Sistema Portuale da declinare in seguito nei Piani Regolatori Portuali dei singoli scali, redatto dagli uffici dell'Ente coordinati dal segretario generale, è stato adottato nel luglio di quest'anno dal Comitato di Gestione, dopo aver ottenuto il parere favorevole dai quattro Consigli Comunali interessati. Ora si è in attesa del perfezionamento dell'intesa tra Regione Liguria, Regione Toscana e Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Continua inoltre il piano di razionalizzazione delle Società partecipate; le quote della partecipazione della **AdSP** nella società LSSR La Spezia Shunting Railways, pari al 20% del Capitale sociale, poste in vendita con procedura di evidenza pubblica, potranno essere cedute a gennaio, essendo pervenuta una offerta di acquisto. Per ciò che riguarda i dati di traffico del Sistema Portuale (La Spezia e Carrara), il traffico contenitori si dovrebbe attestare complessivamente a circa 1,485 milioni di TEUs movimentati, con una leggera flessione dovuta alla diminuzione del traffico di trasbordo nel porto della Spezia. Il traffico passeggeri registra un totale di 648 mila pax in transito, con un incremento del 30% sul 2018. Il traffico complessivo si attesta a 18,7 milioni di tonnellate (+2,2%). La Spezia è stabile con 15,7 milioni di tons. E Marina di Carrara raggiunge 3 milioni di tonnellate (+20%). Sul fronte delle crociere, ottenuto da parte delle tre compagnie l'assenso della commissione Antitrust, tra due giorni verranno stipulati gli atti con MSC, Royal Caribbean e Costa Crociere per la gestione del Terminal e l'avvio del progetto della nuova stazione crociere della Spezia. È invece di poche settimane fa la notizia che il 19 dicembre partiranno le prenotazioni per i primi viaggi delle nuove navi, ancora in costruzione da parte di Fincantieri, della Virgin Voyages, la compagnia di Richard Branson. Questa prestigiosa compagnia, anche grazie al lavoro effettuato dall'Ente, ha scelto di far scalare regolarmente, a partire da maggio 2021 il porto di Marina di Carrara alla nave Valiant Lady, che partendo da Barcellona, toccherà Ibiza, Tolone, Ajaccio, Cagliari e lo scalo apuano. Sempre per Marina di Carrara, in arrivo un finanziamento UE di 2.263.000 euro derivante dalla partecipazione dell'Ente al progetto comunitario MARBLE MARitime port Bridging Landside infrastructure, relativo al miglioramento dell'accessibilità del porto. Il progetto ha come obiettivo generale quello di migliorare la connessione tra il porto di Marina di Carrara e le reti di trasporto stradali e ferroviarie ad esso afferenti e coprirà parte dei costi relativi ai lavori di adeguamento del sistema multimodale di accesso al porto e delle opere marittime necessarie per la loro messa in sicurezza. Da segnalare per Marina di Carrara la ricollocazione delle imbarcazioni dei pescatori professionisti sui nuovi pontili installati sulla banchina Buscaiol; immediatamente alle spalle del pontile, a terra, sono stati attrezzati i nuovi spazi per le attrezzature e, sul fronte verso Viale Colombo, è operativo il nuovo punto vendita del pescato, che dispone alle spalle di spazi attrezzati per ognuno dei concessionari e moderne celle frigo. Tra gli eventi organizzati nel 2019 si segnala la seconda edizione di BILOG, che ha visto la partecipazione di 74 relatori e 400 operatori del settore provenienti da Austria, Belgio, Danimarca, Germania, Regno Unito, Polonia, Spagna, Irlanda, Olanda, ecc. Nel 2019 è stata organizzata anche la mostra Dalla Terraferma alla Terra Promessa, organizzata dall'**AdSP** con il patrocinio Comune della Spezia ed il supporto della Fondazione Carispezia. La mostra, curata da Rachel Bonfil e Fiammetta Martegani del Museo Eretz di Tel Aviv in collaborazione con la Fondazione Museo della Shoah di Roma e il patrocinio dell'Ambasciata d'Israele a Roma, è stata visitata da centinaia di crocieristi, studenti e gruppi di ebrei residenti in Italia e all'estero.

La Corsica Ferries attracca in porto per il veglione

Laura Ivani / LA SPEZIA Corsica Ferries torna alla Spezia. La compagnia di traghetti, che anni fa collegava la città con le isole del Tirreno, ha organizzato una speciale mini crociera di Capodanno. Il traghetto in arrivo da Bastia, a bordo del quale si terrà un gran galà vista Golfo dei Poeti, arriverà in banchina il 31 dicembre alle 11.30, per salpare il primo gennaio alle 16. Giusto il tempo di festeggiare il nuovo anno. L'ormeggio della nave Ro-Ro Mega Express Five (che può trasportare anche automobili) sarà su molo Garibaldi ovest. La rampa per la discesa delle auto sarà su calata Malaspina. E sarà un ritorno agli anni Novanta, quando La Spezia era scalo per i traghetti passeggeri. Potrebbe tornare a esserlo. La mini crociera di Capodanno è un esperimento. Se funzionerà, si apriranno nuove tratte. Specie nei periodi di calo del traffico crociere, da ottobre a maggio, per puntare alla destagionalizzazione. L'obiettivo però è riuscire a ospitare anche in estate sia crociere sia i traghetti, insieme. Occorre trovare gli spazi. Il traghetto che arriverà il giorno di San Silvestro, lungo 178 metri, potrebbe ospitare 500 persone. I passeggeri potranno partecipare al party di bordo, al via dalle 18. Accesso vietato da terra. Ma i passeggeri potranno decidere di scendere, in ogni momento, con le auto. E passare Capodanno in città. O in qualche altro luogo dello Spezzino. Il terminal garantirà un servizio sicurezza, che scorterà ogni mezz'ora i mezzi in entrata e uscita. La mini crociera è stata proposta dagli stessi armatori, rimasti affascinati dal golfo. L'idea è venuta mentre si trovavano in città, mentre una delle imbarcazioni era in manutenzione nel bacino di carenaggio.



«Ricchi a spese dell' ecosistema»

Il Wwf: «Massa Carrara è il 97° posto per l' ambiente ed al 13° posto per ricchezza. Qualcosa vorrà dire...»

MASSA «A fine 2019 Massa Carrara è ancora luogo invivibile. Lo dicono i dati del Sole 24 Ore che la pone agli ultimi posti per la qualità dell' ambiente al 97° posto su 107 province», lo rende noto il Wwf e aggiunge: «Nella classifica generale della qualità della vita, scende dal 67° posto del 2018 al 71° posto nel 2019 mentre si pone al 13° posto per ricchezza. A Massa Carrara ci si arricchisce a spese dell' ambiente». Il Wwf sottolinea una nota di merito: «Ha il 1° posto nella qualità dell' aria, cosa strana se come si vede dal mare verso la montagna una coltre grigiastra avvolge la pianura per lo smog. Dalle falde acquifere inquinate da decenni di industria chimica all' inceneritore della Farmoplant che smaltiva rifiuti pericolosi da tutta Europa, basti pensare che in provincia negli anni '70-80 avevano sede legale decine di aziende che trattavano rifiuti di tutta Italia e dall' estero, con il porto di Marina di Carrara ospite delle navi dei veleni, per non parlare dell' inquinamento da marmettola, le "Alpi Apuane liquide" che hanno inquinato fiumi a mare e lo fanno anche adesso e l' esportazione del marmo che manca di una filiera locale». Il Wwf «auspica l' attenzione della magistratura sul mondo marmo» ed esamina il quadro ambientale: «Il territorio ricoperto di decine di discariche di rifiuti pericolosi sopra e sotto terra, la discarica della Cjmeco di Aulla, della Buca degli Sforza e del sito vicino al Canal-Ginese a Montignoso sono presenti da decenni tra quelle più pericolose». Un elenco implacabile. Il Wwf di Massa Carrara augura un 2020 senza botti per rispetto degli amici animali e il ritorno del rispetto per l' ambiente, la legalità, la salute e la serenità intellettuale». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Ambiente e ampliamento: ecco il nuovo porto

Attenzione per l'erosione e persino per i cetacei: queste le linee guida sul futuro dello scalo di Marina date dalla Regione

CARRARA Espansione del porto con un occhio di riguardo all' ambiente e all' erosione. Sono queste le linee guida che la giunta toscana ha trasmesso al consiglio regionale. «Si tratta - scrivono da Firenze - di un decisivo passo avanti per lo sviluppo e la riqualificazione del porto di Marina». La giunta toscana ha approvato, su proposta dell' assessore ai Trasporti e infrastrutture Vincenzo Ceccarelli (nella foto), gli indirizzi da trasmettere al consiglio regionale che serviranno ad approvare, d' intesa fra Regione Toscana, ministero dei Trasporti e Regione Liguria, il documento di pianificazione strategica del sistema portuale del Mar Ligure Orientale, principale strumento per lo sviluppo del sistema portuale che ne definisce nel dettaglio tutti gli aspetti, dalla perimetrazione delle aree e delle funzioni strettamente portuali e retroportuali fino ai collegamenti infrastrutturali e con i centri urbani. Gli indirizzi che il consiglio regionale dovrà fare propri ai fini della sottoscrizione dell' intesa fanno riferimento ai principali aspetti legati all' espansione del porto e al suo impatto con le problematiche energetico-ambientali, l' erosione costiera, all' habitat di alcune specie di cetacei che di frequente sono stati segnalati nelle acque della zona (Carrara è partner del Santuario Pelagos). E ancora dovranno essere valutati gli effetti del riassetto funzionale e urbanistico di Marina sul traffico crocieristico e sull' attività produttiva retroportuale e del settore della nautica da diporto. Toccherà ora al consiglio regionale approvare il documento di indirizzi, che la giunta ha deciso in coerenza con gli strumenti di programmazione regionale. «Il documento che inviamo al consiglio regionale per l' approvazione - spiega l' assessore Ceccarelli - fa fare un passo avanti decisivo verso l' intesa per lo sviluppo complessivo del sistema portuale del mar ligure orientale che è lo strumento fondamentale per il riassetto del porto di Marina. Questa delibera si accompagna ad un altro provvedimento approvato sempre su mia proposta nella giunta: lo schema di atto integrativo all' accordo di programma siglato nel febbraio del 2018, fra Regione e Autorità portuale, per la riqualificazione del water front. Entrambi i provvedimenti - prosegue Ceccarelli - sono centrali per il rilancio del porto di Marina e rendono più sicuro e veloce il percorso per la realizzazione degli interventi previsti». Nelle prossime settimane è previsto un nuovo step per l' avvio dei cantieri dei primi lotti del water front. Anche sul fronte delle crociere il fermento è alto. Sono partite da pochi giorni le prenotazioni per i primi viaggi delle nuove navi, ancora in costruzione da parte di Fincantieri, della Virgin Voyages, la compagnia di Richard Branson. Questa prestigiosa compagnia, anche grazie al lavoro effettuato dall' Autorità portuale, ha scelto di far scalare regolarmente, a partire da maggio 2021 il porto di Marina di Carrara alla nave Valiant Lady, che partendo da Barcellona, toccherà Ibiza, Tolone, Ajaccio, Cagliari e lo scalo apuano. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Fiumi e inquinamento Il Wwf tira le orecchie Lungo elenco dei disastri della nostra provincia: dal Lavello alle cave, lago di Porta e falde

CARRARA «La provincia è ancora luogo invivibile secondo i dati del Sole 24 Ore». Così il vice presidente del Wwf Alta Toscana Gianluca Giannelli commenta i dati che ci pongono al 97esimo posto per la qualità dell'ambiente. «Con una classifica della qualità della vita in cui scende dal 67° posto al 71°, ci si pone al 13° posto per ricchezza» Giannelli spiega che «a Massa Carrara ci si arricchisce a spese dell'ambiente». Il Wwf ritiene cosa strana il primo posto per qualità dell'aria: «si vede dal mare una coltre grigiastra a causa dello smog, la cui responsabilità è di chi accende fuochi di ogni genere. Dalle falde acquifere inquinate da decenni di industria chimica, all'inceneritore della Farmoplant che smaltiva rifiuti pericolosi da tutta Europa. Il porto di Marina ospite delle navi dei veleni, per non parlare dell'inquinamento da marmettola che ha inquinato per decenni fiumi e mare». Nel documento si insiste poi sull'esportazione del marmo «che vede il nostro distretto intento solo a fare cassa senza una filiera locale». Giannelli invocando «una vera attenzione della magistratura sul marmo», ricorda poi le discariche di rifiuti pericolosi. Fra queste il ricovero delle barche di lusso distrutte dalla mareggiata nel porto di Rapallo e apparse per magia in un terreno di Viale Zaccagna, la Cjmeco di Aulla, la Buca degli Sforza a Massa e del Canal-Ginese a Montignoso. «Per non parlare dello scandalo Erre Erre con politica e imprenditoria privata che vanno a braccetto». Ancora il Wwf elenca «i fiori dunali scomparsi a Poveromo, il Lago di Porta che annaspa da decenni in attesa della sua rinascita. La maleducazione dei concittadini che non svolgono la raccolta differenziata e quelli che gettano rifiuti per le strade, nei fossi e fiumi tra i quali in prima posizione rimane il Lavello che già appesantito dalla presenza di due depuratori, vede scaricare in mare tonnellate di rifiuti solidi urbani e pericolosi da parte di note persone che solo la magistratura e il sindaco Francesco De Pasquale non vedono». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porto di Carrara, dalla Giunta regionale gli indirizzi per l' intesa con Ministero e Regione LiguriaK

(FERPRESS) - Carrara, 27 DIC - Decisivo passo avanti per lo sviluppo e la riqualificazione del porto di Marina di Carrara. La giunta ha approvato, su proposta dell' assessore ai trasporti e infrastrutture Vincenzo Ceccarelli, gli indirizzi al consiglio regionale che serviranno ad approvare, d' intesa fra Regione Toscana, Ministero dei trasporti e Regione Liguria, il Documento di pianificazione strategica del sistema portuale del Mar Ligure Orientale, principale strumento per lo sviluppo del sistema portuale che ne definisce nel dettaglio tutti gli aspetti, dalla perimetrazione delle aree e delle funzioni strettamente portuali e retroportuali fino ai collegamenti infrastrutturali e con i centri urbani. Toccherà ora al consiglio regionale approvare il documento di indirizzi, che la giunta ha deciso in coerenza con gli strumenti di programmazione regionale. Gli indirizzi che il consiglio regionale dovrà fare propri ai fini della sottoscrizione dell' intesa fanno riferimento ai principali aspetti legati all' espansione del porto e al suo impatto con le problematiche energetico-ambientali, all' erosione costiera, all' habitat di alcune specie di cetacei che di frequente sono stati segnalati nelle acque della zona (il Comune di Carrara è partner del Santuario Pelagos). E, ancora, dovranno essere valutati gli effetti del riassetto funzionale e urbanistico del porto di Marina Di Carrara sul traffico crocieristico e sull' attività produttiva retroportuale e del settore della nautica da diporto. "Il documento che inviamo al consiglio regionale per l' approvazione - spiega l' assessore Ceccarelli - fa fare un passo avanti decisivo verso l' intesa per lo sviluppo complessivo del sistema portuale del mar ligure orientale che è lo strumento fondamentale per il riassetto del porto di Marina di Carrara. Questa delibera si accompagna ad un altro provvedimento approvato sempre su mia proposta nella giunta di oggi: lo schema di atto integrativo all' accordo di programma siglato nel febbraio del 2018, fra Regione e Autorità portuale, per la riqualificazione del water front. Entrambi i provvedimenti sono centrali per il rilancio del porto di Marina di Carrara e rendono più sicuro e veloce il percorso per la realizzazione degli interventi previsti".

The image shows a screenshot of the FerPress website. At the top, there is a red banner with the text "ABBONATI A FERPRESS". Below this, the website header includes the FerPress logo and the text "AGENZIA DI INFORMAZIONE FERROVIE - TRASPORTO LOCALE E VEICOLI". The main content area features a news article titled "Porto di Carrara, dalla Giunta regionale gli indirizzi per l'intesa con Ministero e Regione LiguriaK". The article text is partially visible, starting with "Carrara, 27 DIC - Decisivo passo avanti per lo sviluppo e la riqualificazione del porto di Marina di Carrara...". To the right of the article, there are several advertisements, including one for "TRAN" and another for "20" with the text "SAVE THE DATE". The website also displays social media icons and a search bar.

Passi avanti per sviluppo porto di Carrara

Proposte di Ceccarelli per l'intesa con Mit e Regione Liguria

Massimo Belli

FIRENZE Decisivi passi avanti per lo sviluppo e la riqualificazione del porto di Marina di Carrara sono stati compiuti grazie a due delibere approvate dalla giunta regionale. Su proposta dell'assessore ai Trasporti e Infrastrutture Vincenzo Ceccarelli, la giunta ha infatti approvato lunedì gli indirizzi al consiglio regionale che serviranno ad accogliere, d'intesa tra Regione Toscana, Ministero dei trasporti e Regione Liguria, il Documento di pianificazione strategica del sistema portuale del Mar Ligure orientale, principale strumento per lo sviluppo del sistema portuale che ne definisce nel dettaglio tutti gli aspetti, dalla perimetrazione delle aree e delle funzioni strettamente portuali e retroportuali fino ai collegamenti infrastrutturali e con i centri urbani. Toccherà ora al consiglio regionale approvare il documento di indirizzi, che la giunta ha deciso in coerenza con gli strumenti di programmazione regionale. Per proseguire i passi avanti, gli indirizzi che il consiglio regionale dovrà fare propri ai fini della sottoscrizione dell'intesa fanno riferimento ai principali aspetti legati all'espansione del porto e al suo impatto con le problematiche energetico-ambientali, all'erosione costiera, all'habitat di alcune specie di cetacei che di frequente sono stati segnalati nelle acque della zona (il Comune di Carrara è partner del Santuario Pelagos). E, ancora, dovranno essere valutati gli effetti del riassetto funzionale e urbanistico del porto di Marina Di Carrara sul traffico crocieristico e sull'attività produttiva retroportuale e del settore della nautica da diporto. Come ha spiegato l'assessore Ceccarelli: il documento che inviamo al consiglio regionale per l'approvazione, fa fare un passo avanti decisivo verso l'intesa per lo sviluppo complessivo del sistema portuale del Mar Ligure orientale che è lo strumento fondamentale per il riassetto del porto di Marina di Carrara. Questa delibera si accompagna ad un altro provvedimento, approvato sempre su mia proposta nella giunta: lo schema di atto integrativo all'accordo di programma siglato nel Febbraio del 2018, fra Regione e Autorità portuale, per la riqualificazione del waterfront. Entrambi i provvedimenti sono centrali per il rilancio del porto di Marina di Carrara e rendono più sicuro e veloce il percorso per la realizzazione degli interventi previsti, ha concluso Ceccarelli.



Il Tirreno

Livorno

LA DARSENA EUROPA E LA CITTÀ IN RITARDO

Solo poche ore ci separano ormai dal 2020 e anche **Livorno** si sta preparando ad entrare in questo nuovo decennio con un carico importante di ambizioni e di speranze, ma se proviamo a girarci indietro per un attimo ci accorgiamo che ad oggi non abbiamo nulla di ciò che ci era stato promesso dieci anni fa: la revisione del piano strutturale, il nuovo arredo di via Grande, il piano della mobilità urbana, il nuovo ospedale, la Darsena Europa... Tutti provvedimenti che avrebbero dovuto essere già in vigore, tutte opere che avrebbero dovuto essere pronte o quasi e invece siamo ancora nella fase dei progetti, dei protocolli d' intesa, degli atti adottati ma non ancora approvati. Insomma, siamo una città in ritardo. In gravissimo ritardo. Addirittura ferma al palo in diversi settori. E se **Livorno** non si darà una mossa, lo sarà ancora di più nel 2030 con tutto ciò che ne consegue in termini di sviluppo o di prospettive. Perché il tempo passa, il mondo cambia e di sicuro non starà ad aspettare i capricci di una città che non ha ancora deciso che cosa vuole fare da grande. O, addirittura, che non sa ancora se davvero vuole crescere o se preferisce invece rifugiarsi in una permanente adolescenza. Non è una questione di essere ottimisti o pessimisti, qui sono i fatti a parlare. E' dal 2013, per esempio, che si discute di Darsena Europa (maxi o light, come preferite) e il problema è che ancora siamo qui a discuterne: passi avanti ne sono stati fatti, è vero, ma quanta fatica e quanta esasperante lentezza... Ora la speranza è che i lavori abbiano davvero inizio nel 2024, perché senza questa opera tra dieci anni **Livorno** sarà ancora più povera e ripiegata su se stessa. La tendenza al gigantismo navale, infatti, sta rallentando ma non si è ancora fermata soprattutto per quanto riguarda le linee con l' estremo Oriente che **Livorno** non è ancora riuscita a intercettare in maniera sufficiente. Da noi è un miracolo far entrare navi da 9.000 teu (a carico ridotto), mentre le portacontainer che arrivano da Shanghai hanno "misure" assai maggiori. C' è un limite fisico da superare, quello dei fondali, tanto che alcuni anni fa il **porto** di **Livorno** veniva ormai dato per morto. Se è riuscito a sopravvivere è perché è stato capace di darsi una prospettiva con il progetto della Darsena Europa, capace di superare quel limite fisico. Non realizzarla vorrebbe dire buttare a mare - è proprio il caso di dire... - questa prospettiva ed essere così costretto a limitarsi ai traffici ro-ro che hanno un valore aggiunto minore per quanto riguarda la produzione di ricchezza. E un **porto** che non ha prospettive induce le compagnie che ci sono ad andarsene via per riorganizzarsi altrove nella competizione. Senza uno sviluppo a nord garantito dalla piattaforma, il **porto** di **Livorno** rischia perciò di perdere movimentazioni di merci (soprattutto) e di passeggeri, con l' ipotesi di retrocedere nella serie C degli scali marittimi (un po' come la squadra di calcio) ed essere tagliato fuori dai grandi traffici con l' Oriente, che è l' unico mercato in grado di offrire una espansione nei prossimi anni. Riflettiamo anche su due altri aspetti. La Darsena Europa è una operazione da diverse centinaia di milioni di euro (occhio ai controlli con tutti questi soldi) ed è auspicabile che alla sua costruzione prendano parte le aziende livornese: ciò garantirebbe occupazione e ricavi nel breve periodo. Inoltre, un **porto** in grado di intercettare i più moderni traffici, insomma un **porto** che funzioni, distribuirebbe ricchezze a tutti coloro che ci lavorano: dai terminalisti alle agenzie marittime, dagli operai agli spedizionieri, etc. con un aumento del pil della città. La Darsena Europa è la vera prospettiva che deve darsi la città



Il Tirreno

Livorno

per il lungo periodo. Restare ancora fermi vorrebbe dire farsi superare da chi invece si sta muovendo: solo il **porto** può portare - il gioco di parole non è assolutamente casuale - lavoro, benessere e pace sociale nella **Livorno** del futuro.

Informazioni Marittime

Livorno

Tirrenia, nuovo anno all' insegna dello sciopero

L' ultimo incontro al ministero del Lavoro tra sindacati e azienda non ha portato a nessun accordo

Tra sindacati e azienda non c' è trattativa al momento, così i lavoratori sono pronti allo sciopero. La crisi di Tirrenia è appena iniziata e, dopo l' ultima riunione del 20 dicembre a Roma, al ministero del Lavoro, la situazione non è migliorata dai mille esuberi tra i marittimi prospettati dall' ex compagnia di bandiera , oggi Compagnia Italiana di Navigazione, oltre alla chiusura delle sedi di Napoli e Cagliari con trasferimento coatto del personale amministrativo tra **Porto** Ferraiolo, **Livorno** e Milano. All' incontro tra una delegazione di Tirrenia CIN e Unione Sindacale di Base nazionale Mare e Porti, alla presenza della direzione generale dei rapporti di lavoro del Ministero, i sindacati hanno chiesto l' attivazione di un tavolo, «formalità obbligatorie previste dalla legge 146/90 sullo sciopero dei servizi essenziali, ma possono sempre essere uno spunto di costruttivo e momenti utili per le negoziazioni», sottolinea l' USB. «La chiusura degli uffici amministrativi - continua - è solo una riorganizzazione necessaria per evitare doppioni, tale scelta non produce esuberi dato che il personale sarà ricollocato a **Livorno**, Portoferraio o Milano mentre la proroga della continuità marittima è necessaria per confermare l' attuale operativo e e gli organici». Definito un «licenziamento mascherato», il trasferimento interessa 63 persone, di cui solo una da Cagliari. È ormai questione di tempo per l' annuncio del primo sciopero dei lavoratori di Tirrenia, di fronte a una compagnia «che non investe a sufficienza sul futuro».



Microtunnel di Livorno, situazione in stallo

Per l'assessore Bonciani fine lavori al 2022 è improponibile

Renato Roffi

LIVORNO Ascoltando, anche più volte, le (non) risposte che l'assessore al porto, Barbara Bonciani, ha consegnato al microfono del nostro direttore, Vezio Benetti lo scorso venerdì, in occasione del consueto incontro che il sindaco di Livorno suole avere con gli organi di stampa ad ogni fine d'anno, si avverte come una sensazione di imbarazzo. Di fronte alle precise domande che le erano state rivolte intorno alle paventate difficoltà di manovra rilevate da esperti nel nuovo progetto preliminare per la darsena Europa, dovute al formarsi di un improvvido angolo acuto fra due banchine, la signora Bonciani è apparsa (comprensibilmente) titubante così come, del pari, è avvenuto anche circa la vexata quaestio del famigerato microtunnel. L'assessore, infatti, ha osservato che spostare al 2022 il completamento dell'opera le sembra troppo, ma ciò non elide minimamente il problema e, a tal proposito, gioverà pur sinteticamente ricordare, ancora una volta, lo stato dei fatti. Attualmente, anzi, da un po' di tempo ormai della faccenda si parla poco. Il nocciolo della questione sta nel fatto che esistono problemi di allagamento del pozzo di recupero. Naturalmente tutto può essere risolto, ma si è calcolato un aggravio dei costi che si aggira fra 1 e 1,5 milioni. Tutt'altro che uno scherzo e, forse, potrebbero non essere infondate le voci che vogliono l'Authority alla ricerca di una soluzione per sfilarsi dalla partita. Va anche ricordato che, in virtù di un'apposita convenzione stipulata con la stessa **AdSp**, a farsi carico del già costoso intervento sono due imprese private, il terminal Lorenzini e il Terminal darsena Toscana (Tdt), che ha preso su di sé anche la direzione dei lavori. La situazione continua a rimanere in stallo a causa di una condivisibile richiesta di Ctu avanzata dall'Authority per accertare le cause e le eventuali responsabilità (se ce ne sono) dell'increscioso e costoso inconveniente. Persone direttamente addette ai lavori indicano nel Marzo del 2020 le conclusioni del Ctu con la ripartenza dei lavori il che (salvo ulteriori imprevisti) sposterà pressoché inevitabilmente l'ultimazione del puro microtunnel alla fine del prossimo anno. Sembra poi accertato che un altro anno occorrerà all'Eni per completare la rimozione e l'asportazione delle vecchie tubature e per posizionare quelle nuove, operazione che, sempre se tutto andrà secondo le previsioni (altrimenti figuriamoci), dovrebbe concludersi nel Dicembre del 2021, cioè, praticamente, nel 2022. Tutti ci auguriamo che la sensazione di troppo che la signora Bonciani ha provato nel sentir parlare di 2022 sia positivamente apotropaica e che i tempi vengano anticipati il più largamente possibile. Non ci resta che sperare, senza badare ai proverbi.



Approdo di grandi navi a Livorno: siamo ad oltre cento Post-Panamax

LIVORNO L'annuncio è nel consueto stile ufficiale, ma non nasconde la soddisfazione. Nella giornata di martedì 17 dicembre sottolinea una nota della direzione marittima della Toscana il **porto** di **Livorno** ha raggiunto il significativo traguardo del centesimo approdo delle grandi navi portacontainer, appartenenti alla classe Post-Panamax (si tratta di unità di oltre 300 mt di lunghezza e sino a 48 metri di larghezza). Ha approdato infatti la MSC Athens, una delle più moderne unità della compagnia di Aponte socia del terminal Lorenzini in Darsena Toscana. Il dato risulta davvero ragguardevole se si pensa che appena l'anno scorso, grazie ai lavori di miglioramento infrastrutturale eseguiti nel **porto**, i giganti del mare hanno avuto l'opportunità di arrivare ed operare nello scalo. L'obiettivo della Capitaneria di **Porto** di **Livorno**, al comando del contrammiraglio Giuseppe Tarzia, di intensificare i traffici delle grandi navi, come si ricorderà, fu il frutto di un lavoro che vide coinvolta inizialmente l'Autorità di Sistema Portuale che aveva completato i lavori di escavo dei fondali dell'imboccatura e del canale di accesso e poi realizzato un più efficiente impianto di illuminazione portuale.

La rivisitazione delle tariffe dei servizi di rimorchio e la professionalità dei servizi tecnico-nautici (piloti, rimorchiatori e ormeggiatori) hanno completato il quadro delle iniziative e dei contributi a supporto dello sviluppo di questa tipologia di traffici. E così oggi il **porto** di **Livorno** può ancora proporsi sottolinea la nota come snodo competitivo nei trasporti marittimi del bacino Mediterraneo. E mentre la manovra n. 100 si completava, l'Autorità Marittima varava l'ultimo provvedimento, in ordine di tempo l'ordinanza n. 215 del 2019 con il quale, a seguito di ripetute verifiche e sperimentazioni, è stata prevista la possibilità di manovra delle navi della stessa classe Post-Panamax sino al limite di 12 metri di pescaggio, in partenza. Altri traguardi potranno essere senz'altro raggiunti sottolinea la Capitaneria con la realizzazione del micro-tunnel nel quale verranno convogliate le condutture dell'ENI, opera che consentirà l'ulteriore allargamento del canale di accesso in modo da rendere possibile il transito di navi di dimensioni ancora maggiori, verso le quali l'armamento è oramai orientato per inevitabili economie di scala.



Un pò per uno in 'collo a mamma'

LIVORNO Potremmo davvero sposare, finalmente, la definizione che un anno e mezzo fa varò il contrammiraglio (Cp) Giuseppe Tarzia, comandante della nostra Capitaneria, che definì il suo: il porto dei miracoli. Qualcuno, a quel tempo, ci fece sopra anche dell'ironia. Poi subentrò la burrasca (imperfetta) della magistratura a decapitare l'**Autorità di Sistema**, salvo le bacchettate della Cassazione, il ritorno a regime degli stessi vertici dell'AdSP e l'attuale sofferto tentativo di trovare quella pace imprenditoriale sulle banchine che ancora stenta malgrado tutti si dicano convinti che sia indispensabile. Eppure, proprio i dati forniti dalla Capitaneria sul centinaio e oltre di mega-ship full-container approdate quest'anno ai terminal della Darsena Toscana, confermano che Tarzia aveva ragione: con tutte le burrasche che si sono abbattute sul porto, il porto stesso ha fatto un importante balzo in avanti: capace di accogliere, contro tutti gli scetticismi, anche le grandi navi che sono ormai la normalità. In una realtà nazionale dove molti scali si dibattono in crisi strutturali, dove l'azione coordinatrice del ministero (e dei ministeri) ancora non funziona, dove la pressione fiscale mette in ginocchio imprese e imprenditori storici, il porto di Livorno sta facendo il miracolo se vogliamo anche per demeriti o disgrazie altrui: ma sempre miracolo è di entrare nel novero degli scali che hanno un futuro. Se poi aggiungiamo il tutto ai recenti impegni per i collegamenti ferroviari cargo, per l'integrazione porto-retroporto, per il rilancio di Piombino e le assicurazioni sulla piattaforma Europa, non si può che chiudere l'anno con una nota di pur cauto ottimismo. I guru della logistica ci dicono che il 2020 sarà per tutti un anno difficile: ma con queste premesse forse per Livorno potrà essere un anno di ulteriore crescita. Speriamolo: ci sono imprenditori ma anche gli stessi timonieri, che stanno facendo il possibile per garantircelo. Nessuno è perfetto, ma francamente noi non abbiamo i peggiori, senza piaggerie. E allora facciamo nostro, una volta tanto, il cinico ma realistico richiamo del saggio Tito Lucrezio Caro (intorno al 50 avanti Cristo, a dimostrare che i millenni non cambiano poi così tanto lo spirito dell'uomo): In fondo è piacevole star sulla riva quando soffia la burrasca a guardare chi fuori lotta con le onde. Tradotto in volgare livornese: Un pò per uno in collo a mamma!. Auguri ancora di buon anno. Antonio Fulvi



Porti adriatici, risorse tradite

LIVORNO Questa nostra intervista ad, presidente Agenti marittimi Marche e Abruzzo, si è svolta telefonicamente mentre era in viaggio da Ancona verso Roma. Ed è servita come test in tempo reale sulla bontà dei collegamenti fra il versante adriatico e quello tirrenico. Risultato: scelta di tratte alternative per evitare ponti non sicuri, corsie uniche per lavori di sostituzione di guardrail non a norma, percorsi obbligati in tratti di campagna e scarsa copertura di linea telefonica Partiamo da qui. Presidente, oltre alle difficoltà dal lato infrastrutturale, materiali e non, che stiamo sperimentando nel corso del suo viaggio e che penalizzano i traffici, ci sono anche i provvedimenti fiscali della finanziaria che non danno certo una mano al settore L'impressione è che il Paese soffra di schizofrenia: il grande sforzo compiuto in questi anni per affermare quanto la Blue Economy fosse rilevante per il Paese sembrava aver colto nel segno catturando finalmente l'attenzione e l'impegno della politica; ed invece il risultato è che una mattina ci svegliamo con delle misure fiscali che vanno esattamente nella direzione opposta. E' un provvedimento che toglie competitività ai nostri porti e dà una mano a quelli del Nord Europa nel mantenere il loro vantaggio. E non ne avevamo certo bisogno. E' purtroppo noto che non riusciamo ad essere competitivi sui collegamenti ferroviari in termini di transit time per far sì che i traffici scelgano sempre più l'Italia piuttosto che fare il giro e arrivare nel Nord Europa. Occorre un sistema efficiente e veloce oggi più che mai, ed una diversa impostazione mentale. Smettiamo di pensare che ci sarà sempre tempo per fare qualcosa, dobbiamo dare le risposte quando servono. Sennò rischiamo di perdere treni che difficilmente ripasseranno. Per sviluppare i traffici dell'area Adriatica quali azioni sono necessarie? L'area Nord Adriatica ha una capacità intermodale più alta rispetto a quella centrale. L'Adriatico è comunque un mercato molto importante e con sicuri margini di crescita, come ha dimostrato negli ultimi anni, ma si deve lavorare ancora molto sulle infrastrutture per i porti dell'area centro-meridionale perché altrimenti non riusciremo a frenare la spinta dei traffici verso il Nord. Dobbiamo pensare al porto di Ancona come una delle porte di accesso dell'Adriatico per andare a Nord, e viceversa, anche per ciò che riguarda l'export, e lavorare affinché diventi una soluzione competitiva rispetto ad altre. Manca ancora il collegamento intermodale: solo così si colma il gap di tempo e costi dato dalle rotture di carico. Queste condizioni vanno rafforzate sul versante Adriatico; viceversa si preferirà ancora dirottare i traffici sul Tirreno. Nello specifico cosa manca nella parte centro adriatica? Abbiamo un collegamento alla rete nazionale già pronto per qualsiasi tipo di sagoma di containers o semirimorchio, ma paradossalmente non siamo abbastanza efficienti nei collegamenti ferroviari dell'ultimo miglio: è questo che ancora limita in parte lo sviluppo del trasporto intermodale. Ad esempio ad Ancona, esiste il progetto di adeguamento dei binari che verranno allungati e potenziati in modo che la manovra sia più fluida ed efficiente ma ad oggi questa è la situazione. In parallelo, per attrarre traffici sovraregionali occorrono spazi, aree di deposito, piazzali di retrobanchina, oltre che dei fondali per l'accesso di navi più grandi. Ancona ha fondali di circa 10 metri ed ovviamente li vorremmo più profondi, ma il problema dei dragaggi riguarda tutti i porti: alcuni di questi hanno fondali più importanti dei nostri ma per la difficoltà di dragare hanno la nostra stessa accessibilità; so che anche Ravenna ha problemi di questo tipo. Il sistema è rimasto indietro; e non c'è una cosa più importante dell'altra per stabilire una priorità: in parallelo bisogna portare avanti spazi, retrobanchine, dragaggi e collegamenti ferroviari. Anche sul tema dragaggi c'è questa schizofrenia italiana. La normativa doveva essere snellita ed è successo il contrario; non solo,





La Gazzetta Marittima

Livorno

a caratterizzazione di sabbie con modalità differenti da porto a porto. Questo a mio parere è inaccettabile. A livello doganale siamo spesso riconosciuti come fiore all'occhiello a livello europeo, tuttavia, confrontandoci tra diversi operatori su scala nazionale, si rileva ancora la necessità di armonizzare alcune procedure per garantire gli stessi tempi e la medesima operatività in tutti gli scali. Sono temi noti che ripetiamo da ormai diversi anni quindi è evidente che se non ci sarà un significativo cambio di marcia si rischia di condannare il nostro Paese alla paralisi. Quanto siete ascoltati come Federazione su questi temi? Qual è il vostro peso e qual è l'attenzione del governo, anche in relazione alla vostra area? La nostra esperienza nel campo dello shipping ed il percorso imprenditoriale della maggioranza di noi, che ha allargato gli orizzonti e diversificato costruendo un grande bagaglio di conoscenze, permette alla categoria di dare un contributo fondamentale sia dal lato armatoriale che da quello delle spedizioni a 360 gradi. L'attenzione dell'attuale governo ed anche del precedente l'abbiamo sentita; ma il problema è l'incertezza della durata dello scenario politico italiano. Occorre il tempo di poter mettere in pratica quello che viene programmato. Ad esempio ad Ancona esiste il problema del collegamento autostradale dell'uscita ovest che aspettiamo da tanti anni; ogni volta che siamo stati vicini ad iniziare qualcosa ed è successo anche con gli ultimi ministri tutto si è poi bloccato e rimesso in discussione. Ritengo che questo rappresenti un'occasione persa per lo sviluppo; dobbiamo cercare di avere continuità nelle iniziative importanti per il bene del Paese e portarle a termine nell'interesse di tutti, a prescindere dallo schieramento politico di chi ci governa. L'altro blocco che deve essere rimosso è il sistema normativo degli appalti. Ancona ha in costruzione una banchina di 300 mt come completamento di quella rettilinea esistente: è un'opera che rappresenta il futuro del porto; c'è il progetto e ci sono i fondi, ma per le solite dinamiche dei ricorsi è tutto fermo da 5 anni. Gli armatori che vogliono portare i loro traffici da noi non possono accettare queste incertezze ed anche quelli che avrebbero voluto investire nella costruzione non possono farlo finché la procedura in corso non si concluda. Per un'altra banchina di Ancona che deve essere rinforzata si è aperto un bando pubblico la cui procedura non la renderà disponibile come minimo per sei mesi questi tempi per gli investitori esteri non sono concepibili. Da questa intervista emerge un quadro che non si può davvero definire roseo ma volendo vedere il bicchiere mezzo pieno? Siamo un paese che ha un valore aggiunto molto forte dato da competenza, capacità e visione. Con interventi di snellimento nelle procedure potremmo competere con i porti del Nord ed essere un attore chiave nel Mediterraneo. L'unione di intenti stimolata dalla riforma dei porti, il fare sistema delle diverse categorie è già una realtà; la macchina burocratica non deve bloccare questa spinta verso lo sviluppo. Ad Ancona chiudiamo il 2019 con i traffici crocieristici che hanno segnato il record di oltre 100.000 passeggeri e nelle merci sia i container che le rinfuse hanno il segno positivo. I numeri quindi già ci sono, e con le giuste condizioni possiamo fare di più. Cinzia Garofoli

Piombino al lavoro sugli sponsos ex 'Concordia'

PIOMBINO A volte le immagini dicono più delle parole: ed è il caso del porto piombinese, dove svettano (si veda la foto qui sopra) oltre alle torri eoliche del parco di Torre del Sale anche i quattro grandi sponsos, ovvero cassoni metallici, che sull'area in concessione a PIM sono entrati in lavorazione per diventare la base di un molo a Porto Lotti, golfo di La Spezia. Gli sponsos vengono ripuliti dalle incrostazioni e dalle vecchie vernici, dotati di specifici orecchioni di aggancio e predisposti per essere uniti. Partiranno per la Spezia su un apposito pontone, in una o più spedizioni, probabilmente entro il prossimo febbraio. L'originale lavoro sugli sponsos che raddrizzarono e tennero a galla il relitto della Costa Concordia dopo il tragico naufragio all'Isola del Giglio inaugura l'attività di PIM dopo l'impegnativa serie di adeguamenti dell'area alle richieste delle varie istituzioni: ultima la costruzione di cui abbiamo già scritto tempo fa delle vasche di raccolta e decantazione delle acque superficiali volute dall'Arpat. Rimane adesso da definire l'utilizzo delle banchine cui PIM ha accesso: ma come riferito nella recente conferenza stampa del presidente dell'AdSP Stefano Corsini, del suo segretario generale Massimo Provinciali e del responsabile dei procedimenti piombinesi Claudio Capuano, l'attuale valutazione da parte dell'Autorità di Sistema delle dichiarazioni d'interesse delle 14 società che hanno risposto all'appello ha come elemento sine qua non la compatibilità delle loro proposte con le esigenze operative di banchina di PIM. Un chiarimento che serve a fare ulteriore luce sullo sviluppo di questo ex piccolo porto e oggi grande realtà di grande futuro.



La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Anche la pesca con i vantaggi della 'new green'

ANCONA Il Sistema Portuale dell'Adriatico Centrale ha una costellazione di scali che, avendo perno su quello principale di Ancona, si articola tuttavia in ben altri cinque sorgitori, tutti con una specializzazione condivisa che non è sempre la minore: la pesca professionale. Si tratta dei porti di Falconara, Pescara, Pesaro, San Benedetto del Tronto ed Ortona, dove hanno base le flotte pescherecce italiane più attrezzate e più specializzate. E l'impegno sancito dall'organizzazione mondiale per una riduzione degli inquinanti nelle emissioni navali si rifletterà indubbiamente anche sullo stato di salute del mare, a vantaggio del pescato. Non si tratta di un problema secondario. Secondo gli ultimi rapporti a livello mondiale, lo stock ittico marino che rientra in livelli biologicamente sostenibili è sceso al 90% della metà degli anni 70 al 65% nel 2015. Più amara ancora la situazione nel Mediterraneo: secondo MedReAct, l'organizzazione sul recupero della biodiversità nel Mediterraneo, il 96% degli stock ittici dell'Adriatico è sopra-sfruttato e la pressione supera di nove volte il livello sostenibile: ma tutto questo non tanto per colpa della pesca, quanto perché l'inquinamento marino dovuto alle navi ma specialmente agli scarichi urbani, ha reso problematico lo sviluppo di molte specie ittiche. È ovvio che ogni intervento teso a migliorare la qualità dell'aria e dell'acqua in Adriatico avrà come riflessi indiretti (e in certe aree anche diretti) sullo sviluppo delle specie ittiche e della loro catena alimentare, con ricadute nel futuro più o meno prossimo anche sulla pesca. In questa chiave l'AdSP dell'Adriatico Centrale ha operato, opera ed opererà ancora perché la politica green non sia solo uno slogan.



La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Trasformazione per un nuovo sviluppo il metodo d'azione nell' Adriatico centrale

Rodolfo Giampieri Trasformazione è la parola chiave per l' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Un concetto che si affianca agli obiettivi di sviluppo, lavoro per le imprese, nuova occupazione e sostenibilità nell' azione rivolta ai sei porti di propria competenza, **Ancona**-Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara, Ortona. Una banchina virtuale di 215 chilometri al centro dell' Adriatico e della Macroregione Adriatico Ionica. 'La trasformazione, di cui l' approccio sostenibile è una parte integrante, è il concetto che ispira il lavoro dell' Autorità di sistema portuale per creare nuovo sviluppo delle città portuali e dei territori, lavoro per le imprese e nuova occupazione - dice il presidente Rodolfo Giampieri -, trasformazione è una parola che coinvolge tutta la comunità portuale, che richiede l' impegno e la condivisione di tanti soggetti diversi per ottenere i risultati voluti. È il fattore di crescita e di propulsione che ci proietta in un mondo in costante e continua evoluzione dove tutti devono essere protagonisti'. [hidepost] Una delle trasformazioni che al **porto** di **Ancona** si sta concretizzando è quella dell' abbattimento dei 46 silos collocati alla darsena Marche, già ultimato quello dei

34 in concessione a Silos Granari della Sicilia srl e da effettuare quello dei 12 di Sai srl. Una decisione nata come risposta alla forte riduzione del mercato dei cereali nello scalo e nella necessità di creare nuove opportunità di sviluppo e di occupazione. L' intervento consente di liberare un nuovo fronte di banchina di 350 metri, con un retro banchina di 33 mila metri quadrati, che insieme all' area ex Bunge di 49 mila metri quadrati, sulla quale si procede per l' acquisizione, creerà uno spazio complessivo di 82 mila metri quadrati, una vera grande opportunità per lo sviluppo delle attività portuali e per la creazione di nuova occupazione. Sulle banchine interessate dalla presenza dei silos, 19, 20 e 21, sono in corso una serie di valutazioni per definire una base solida di confronto sul loro utilizzo. Uno spazio rinnovato che sarà imprescindibilmente destinato ad uso e consumo di attività portuali, lasciando aperto lo spazio agli scenari di utilizzo ma comunque di carattere commerciale e di traffico merci e passeggeri. Per il futuro, per il **porto** di **Ancona**, 1,2 milioni di passeggeri di cui 100.109 crocieristi nel 2019, un traffico merci di 8,7 milioni di tonnellate, ci sono due grandi progetti di cambiamento e miglioramento delle potenzialità dei traffici già presenti. Il raddoppio della capacità produttiva di Fincantieri è un' opportunità irripetibile per rafforzare la cantieristica di alta qualità già presente nello scalo dorico dove l' azienda produce navi da crociera che esprimono caratteristiche e tecnologie ai massimi livelli garantendo piena occupazione a lungo periodo. La configurazione del bacino limita le dimensioni delle navi che possono essere costruite (max 60 mila TSL). La soluzione proposta consente di rendere varabili navi 'cruise' fino a 290-300 m di lunghezza (max 90-100 mila TSL). Questo obiettivo richiede l' allungamento del bacino esistente lato monte per circa 65 metri per portarlo a 305 metri e la realizzazione di una seconda banchina di allestimento per accogliere due navi galleggianti dopo il varo. La lunghezza della nuova banchina sarà di 300 metri, con una profondità di fondale di almeno 10 metri, una lunghezza di bacino di carenaggio di 305 metri e un' area di colmata di 7.500 metri quadrati. L' investimento stimato è di 40 milioni di euro da parte di Fincantieri, già deliberate, e di 40 milioni di investimento pubblico. Il secondo progetto è quello del banchinamento del molo Clementino che prevede la costruzione di una nuova banchina d' ormeggio della lunghezza di circa 350 metri e una superficie di 28 mila metri quadrati, area oggi delimitata da una scogliera, con fondali di una profondità di circa 10 metri, idoneo all' attracco di navi da crociera di media grandezza di moderna generazione, di circa 300 metri, che al momento non possono

LA GAZZETTA MARITTIMA
 HOME CHI SIAMO CONTATTI PARTENZE NAVI ABBONAMENTI QUADERNI SPEDIBILE
 EVENTI I QUADERNI REYTECH

Trasformazione per un nuovo sviluppo il metodo d'azione nell'Adriatico centrale
 30 dicembre 2019

Trasformazione è la parola chiave per l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Un concetto che si affianca agli obiettivi di sviluppo, lavoro per le imprese, nuova occupazione e sostenibilità nell'azione rivolta ai sei porti di propria competenza, Ancona-Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara, Ortona. Una banchina virtuale di 215 chilometri al centro dell'Adriatico e della Macroregione Adriatico Ionica.

'La trasformazione, di cui l'approccio sostenibile è una parte integrante, è il concetto che ispira il lavoro dell'Autorità di sistema portuale per creare nuovo sviluppo delle città portuali e dei territori, lavoro per le imprese e nuova occupazione - dice il presidente Rodolfo Giampieri -, trasformazione è una parola che coinvolge tutta la comunità portuale, che richiede l'impegno e la condivisione di tanti soggetti diversi per ottenere i risultati voluti. È il fattore di crescita e di propulsione che ci proietta in un mondo in costante e continua evoluzione dove tutti devono essere protagonisti'.

Intervista:

Una delle trasformazioni che al porto di Ancona si sta concretizzando è quella dell'abbattimento dei 46 silos collocati alla darsena Marche, già ultimato quello dei 34 in concessione a Silos Granari della Sicilia srl e da effettuare quello dei 12 di Sai srl. Una decisione nata come risposta alla forte riduzione del mercato dei cereali nello scalo e nella necessità di creare nuove opportunità di sviluppo e di occupazione. L'intervento consente di liberare un nuovo fronte di banchina di 350 metri, con un retro banchina di 33 mila metri quadrati, che insieme all'area ex Bunge di 49 mila metri quadrati, sulla quale si procede per l'acquisizione, creerà uno spazio complessivo di 82 mila metri quadrati, una vera grande opportunità per lo sviluppo delle attività portuali e per la creazione di nuova occupazione. Sulle banchine interessate dalla presenza dei silos, 19, 20 e 21, sono in corso una serie di



La Gazzetta Marittima

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

è di circa 350-400 mila crocieristi in 120-150 giorni l'anno ipotizzando una nave al giorno nel periodo di massimo traffico. L'investimento pubblico sarà di 22,2 milioni di euro. La banchina sarà poi data in concessione ad un soggetto privato, tramite bando di gara, che vi realizzerà e gestirà il nuovo terminal crociere per i passeggeri. La nuova banchina e il terminal crociere saranno uno straordinario fattore di sviluppo economico, con un incremento di nuovi occupati. Una crescita portuale che passa anche dalla sostenibilità e dall'innovazione che ha riguardato lo spostamento dei mezzi pesanti in attesa dell'imbarco dall'area del **Porto** Antico all'ex scalo Marotti, una zona più distante dal centro della città. Un progetto, che ha ottenuto il premio Innovazione Smau 2019, che si stima in un risparmio di 60 mila chilometri l'anno di percorrenza tir in area portuale, nato da un'importante collaborazione fra Agenzia delle Dogane, Guardia di finanza e Adsp con l'utilizzo di innovative tecnologie di intelligenza artificiale. Fra le innovazioni dedicate alla sostenibilità, nel 2018 c'è stata la sottoscrizione dell'accordo volontario '**Ancona** blue agreement', promosso dall'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale e dalla Capitaneria di **porto** di **Ancona**, firmato dalla maggior parte di compagnie di navigazione dei traghetti. L'intesa, nata un anno fa dalla responsabilità e dalla consapevolezza del valore della sostenibilità ambientale anche come elemento della competitività moderna, ha anticipato l'entrata in vigore delle nuove regole europee dal 1 gennaio 2020 per la cui applicazione le compagnie di navigazione che toccano lo scalo dorico sono già pronte. La sostenibilità è anche la protagonista del rinnovato rapporto fra la città e il suo **Porto** Antico dove vengono celebrati in questo periodo gli 800 anni della partenza di San Francesco per la Terra Santa. La banchina 1 è stata intitolata a San Francesco nella giornata della Festa del mare ad inizio settembre. Dal 4 all'8 ottobre, al **Porto** Antico è stata ospitata l'*Amerigo Vespucci* della Marina Militare, la nave più bella del mondo, visitata da 17 mila persone. Alla banchina San Francesco è stata ora installata un'opera iconografica dedicata al santo Patrono d'Italia, un'immagine nata da un'idea artistica di monsignor Angelo Spina, arcivescovo della Diocesi metropolitana **Ancona**-Osimo, con un progetto supportato dall'AdSP. Nei porti di Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara e Ortona, l'AdSP sta operando per il miglioramento delle infrastrutture necessarie ad ogni specifica caratteristica degli scali, per adattarle alle necessità di mercato e per affrontare il tema del dragaggio che avrebbe bisogno di un'orientamento programmatico nazionale trasformando l'eccezionalità dell'intervento in manutenzione ordinaria. Per il **porto** di Pesaro, le priorità riguardano la manutenzione straordinaria della banchina G, gli studi e le opere preliminari per la realizzazione della vasca di colmata, idonea al conferimento dei sedimenti di dragaggio, e gli interventi di dragaggio. A San Benedetto del Tronto, dove l'AdSP ha appena compiuto un intervento di rimozione dei sedimenti per migliorare la sicurezza e la navigabilità del canale di accesso al **porto**, sono previsti le opere propedeutiche all'intervento di dragaggio e il restauro conservativo di una porzione della cinta muraria. Tutto per rendere sempre più in sicurezza il lavoro di un'importante flotta peschereccia. Nel **porto** di Pescara, saranno realizzate le opere di completamento portuali extra Masterplan della Regione Abruzzo, interventi di dragaggio e infrastrutturali per il mondo della pesca. Fra le priorità del **porto** di Ortona, ci saranno l'adeguamento strutturale del molo Martello, la manutenzione della scogliera di protezione del molo Nord, l'allestimento del PIF-Punto di ispezione transfrontaliera e di strutture a servizio delle attività portuali.

Comune e sindacati insieme per la ripresa

Ieri prima riunione operativa, convocato per il 9 gennaio il nuovo tavolo per il lavoro. Proposte per Enel e Authority Il sindaco Tedesco: «Ce la metteremo tutta per creare un piano di sviluppo cittadino sostenibile e realizzabile»

OCCUPAZIONE Occupazione, amministrazione e sindacati fanno fronte comune per rilanciare il tessuto economico cittadino. Bisogna fare presto, i tempi stringono ed entro metà gennaio si dovrà definire la linea che dovrà essere proposta al tavolo ministeriale, di cui si attende la convocazione. Per questo, sindacati e amministrazione comunale si sono detti d' accordo sul fatto che bisogna iniziare a lavorare fin da subito e così ieri mattina si è tenuta la prima riunione a cui, oltre al sindaco Ernesto Tedesco e i rappresentanti sindacali di Cgil, Uil e Usb, hanno partecipato anche il vicesindaco Massimiliano Grasso, in veste di delegato alle Nuove tecnologie e Smart City, e la presidente della commissione Lavoro, Fabiana Attig. Dopo un breve confronto, si è entrati subito nel vivo della questione e si è stilato un cronoprogramma di incontri che culmineranno con il tavolo istituzionale, a cui saranno invitate anche Enel e **Autorità Portuale**, che si dovrà svolgere tra il 15 e il 20 gennaio. Prima di quella data, comunque, le parti si sono date un nuovo appuntamento per il 9 gennaio quando cominceranno le sedute del tavolo del lavoro, presieduto dai membri della commissione interessata a cui saranno invitati, oltre alle parti sociali, l' assessore all' Ambiente, Manuel Magliani, e il vicesindaco Grasso. «Lunedì scorso - ha spiegato la Attig - la commissione Lavoro si è riunita per attivare lo strumento del tavolo che per la prima volta si riunirà il 9 gennaio. In quella sede vaglieremo le possibili strategie di rilancio da attuare nel medio e lungo termine. Da quell' incontro scaturirà così la convocazione per il tavolo istituzionale a cui parteciperà il sindaco, le organizzazioni sindacali e inviteremo Enel e **Autorità Portuale**, così da sottoporre le nostre proposte e verificarne la fattibilità. Trovata la quadra saremo pronti per andare all' incontro con il Ministero con le idee chiare su quale futuro vogliamo per questo territorio». Spazio alle energie rinnovabili, ma l' amministrazione strizza l' occhio anche alla proposta lanciata dai sindacati sulla realizzazione di un vero polo per la cantieristica navale. «Sono tutte ipotesi da sondare e verificare - ha detto il sindaco - questa è una battaglia che dobbiamo condurre tutti insieme in piena sinergia. Le basi per lavorare bene ci sono e noi ce la metteremo tutta per creare un piano di sviluppo cittadino sostenibile e realizzabile». Nel frattempo si lavora anche per cercare di far inserire il territorio tra i siti ritenuti Area di crisi complessa. Un riconoscimento, per il quale si è già attivato l' iter presso la Regione che, se ottenuto, permetterebbe di attingere a fondi europei e non, da investire in sviluppo e servizi. «Riuscire ad entrare nella lista prima dell' incontro al Ministero - ha aggiunto la Attig, promotrice di una mozione ad hoc - sarebbe quindi fondamentale e rafforzerebbe il nostro piano. Per questo torneremo subito a sollecitare la Regione sulla questione». Soddisfatti dell' incontro si sono detti anche i rappresentanti sindacali che ora attendono la data del 9 gennaio. «Siamo fiduciosi - ha commentato Giuseppe Casafina della Fiom Cgil - i presupposti per arrivare ad una strategia comune ci sono. Quello che ci preoccupa nell' imminente è dare garanzia ai lavoratori dell' indotto metalmeccanico e solo riattivando le manutenzioni nel sito Enel sarà possibile. La data del 9 sarà anche un momento per chiedere questo». Giulia Amato © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porti di Roma e del Lazio: è imminente l' attesa ZLS

CIVITAVECCHIA Proseguono celermente i lavori del Gruppo per l'istituzione delle Zone Logistiche Semplificate (ZLS) relativamente all'area **portuale** del **Tirreno Centro Settentrionale**. Riunitosi per la prima volta lo scorso 27 giugno presso la sede della Regione Lazio, in un nuovo recente incontro si sono definiti, conformemente a quanto indicato dal DPCM n. 12/2018, i vari aspetti che dovranno essere inseriti nel Piano di Sviluppo Strategico. Il Gruppo di lavoro, i cui dodici componenti provengono dall'AdSP, dalla Regione, da Unioncamere, Unindustria e ANCI Lazio con il coordinamento del presidente dell'**Autorità** di **Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale**, **Francesco Maria di Majo**, ha fino ad oggi affrontato temi inerenti l'identificazione delle aree da inserire all'interno delle ZLS, delle attività da promuoversi al loro interno con l'individuazione delle semplificazioni amministrative e i vari aspetti finanziari e politiche di marketing territoriale, l'analisi dell'impatto sociale ed economico atteso dalla loro istituzione nonché lo Sviluppo di una Zona Doganale Interclusa e dei Corridoi doganali. Entro il mese di marzo 2020, la SRM (Studi e Ricerche per il Mezzogiorno), che ha svolto la stessa attività per l'istituzione delle Zone Economiche Speciali (ZES) della Puglia e della Campania, presenterà il Piano di Sviluppo Strategico che sarà trasmesso alla Regione Lazio la quale, una volta adottato con delibera di Giunta, lo trasmetterà alla Presidenza del Consiglio dei Ministri per l'approvazione. A quel punto l'iter per l'istituzione della Zona Logistica Semplificata potrà dirsi completato. Sono soddisfatto dei risultati fino ad oggi raggiunti dal Gruppo di Lavoro e mi auguro che, entro la prossima estate, le Zone Logistiche Semplificate del **Tirreno Centro Settentrionale** possano diventare una realtà, dichiara il numero uno di Molo Vespucci. L'imminente istituzione della Zona Logistica Semplificata è di fondamentale importanza per i porti di Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta poiché per il suo ruolo significativo nel percorso di sviluppo e riqualificazione dei tre porti del network laziale. Creando, infatti, le condizioni favorevoli per l'attrazione di nuovi investimenti nelle aree in questione, curando al contempo la riduzione degli impatti ambientali, le ZLS contribuiranno alla competitività, alla crescita economica e all'incremento del livello occupazionale dell'intero cluster **portuale** e logistico laziale e, di conseguenza, dell'intera regione Lazio. Ed è in ragione di questo che, per dare concretezza alla realizzazione della ZLS secondo i principi operativi indicati dalla Regione Lazio nella delibera del 30 ottobre 2018, tra cui rientra lo sviluppo dell'intermodalità trasversale e l'integrazione dei corridoi trasversali **tirreno**-adriatici e della Blue Economy, stiamo portando avanti non solo le opere di infrastrutturazione marittima dei tre porti del Lazio (Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta) ma anche i progetti volti a potenziare i collegamenti ferroviari, come il cosiddetto ultimo miglio ferroviario, il cui bando di aggiudicazione per la progettazione è in fase di pubblicazione grazie anche alla recente firma del Grant Agreement con la Commissione Europea per l'assegnazione del contributo a fondo perduto di quasi 4 milioni di euro, conclude il presidente dell'Authority.



Zes, tempi ancora a rilento Ora è attesa per le nomine

Il comitato d'indirizzo non si è insediato: mancano i membri di competenza del governo Il presidente dell' Authority Patroni Griffi ha sollecitato l'intervento della Regione

ORONZO MARTUCCI

Oronzo MARTUCCI Il Comitato di indirizzo della Zes interregionale adriatica Puglia-Molise che fa riferimento all' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico meridionale, ai porti di Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli (e alle aree produttive delle province di Foggia, Bari, Brindisi e Lecce) non si è ancora insediato a causa della mancata nomina dei componenti di competenza del governo nazionale. Cioè un rappresentante indicato dalla presidenza del Consiglio dei ministri; un rappresentante indicato dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti. Senza tali nomine non può operare il Comitato, un organismo, guidato dal presidente dell' Autorità di sistema portuale, al quale è affidato il compito di amministrare la Zona economica speciale. Lo può fare attraverso strumenti che garantiscano l' insediamento e la piena operatività delle aziende presenti nella Zes nonché la promozione sistematica dell' area verso i potenziali investitori internazionali; l' utilizzo di servizi sia economici che tecnologici nell' ambito Zes; l' accesso alle prestazioni di servizi da parte di terzi. Sono stati già nominati, insieme al presidente Ugo Patroni Griffi, i rappresentanti della Regione Puglia (l' assessore Cosimo Borraccino) e della Regione Molise (Francesco Russo).

Ha già avviato i lavori da un mese invece il Comitato di indirizzo della Zes interregionale jonica Puglia-Basilicata che fa riferimento all' Autorità di sistema portuale dello Jonio e quindi al porto di Taranto. Il Comitato di indirizzo dello jonio è costituito da: Sergio Prete, presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ionio; Cosimo Borraccino, assessore della Regione Puglia; Francesco Cupparo, assessore della Regione Basilicata; Antonio Mattia, rappresentante della Presidenza del Consiglio dei Ministri; Roberto Scaravaglione, rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nella prima riunione il Comitato di indirizzo dello Jonio ha anche discusso della individuazione di agevolazioni amministrative e fiscali da garantire agli investitori, attraverso un pacchetto localizzativo di competenza delle amministrazioni locali (Regione, Provincia, Comuni, Asi), da aggiungere a quelle previste a livello nazionale. Il presidente dell' Autorità di sistema del Mare Adriatico meridionale, Patroni Griffi, ha sollecitato il governo regionale a intervenire sul governo nazionale per ottenere il completamento delle nomine nel Comitato di indirizzo e ha chiesto di considerare la nomina degli stessi rappresentanti dell' Autorità jonica affinché le due Zes pugliesi possa operare in modo coerente. Allo stesso modo da mesi Patroni Griffi chiede che le amministrazioni locali approvino pacchetti localizzativi contenenti misure chiare e incentivi per attrarre investitori. Ma sinora le amministrazioni locali hanno evitato di decidere. La Regione invece dovrebbe decidere a breve con un atto del Consiglio regionale una riduzione dell' Irap (Imposta regionale delle attività produttive) da concedere agli investitori nelle aree Zes, i quali beneficiano del credito di imposta che con la legge di Bilancio 2020 appena approvata dal Parlamento è stato esteso all' anno 2021. Intanto il presidente Patroni Griffi, è stato delegato dal presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi, a gestire, a livello nazionale, la materia Zone Economiche Speciali e Zone Logistiche Speciali. «È un incarico che mi onora e che mi sprona ulteriormente a percorrere il sentiero della sinergia e della condivisione», sottolinea Patroni Griffi. «Sono da sempre convinto che Zes e Zls possano costituire davvero il volano di rilancio dell' economia. Dobbiamo creare un laboratorio in cui promuovere e sperimentare





Quotidiano di Puglia

Bari

nuovi modelli di produzione, basati sul paradigma dell' economia circolare (blue economy) e sui principi della riduzione dell' utilizzo delle risorse naturali, del riciclo e del riutilizzo di scarti e sottoprodotti. Per realizzare appieno le potenzialità che ci vengono fornite da questi strumenti e per attrarre nuovi investitori, soprattutto stranieri, ritengo sia fondamentale la sinergia. Con questa delega, potremo mettere in campo tutta una serie di azioni per coinvolgere in questo processo più Istituzioni, Enti, associazioni, stakeholders attraverso il sostegno e la spinta propulsiva dei porti del sistema Italia», conclude il presidente. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Nuove tratte e più servizi: e il porto diventa un hub

Tra le novità, un collegamento con Corfù e la mappatura dei trasporti multimodali. Lo scalo idruntino è stato individuato come prioritario: finanziamenti in arrivo

Il porto di Otranto è stato individuato come hub prioritario, insieme a Mola di Bari, dall' Interreg strategico Smart Adriatic Ionian Small Port Network. Una nuova vita per il porto, dunque, in base ai dettami dell' asse prioritario dell' Unione europea denominato Economia blu. Per rilanciare i due porti pugliesi, dunque, è stato approvato il finanziamento che ha un budget complessivo di 17.250.000 euro di cui 8.710.000 in capo alla Regione (capofila con il dipartimento Mobilità, qualità urbana, opere pubbliche, ecologia e paesaggio). Le somme, da dividere per i due porti pugliesi, sono state dunque erogati a valere sull' Asse 3 del programma, obiettivo specifico 3.1 Promuovere a livello transfrontaliero il trasporto marittimo, la capacità di trasporto a corto raggio e i collegamenti dei traghetti. Nel progetto la Regione Puglia, in qualità di lead partner, è affiancata da Regione delle Isole Ioniche, Regione Epiro e Regione della Grecia occidentale. Nell' incontro a Bari erano presenti l' assessore regionale ai Trasporti Giovanni Giannini, il direttore del Dipartimento Barbara Valenzano, i sindaci di Mola di Bari e Otranto ed il presidente dell' **Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico Meridionale**. Una nuova opportunità per rivedere totalmente l' assetto del porto di Otranto, dunque, per ottemperare al progetto strategico Ai Smart che mira all' implementazione e allo sviluppo, in area **adriatico-ionica**, di una rete **portuale** comune fondata sul concetto di porto intelligente, verde e integrato e orientata a collegare i piccoli porti dei Paesi transfrontalieri coinvolti, con due nodi strategici individuati nei porti di Mola di Bari e Otranto. Insomma: promozione dello sviluppo del trasporto marittimo di corto raggio, che consentirà lo sviluppo di soluzioni sostenibili di trasporto. Le principali azioni programmate riguardano la mappatura dei servizi portuali offerti dal network dei porti minori regionali e loro messa in rete, nonché la realizzazione di interventi infrastrutturali di riqualificazione presso i porti di Mola di Bari e di Otranto, per il versante italiano, e i porti di Mytikas, Nydri e Nafpaktos per il versante greco. Il progetto prevede l' attivazione di un servizio pilota di collegamento veloce a livello marittimo tra Bari-Mola-Brindisi-Monopoli e Otranto e quello transfrontaliero tra Otranto e Corfù; attività propedeutiche all' azione pilota saranno la mappatura dei servizi di trasporto multimodale del territorio con particolare attenzione alla connessione porto turistico-città; l' implementazione di una piattaforma unica (Grecia-Italia) per l' erogazione di servizi informativi inerenti i diversi servizi di collegamento in area transfrontaliera; l' implementazione e l' installazione di pannelli turistico-informativi presso i piccoli porti coinvolti in entrambi i versanti ed infine, la realizzazione di una matrice delle priorità di interventi sulla rete dei porti minori quale strumento di governance per le regioni in materia di sviluppo dei porti locali. Un' ottima notizia che si spera non finisca per perdersi nelle solite lungaggini, come quelle che stanno affliggendo il dragaggio del porto di Otranto i cui fondi potrebbero, addirittura, andare perduti. E.Pai. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Molo S. Cataldo e Darsena di ponente l'AdSP MAM investe 50 milioni di euro

BARI Il Comitato di gestione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale ha adottato all'unanimità la Variante localizzata del Piano Regolatore Portuale, finalizzata alla riqualificazione del Molo S. Cataldo, al potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica del Corpo delle Capitanerie di Porto e al miglioramento della operatività nella Darsena di Ponente. Obiettivo dell'Ente portuale, valorizzare le potenzialità economiche, commerciali e turistiche dello scalo, creando una ricucitura funzionale e fisica tra porto e città. Gli interventi previsti per il Molo S. Cataldo, perseguono lo scopo di realizzare la qualificazione funzionale di un ambito portuale attualmente sottoutilizzato con il duplice obiettivo di potenziare le infrastrutture asservite alla sede logistica di Bari del Corpo delle Capitanerie di Porto e, contemporaneamente, realizzare un bacino da destinare alla nautica da diporto. L'intervento previsto per la Darsena di Ponente, invece, consiste nella realizzazione di un pontile, necessario a migliorare e potenziare l'operatività della stessa, mantenendo la tipologia di traffico attuale consistente in RO-PAX e navi da crociera. Lo scorso 17 dicembre, la giunta comunale di Bari aveva da parte sua deliberato la disponibilità ad intraprendere, per quanto di competenza, le azioni necessarie al perfezionamento della procedura di Variante localizzata al vigente Piano Regolatore Portuale, passaggio questo prodromico all'adozione, da parte dell'Organo deliberativo dell'AdSP MAM, della Variante. La perfetta sinergia e la fattiva intesa con l'Amministrazione comunale di Bari ci hanno portato, in tempi brevissimi, ad avere gli strumenti per procedere con interventi infrastrutturali di grande portata che riqualificheranno, potenzieranno e miglioreranno la funzionalità del porto di Bari commenta il presidente dell'AdSP MAM Ugo Patroni Griffi. Due aree che riteniamo strategiche e che saranno maggiormente messe al servizio della Città e del territorio. Si tratta conclude Patroni Griffi di una serie di azioni assolutamente coerenti con le linee di sviluppo richiamate nel Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale. La Variante localizzata del Piano Regolatore Portuale prevede i seguenti interventi: Sul molo San Cataldo in tre nuovi punti di ormeggio per la lunghezza di circa 400 metri. Le restanti superfici saranno destinate: 1) Guardia Costiera; 2) Approdo turistico. nella Darsena di Ponente, un pontile idoneo all'ormeggio di due navi RO-PAX che possono aprire il portellone di poppa sulla banchina 11.



Da gennaio aria più pulita in tutti gli ambiti portuali dell' Adriatico

BARI Particolare attenzione è sempre stata dedicata dal sistema portuale dell'Adriatico Meridionale ai temi ambientali. E adesso, nell'ambito della strategia ad ampio spettro condotta dalla International Maritime Organization dell'ONU volta al contenimento e alla riduzione dell'impatto ambientale e alla ecosostenibilità del trasporto via mare nel suo complesso, arrivano le misure di riduzione delle emissioni nocive (ossidi di zolfo, ossidi di azoto e particolati) e di gas serra da parte delle navi. Il tutto, in base all'allegato VI della Convenzione internazionale MARPOL, entrerà in vigore su scala mondiale dal prossimo 1 gennaio il nuovo limite della percentuale di zolfo nei combustibili navali, applicabili alle navi di qualsiasi bandiera, pari a 0,5%, ben 7 volte inferiore al vigente limite del 3,5%. Tale previsione costituisce una risposta importante e convincente da parte del mondo dello shipping sottolinea il presidente dell'AdSP alla crescente domanda di mitigazione dell'impatto ambientale e rappresenta un contributo essenziale al miglioramento della qualità dell'aria degli ambiti portuali. Peraltro già da alcuni anni le navi all'ormeggio non possono utilizzare combustibili marini con tenore di zolfo superiore a 0,1%. Per i porti come quelli dell'Adriatico, tutti collegati a ventri urbani importanti, si stima che, in attuazione di detta normativa, a partire dal 1 gennaio le emissioni nell'aria di ossidi di zolfo saranno ridotte del 77%, con forti benefici in particolare negli ambiti portuali e nelle aree marittime caratterizzate da intenso traffico marittimo, ma anche delle vicine città e della gente che lavora sulle banchine e nel waterfront. Contemporaneamente sarà compiuto un ulteriore passo in ordine alle misure operative per l'abbattimento progressivo delle emissioni CO2 da trasporto marittimo, con obbligo per le nuove navi in costruzione di miglioramento dell'efficienza energetica che consenta la riduzione del 20% di CO2 per tonnellata/km. Come reagirà la flotta di navi di linea ci si chiede che scalano regolarmente i nostri porti per quanto attiene alla qualità dei combustibili? Le strade che possono essere percorse per essere coerenti con la nuova normativa internazionale sono essenzialmente tre: adottare combustibili derivati dal petrolio con tenore di zolfo inferiore a 0,5%; continuare ad usare combustibili derivati dal petrolio tradizionale, dotando però la navi di sistemi di filtraggio e pulizia dei gas di scarico, i cosiddetti scrubber; adoperare combustibili alternativi come il GNL (metano liquefatto) che riducono ancor più drasticamente le emissioni nocive e i particolati. Stante la difficoltà della terza soluzione, per carenza al momento dei depositi di stoccaggio del GNL nei nostri porti conclude l'AdSP di Bari la prima soluzione è quella che sarà prevalentemente adottata dalle compagnie di navigazione. Che hanno già quasi in toto recepite le istanze dell'Autorità stessa adottando combustibili in linea con le nuove normative o dotando le proprie navi di scrubbers che renderanno gli accessi e le uscite dai porti del sistema molto più green che nel passato.



Puglia: Bozzetti (M5S) su porto Brindisi, necessaria collaborazione istituzionale per affrontare crisi

(FERPRESS) - Bari, 27 DIC - "Non possiamo che essere favorevoli e supportare con tutte le nostre forze la richiesta di istituzione di un tavolo di crisi per la situazione portuale brindisina, e più in generale per la perdurante e drammatica situazione occupazionale della città e provincia di Brindisi", così il consigliere regionale del Movimento 5 Stelle Gianluca Bozzetti commentando la nota inviata dal Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico**, Ugo Patroni Griffi direttamente al Presidente del Consiglio, Giuseppe Conte. "Il blocco delle opere portuali, il ritardo delle ZES e la imminente riconversione della Centrale Enel Federico II - spiega il consigliere - impongono una riflessione sul futuro del porto di Brindisi. Non solo, è sempre più forte la necessità di programmare concretamente azioni di rilancio, sviluppo e sostegno al settore, diretto e indiretto, dagli operatori portuali al singolo operaio. E in questo, solo il Governo può gestire un' emergenza che non ha pari in Italia. Abbiamo avviato un tavolo di confronto in Prefettura con il precedente Governo ormai quasi un anno fa, ma ora dobbiamo dare continuità, per questo in accordo con i nostri consiglieri comunali del territorio, ho sollecitato più volte la convocazione di un nuovo tavolo. Purtroppo le risposte ancora non ci sono state, così come non è ancora pervenuta la risposta da parte del Comune di Brindisi e del Sindaco Rossi alla mia richiesta di un tavolo di confronto con Enel e l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, per discutere di un utilizzo diversificato della banchina di Costa Morena, oggi in concessione ad Enel per lo scarico del carbone. L' **Autorità Portuale** e la stessa Enel hanno accolto celermente la richiesta di confronto, mentre l' amministrazione comunale, così come avviene per le opere portuali, sembra latitare e non avere il coraggio di esprimere una posizione. Ci troviamo in un periodo storico difficile per il nostro territorio - conclude Bozzetti - il tempo delle diatribe politiche è scaduto da un pezzo. Adesso serve unità istituzionale a tutti i livelli e una visione di intenti univoca, se abbiamo a cuore il futuro del territorio brindisino".

The image shows a screenshot of the FerPress website. At the top, there is a banner that says "ABBONATI A FERPRESS". Below this, the website header includes the FerPress logo, the text "AGENZIA DI INFORMAZIONE FERAPRESS - FERAPRESS LOCALI E VERISTICA", and a "FER ANCHE SU twitter" button. The main content area displays a news article with the headline "Puglia: Bozzetti (M5S) su porto Brindisi, necessaria collaborazione istituzionale per affrontare crisi". The article text is partially visible, matching the text in the main body of the page. To the right of the article, there is a sidebar with several sections: "ARCHIVIO QUOTIDIANO DALLETTERE", "AGENZIA DI INFORMAZIONE FERAPRESS", "GOOGLE TRANSLATE", and a "Select Language" dropdown menu. There are also social media icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and YouTube.

Revisione del Regolamento UE nota congiunta Patroni Griffi-Prete

TARANTO I presidenti delle Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale e dello Ionio, Ugo Patroni Griffi e Sergio Prete, hanno inviato al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti una nota congiunta per chiedere al ministro un intervento finalizzato all'aggiornamento delle reti TEN-T, nell'ambito della revisione del Regolamento UE, avviata dalla Commissione Europea e programmata nel primo settembre del 2021. I due Presidenti avviano così l'iter perché gli attuali corridoi lungo la dorsale adriatico-ionica, che interessano la Regione Puglia, siano armonizzati; interessando il ministro affinché possa avviare, a livello europeo, ogni utile iniziativa in aggiunta alle azioni già poste in essere a livello nazionale dallo stesso Dicastero. L'aggiornamento delle reti TEN-T rappresenterebbe, a parere di Patroni Griffi e Prete, una importante opportunità per i nodi portuali del Mezzogiorno, anche in considerazione dell'attuale scenario dei trasporti nell'area Med e delle nuove sfide globali che richiedono di elevare ulteriormente la capacità del sistema trasportistico nazionale, in ottica intermodale, perché lo stesso agisca come propulsore economico in grado di accrescere la competitività anche nelle regioni del Mezzogiorno. La riconfigurazione dei corridoi si potrebbe effettuare attraverso due possibili direttrici: il prolungamento Nord-Sud del Corridoio Scandinavo/Mediterraneo al tratto Ancona-Pescara-Bari-Taranto-Brindisi, e/o del Corridoio Baltico/Adriatico, che attualmente si ferma a Ravenna, estendendolo all'intero versante adriatico-ionico italiano. In tale percorso, le **AdSP** del Mare Adriatico Meridionale e dello Ionio stanno, altresì, coinvolgendo le altre regioni del Mezzogiorno, Basilicata e Molise, che sarebbero interessate dalla rivisitazione degli attuali corridoi.



La Gazzetta Marittima

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Il ministro De Micheli in visita a Gioia Tauro

GIOIA TAURO Autorità Portuale e **porto** di **Gioia Tauro** sono le prime tappe della visita in Calabria del ministro per le Infrastrutture e i Trasporti, Paola De Micheli, su espresso invito del commissario straordinario Andrea Agostinelli. Nel corso dell'incontro, tenutosi nella sala presidenziale dell'Autorità Portuale, insieme al management dell'Ente, alle Istituzioni e alle Forze dell'Ordine, il commissario straordinario, Andrea Agostinelli, ha illustrato al ministro le attività di rilancio e di infrastrutturazione, messe in campo per permettere allo scalo di tornare ad assumere una posizione leader nel Mediterraneo. Tra gli altri argomenti trattati, Agostinelli si è soffermato, anche, sull'importanza del gateway che, nonostante sia stato realizzato, rimane inattivo a causa dell'assenza di collegamento tra l'infrastruttura portuale e la rete ferroviaria italiana. A tale proposito il ministro ha evidenziato come più della metà delle risorse dell'aggiornamento del contratto di programma da 15 miliardi e 400 milioni di RFI siano concentrate nelle regioni del Sud, proprio perché, soprattutto attraverso il ferro ha aggiunto De Micheli possiamo superare il gap infrastrutturale che ha caratterizzato in questi anni la differenza tra Nord e Sud e, anche, un pezzo delle ragioni della minore competitività. In particolar modo ha concluso il ministro la nostra strategia sul ferro riguarda il collegamento dell'ultimo miglio sui porti che, in questo caso, per **Gioia Tauro** diventa strategico sia per il presente che per il futuro. L'incontro si è concluso con la visita all'interno del **porto**, dove il ministro ha potuto ammirare l'intera infrastruttura portuale, soffermandosi in particolare sull'imponenza delle tre Gantry cranes, tra le gru più grandi al mondo, giunte di recente dalla Cina a cui faranno seguito altrettante nel 2020. Sono veramente soddisfatto della visita del ministro ha dichiarato il commissario straordinario Andrea Agostinelli durante la quale sono state focalizzate le problematiche dell'ultimo miglio ferroviario e del bacino di carenaggio, che rappresenteranno infrastrutture strategiche per l'occupazione e per la diversificazione delle attività portuali e sulle quali il ministro mi ha garantito la particolare attenzione del suo Dicastero.



Restyling dell' area porto: vince una ditta siciliana

Palau, l' impresa ha applicato un ribasso del 32% sul milione di euro a base d' asta Via Palau vecchio più larga a doppio senso. Sarà ampliato il numero di parcheggi allievi lega Marina e isolala maddalena

227 allievi, di cui 141 uomini e 44 donne hanno giurato fedeltà allo Stato, di fronte al comandante delle Scuole sottufficiali Filippo Marchetti e tutti i parenti arrivati dalla penisola. 500 ospiti in tutto. Nel suo intervento il comandante Marchetti ha ribadito i buoni rapporti di amicizia e collaborazione che hanno contraddistinto gli anni di mandato del sindaco Luca Montella al punto da riportare in piazza Umberto I il giuramento. Si è poi ripetuta come da tradizione la parata dei reparti che hanno sfilato di fronte alle autorità, accompagnate dalle note della banda Brigata Sassari. (a.n.) di Walkiria Baldinelli PALAU La riqualificazione del **porto** commerciale non è più solo un progetto. È stato assegnato il primo lotto dei lavori per la sistemazione dell' area di accesso allo scalo, porta d' ingresso con la dirimpettaia isola della Maddalena. L' appalto da un milione di euro, tramite procedura negoziata, è stato vinto dall' impresa siciliana Calogero Vassallo di Favara. Con un ribasso del 31,89% si è aggiudicata i lavori per oltre 585mila euro (più Iva). Il progetto di riqualificazione della strada di collegamento tra l' area di imbarco e sbarco dei traghetti della precedente amministrazione, approvato poi dal commissario straordinario e per il quale erano già stanziati i fondi, non è stato cestinato dalla giunta del sindaco Franco Manna. Oltre al doppio senso di circolazione, per snellire il traffico in entrata e in uscita dal **porto** commerciale, prevede la realizzazione di una rotatoria vicino alla scuola media. Oltre alla sistemazione di uno dei punti nevralgici del paese, comprende la nuova stazione ferroviaria a Palau Vecchio. Il progetto di tutta l' area è inserito nell' accordo di programma per la cessione della zona ferroviaria. Era stato sottoscritto dall' ente locale e dalla Regione nel 2008. Il finanziamento per la realizzazione della strada d' accesso e uscita dal **porto**, invece, è stato firmato cinque anni fa dai comuni di Palau e Arzachena, dalla Regione e dall' ex provincia gallurese. È stato un iter lungo e farraginoso: il Comune ha dovuto attendere i numerosi nulla osta degli enti e le autorità competenti, compresi l' Arst, i ministeri per le Attività culturali, delle Infrastrutture e dei Trasporti. Lunghe anche le procedure per l' acquisto dei terreni. I circa 7mila 400 metri che costeggiano lo scalo commerciale sono stati ceduti solo a marzo dall' ente cagliaritano, al prezzo simbolico di un euro. I binari vicino alla stazione marittima Palau Marina saranno dismessi. Il nuovo capolinea sarà spostato di poche centinaia di metri, davanti alla pineta che si affaccia sulla spiaggia. La memoria storica non sarà cancellata, i binari della linea Sassari-Tempio-Palau Marina saranno mantenuti, così come comunicato dal ministero per le Attività culturali. Con l' allargamento dell' unica strada di collegamento, l' ampliamento dei piazzali portuali e lo spostamento del capolinea del trenino verde, l' amministrazione punta così a decongestionare il traffico delle attività dei traghetti, soprattutto nel periodo estivo. E a creare un percorso snello di comunicazione tra l' area dello scalo del **porto** turistico e commerciale, servito essenzialmente da via Nazionale, la strada d' ingresso del paese. L' intervento rientra nel più ampio progetto strategico dell' amministrazione di riqualificazione e sviluppo della portualità, mirato a prolungare e a migliorare la stagione turistica.



Tortolì. Sarcastica protesta anonima

Manifesti a lutto per il porto affissi in tutta la cittadina

Aveva solo 50 anni di vita. Annunciandone la morte, autotrasportatori, studenti e lavoratori fuori sede, passeggeri, marittimi e operatori portuali piangono il porto di Arbatax. «Assassinato da ministero dei Trasporti, assessorato regionale ai Trasporti, comune di Tortolì con la complicità dei sindaci di Ogliastra, Sarrabus e Barbagia e degli imprenditori che hanno assistito in silenzio allo smembramento dello scalo». Recita così il manifesto funebre diffuso ieri da alcuni (anonimi cittadini). Sarcasmo misto a tristezza per il rischio di cancellazione delle rotte per Civitavecchia e Genova e un' accusa neanche tanto velata alle istituzioni locali e regionali, invitate a disertare la camera ardente virtuale da allestire nella stazione marittima, regina delle incompiute. La veglia funebre si chiuderà il 20 luglio prossimo, giorno in cui scadranno gli accordi tra il Ministero e il Gruppo Moby, e lo scalo di Arbatax, senza il rinnovo della continuità territoriale, è destinato a restare orfano dei collegamenti con la Penisola. Oltre all' incertezza sul futuro delle rotte, il porto resta sempre in attesa di riclassificazione. Da due anni la pratica è congelata nei cassetti del Ministero, cui spetta l' onere di inserire Arbatax nell' **autorità portuale** del Mare di Sardegna. Ro. Se.



Banchina XX Luglio, appalto posticipato al prossimo anno

Milazzo La banchina XX Luglio si appresta a festeggiare i suoi primi dieci anni di "appalto incompiuto". Se invece si vuole collegare l' anniversario al finanziamento, allora possiamo cominciare a parlare di... nozze d' argento dell' opera pubblica. Un record, forse, a livello nazionale. Ma poiché c' è davvero poco da scherzare, meglio auspicare che il neo presidente dell' **Autorità di sistema**, Paolo Mega, da tecnico del settore, possa dare l' input giusto per uscire da una palude che sembra, di giorno in giorno, sempre più profonda. Il riappalto delle opere non completate per il fallimento della ditta "Scuttari" non avverrà infatti prima di un anno. Nonostante la buona volontà di tutti occorre prendere atto che, difficilmente, i milazzesi vedranno questo molo completato e funzionale prima di 36 mesi. E ciò sempre nella migliore delle ipotesi. E riteniamo che nessuno potrà tacciarci di pessimismo. Anche perché il passato parla chiaro quando si parla di opere pubbliche portuali. C' è però un altro aspetto da non mettere in secondo piano. E giustamente lo ribadiscono gli addetti ai lavori. In realtà tutti aspettano il completamento delle banchine del porto ma se non si va a programmare nuove attività commerciali questa città non avrà quel ritorno economico, e soprattutto occupazionale, che da tempo si attende e che uno scalo come quello di Milazzo è in condizione di dare. Ad affermarlo è il "Comitato grande porto" che, ancora una volta, interviene sulle strategie del bacino mamertino per invitare le istituzioni a portare avanti «iniziative concrete e non di prospettiva che poco o nulla producono per chi oggi spera di lavorare, come ad esempio i portuali dell' ex cooperativa Garibaldi». «Prima che le ultime opere vengano ultimate - afferma il comandante Mario Sciotto - dovrà essere compito delle parti interessate (**Autorità Portuale** ed Amministrazione comunale in primis) sedersi ad un tavolo e, di concerto, stabilire come impiegare le costruende banchine per lo sviluppo del porto di Milazzo e creare nel contempo nuova occupazione. Solo così potranno mantenere quanto promesso ai lavoratori milazzesi della Coop. Garibaldi alla disperata ricerca del lavoro perduto. Siamo certi che Amministrazione comunale e l' **Autorità Portuale** sanno come impiegare le nuove banchine per creare nuovi posti di lavoro. Dovranno soltanto, al più presto possibile, dare esecuzione al progetto di collegamento del porto con l' asse viario giacente in uno dei cassetti del palazzo comunale. In questa ottica si potranno sviluppare i collegamenti da Milazzo per i porti del continente con le navi "ro-ro" essendo più di un armatore interessato. r.m. Gli operatori sono scettici sulle possibilità di vedere una celere ripresa dei lavori.



Edilia2000

Catania

Nuovo bando internazionale per il waterfront di Catania. - Riapertura dei termini e nuove modalità di partecipazione.

Sono riaperti i termini e modificate le modalità di partecipazione del concorso internazionale di idee, rendendolo più aperto rispetto a quello presentato un anno fa, per la rigenerazione urbanistica del Waterfront di Catania, attraverso un Masterplan, che identifichi le principali componenti urbanistiche, paesaggistiche, architettoniche e funzionali nell'ottica della redazione del nuovo Prg di Catania. Lo ha reso noto il sindaco Salvo Pogliese annunciando la pubblicazione del nuovo bando per scegliere i tre migliori progetti per ridisegnare la fascia cittadina dove ricadono i principali nodi e punti di contatto fra la rete ferroviaria e il Porto con la città.

Lo ha reso noto il sindaco Salvo Pogliese annunciando la pubblicazione del nuovo bando per scegliere i tre migliori progetti per ridisegnare la fascia cittadina dove ricadono i principali nodi e punti di contatto fra la rete ferroviaria e il Porto con la città. 'In pieno spirito di collaborazione con gli ordini professionali - ha spiegato il sindaco Salvo Pogliese - abbiamo raccolto le loro sollecitazioni procedurali affinché vi sia una partecipazione larga per ricevere contributi e proposte più ampia possibile per definire una visione di città moderna e all'avanguardia nella prospettiva della Catania del futuro. In questa nostra visione di fare tornare Catania una città di mare, che è cardine dell'impostazione del nuovo Piano regolatore a cui stiamo lavorando e per questo il rapporto con l'**Autorità Portuale** assume un ruolo di grande valenza strategica, a cominciare dalla realizzazione di una nuova stazione marittima che elemento importante di un puzzle che ogni giorno stiamo componendo con entusiasmo, concretezza e determinazione'. L'obiettivo dell'iniziativa è quello di creare un 'concetto' funzionale e territoriale per una città metropolitana, rivitalizzare i significati della zona **portuale** in cui allocare la stazione marittima, la club house per il comparto crocieristico e turistico, le aree dismesse della Cementeria, le infrastrutture ferroviarie, metropolitane e della mobilità come mostrano importanti esempi di altre città che hanno pianificato il territorio con progettualità programmate.

La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

«Politica assente e distratta»

Cgil, Cisl, Uil. Impietoso il bilancio dei vertici sindacali Alosi, Carasi, Corallo, Altamore

La parola d'ordine del sindacato per il 2020 è condensata nel ritorno alla concertazione. Il 21% di disoccupazione con punte preoccupanti del 44% per quella giovanile rappresentano la voragine da colmare su un territorio come quello siracusano denso di potenzialità ma povero di iniziative. Di questo ne sono convinti i segretari generali di Cgil e Cisl, Roberto Alosi e Vera Carasi e sub commissari della Uil Severina Corallo e Alda Altamore, che hanno incontrato la stampa per fare il bilancio di fine anno. «La nostra provincia - ha commentato Alosi - rischia di scardinare i fondamentali del nostro stare insieme. Il livello della disoccupazione giovanile insopportabile. Rende tutto ancora più difficile la contraddizione del territorio, che presenta le potenzialità del settore industriale, di quello agricolo con i suoi grandi prodotti eccellenza, e quello del turismo. Ma non riesce ad avere la capacità di emergere. Ecco perché er quanto ci riguarda, il 2020 deve essere motivo di rilancio della concertazione. E' tempo che su questi temi si apra un dialogo con la città». Le organizzazioni sindacali piantano come bandiera simbolica la manifestazione del 13 aprile in piazza san Giovanni: «Abbiamo organizzato manifestazione in nome della dignità dei lavoratori - dice Carasi - in nome del lavoro che troppo spesso è precario. Abbiamo l' esigenza di rappresentare i diritti e i salari dei lavoratori. Dobbiamo rappresentare donne, giovani, anziani ed è per questo che nel 2020 organizzeremo altri 13 aprile. Dobbiamo tenere desta l' attenzione sulle problematiche delle persone più fragili». La ripresa del sistema della concertazione, quindi, come base irrinunciabile del dialogo e della ripresa economica. «Serve dialogare - dice Corallo - perché è l' unico modo per trovare una soluzione ai problemi. Solo così si va avanti rimettendo al centro delle agende politiche il lavoro. In tutta la provincia manca la programmazione, dimenticata soprattutto da chi può legiferare e aiutare la popolazione». Anche per Altamore la questione non è di poco conto: «Qualcuno dice che il territorio possiede una certa potenzialità inespressa, ma secondo me si tratta di potenzialità sopresse. Le possibilità e il genio in questa provincia si manifestano con l' export e l' attenzione al turismo anche di un certo livello ma c' è un contesto che concorre a reprimere tutto questo. La verità che ci può riportare a galla è rappresentata dal dialogo. Noi le idee ce le abbiamo chiare ma vorremo che qualcuno ci ascoltasse. Impariamo a tirare fuori quello che gli altri ci dicono che noi possediamo». Il 2019 lascia viva l' esigenza di difesa di un territorio costretto a subire decisioni e scelte penalizzanti per il futuro. «Il territorio indebolito dal maltempo è la metafora della mancata programmazione - dicono i segretari - depredare alcuni pezzi di istituzione del territorio, significa privarlo degli strumenti necessari per essere protagonista e attore del proprio futuro. Chiudere sportelli dell' Inps, ipotizzare di trasferire **autorità** e competenze per meri giochi politici, significa mortificare un' intera popolazione. Noi rivendichiamo la strategicità dell' intero territorio siracusano. Non tolleremo più che da altre parti si svisciva e si mortifichi questa terra e la sua gente. Difenderemo, come abbiamo fatto strenuamente per l' **Autorità Portuale** di Augusta, ogni singolo pezzo di questa provincia. Qui bisogna mantenere al centro il lavoro. Attorno ad esso costruire una rete di sinergie e collaborazioni che rilancino i settori produttivi. La parola d'ordine per il nuovo anno la rilanciamo. Serve "sinergia" per individuare gli obiettivi da raggiungere.



La Sicilia (ed. Siracusa)

Augusta

Servono condivisione di azione, individuazione di alcune priorità, timing adeguato per proporre gli interventi e come. È indubbio che l' appello lo lanciamo alla politica; assente o troppo distratta e che in questo ultimo anno non è riuscita a trasformare in fatti concreti le tante parole spese a destra e manca. Ci riferiamo al governo nazionale, che di cambiamento sembra avere ben poco vista la legge di bilancio, ci riferiamo anche a quello regionale che, al di là di annunci spot, non è riuscito ad incidere sulle questioni siracusane. Vicende che investono gli enti locali, dalla ex Provincia con dipendenti diretti e della partecipata ancora in bilico, fino ad alcuni Comuni che versano in condizione di preoccupante pre dissesto economico». «Abbiamo una contrazione dell' occupazione - aggiungono Alosi, Carasi, Corallo e Altamore - Nel settore industria, che resta ancora fondamentale per l' economia provinciale, restiamo aggrappati a dati di mantenimento dell' esistente e restiamo vigili sull' indotto che, tra tagli e cambi appalto, alimenta le maggiori preoccupazioni. A tutte le aziende chiediamo, però, piani industriali e certezze. Continua la crescita nel settore dei servizi, ma, come avviene da anni, continua a trattarsi di lavori a bassa crescita in termini di stabilità, di tenuta sociale e con remunerazioni spesso ai limiti della sopravvivenza. Non sono, insomma, dati da spiattellare nelle stime in crescita. Serve lavoro sicuro e meno precario. Serve il diritto ad un reddito equo e giusto, principio che continua ad essere la base del lavoro». Obiettivi che saranno al centro delle rivendicazioni e delle proposte sindacali ai tavoli tecnici e politici. «Risanamento ambientale, bonifiche e infrastrutture sono necessarie priorità per pensare un possibile futuro di questa terra sono temi centrali senza i quali è impossibile valutare altre azioni. La politica comprenda, finalmente, che le autostrade, insieme ad una viabilità locale adeguata, sono l' unico passante verso lo sviluppo. La Rosolini-Modica, tra tira e molla, potrebbe essere completata. Attendiamo il riavvio definitivo dei lavori; solo in questo modo questa parte di Sicilia potrà essere all' avanguardia. Sulla Ragusa-Catania, che in buona parte passa dalla zona nord della nostra provincia, siamo adesso agli annunci social». Francesco Nania.

Palermo contro la burocrazia al centro del Mediterraneo

PALERMO Arriva dal **porto** di **Palermo** il più clamoroso esempio positivo di lotta e di vittoria sulla burocrazia. In poco più di un anno l'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale presieduta da Pasqualino Monti dice una nota a margine del recente convegno Noi il Mediterraneo ha sbloccato 45 cantieri per la costruzione di nuove opere, avviando a conclusione lavori bloccati in taluni casi da oltre vent'anni, per un valore complessivo di 645 milioni di euro, di cui 387 nel solo **porto** di **Palermo**. Questo ha consentito oggi di porre concretamente le basi per la realizzazione proprio in Sicilia di una delle più importanti basi operative del mercato delle crociere. Il primo passo è stato compiuto con la firma dell'accordo con due fra i più importanti colossi crocieristici del mondo, Costa Crociere (del Gruppo americano Carnival) e MSC Crociere (del Gruppo ginevrino che fa capo all'armatore Gianluigi Aponte) che gestiranno congiuntamente, in regime di concessione, il nuovo impianto portuale. E proprio sulle potenzialità e sulle ricadute che il mercato crocieristico, specie grazie alle supernavi di ultima generazione, garantisce al territorio, si è articolato il convegno, Noi, il Mediterraneo, che l'Autorità di Sistema Portuale della Sicilia Occidentale ha organizzato richiamando a **Palermo** alcuni fra i più importanti protagonisti dello shipping internazionale. Per noi ha sottolineato Pasqualino Monti, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale quella odierna è una data doppiamente importante. Da un lato, siamo in grado oggi di affermare di aver risvegliato il **porto** di **Palermo** e insieme quelli di Trapani, Termini Imerese e **Porto** Empedocle che, usciti dal letargo, sono stati capaci di tranciare le catene della burocrazia e riconquistare il ruolo di traino per l'economia e il turismo siciliano. Dall'altro, abbiamo riportato questa straordinaria e unica area al centro del Mediterraneo e degli interessi dei grandi gruppi del mercato delle crociere. Conquista riflessa anche dall'ipotesi che sta diventando realtà di fare del polo cantieristico di Fincantieri un centro non solo di riparazione e allungamento delle imbarcazioni, ma anche di costruzione delle grandi navi passeggeri di cui Fincantieri è leader mondiale. Complessivamente il progetto in atto nei porti della Sicilia occidentale ha già fatto impennare le entrate del sistema da 25 milioni del 2017 a oltre 153 milioni. Notevole anche l'urto occupazionale riflesso da una crescita record delle giornate lavorate che ha tagliato drasticamente il ricorso alla cassa integrazione. Il presidente Monti ha puntato con forza il dito contro i danni da burocrazia derivati dall'equiparazione dei porti a componenti della pubblica amministrazione, che ha accentuato il difetto sistemico per cui si punta a contenere il debito piuttosto che a porre in atto le misure che consentano al PIL di svilupparsi. L'esperienza di **Palermo** ha detto Monti sta dimostrando che si può fare anche se ciò comporta per chi gestisce la cosa pubblica, e in particolare i porti, l'assunzione di rischi personali. Nel ricordare i tempi biblici per l'inizio dei lavori di un'opera marittima sopra soglia, nonché la follia della normativa sui dragaggi, Monti ha rilanciato l'idea di un ordinamento speciale che consenta ai porti di rispondere nei tempi che il mercato richiede alle istanze dei grandi operatori, generando ricchezza per il territorio. Rispondendo indirettamente anche alla provocazione positiva lanciata dal Sindaco Leoluca Orlando, che aveva affermato come **Palermo** per come si sta proponendo sul mercato possa svolgere il ruolo di Bruxelles del Mediterraneo, il presidente dell'AdSP ha lanciato un doppio segnale: Non arrendersi al muro invalicabile eretto dalla burocrazia e non aver paura. Come sta accadendo a **Palermo**, pronta a realizzare l'impossibile.



Autostrade del Mare: volano dell'economia e trasporto green

ROMA Solo il 7% dei fondi europei CEF Transport nel periodo di programmazione 2014-2020 è stato allocato in progetti infrastrutturali portuali, in innovazione tecnologica e nella priorità delle Autostrade del Mare. Lo puntualizza Ennio Cascetta, amministratore unico di RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti, società in-house del MIT, nel corso del Financing the maritime sector and MoS, che si è svolta al Ministero dei Trasporti. Il trasporto marittimo afferma Cascetta è la modalità fondamentale su cui viaggia l'import ed export europeo ed italiano, sia in valore che in quantità. La domanda estera, a sua volta, ha rivestito negli ultimi dieci anni il ruolo principale driver per la ripresa economica, in particolar modo in Italia dove, nonostante la sostanziale invarianza del PIL nell'ultimo decennio, è stata proprio l'internazionalizzazione del nostro tessuto economico a bilanciare il forte calo della domanda interna e degli investimenti. Nel contesto europeo, l'Italia è leader nel segmento dello Short Sea Shipping, che rappresenta il 61% dei traffici marittimi europei e di cui l'Italia è leader nel bacino del Mediterraneo e del Mar Nero, e dei traffici di Autostrade del Mare, in cui il nostro paese è il secondo paese per movimentazioni Ro-Ro nell'UE a 28 con una quota di mercato del 18,1% (seconda alla Gran Bretagna) e primo per passeggeri trasportati in ferries. Un modello che si basa anche su un'estesa offerta di servizi nazionali ed internazionali e su consolidate policies pubbliche in materia di progettazione ed implementazione di incentivi per il combinato mare-strada. Le Autostrade del Mare continua Cascetta sono per l'Italia delle vere e proprie infrastrutture mobili transnazionali su cui viaggia l'import-export delle nostre imprese: solo tra l'Italia e la Spagna vengono scambiate 18,01 mln di tonnellate di merce, di queste il 46,4% viene trasportata via mare e di queste il 66,6% viaggia su servizi di Autostrade del Mare. Una modalità che garantisce sostenibilità ambientale e decongestionamento dei valichi stradali di frontiera e che presenta costi di messa in esercizio decisamente inferiori rispetto alle infrastrutture terrestri, eppure ribadisce Cascetta soltanto il 7% dei fondi europei (programma CEF Transport 2014-2020) è dedicato allo sviluppo del settore. Perché non considerarle, ai fini del cofinanziamento europeo ed in vista del nuovo periodo di programmazione europeo 2021-2027, infrastrutture di confine' e quindi prevedere un cofinanziamento europeo al 50% così come le infrastrutture transnazionali terrestri? Le altre sfide da portare all'attenzione di Bruxelles in materia di Autostrade del Mare sono, secondo Cascetta, l'adozione di un incentivo di matrice europea targetizzato nel premiare l'efficientamento energetico sia in un'ottica intra-modale (tra diverse alternative di servizi di Autostrade del Mare) ed inter-modale (confrontando alternative di percorso ADM e stradali) sul modello proposto dal progetto Med Atlantic Ecobonus, la rivisitazione delle Linee Guida sul trasporto marittimo datate 2004 e la necessità di disseminare la nuova architettura dei fondi europei 2021-2027 al fine di cogliere in anticipo le opportunità finanziarie offerte dai programmi di cofinanziamento.



Carburanti 'green': s' impennano i costi sulle Autostrade del Mare

ROMA Capodanno amaro per le aziende di autotrasporto che viaggiano sulle Autostrade del Mare. Dal 1° gennaio 2020, infatti, tutte le navi per il trasporto marittimo dovranno come noto ridurre gli ossidi di zolfo dell'85%. La conseguenza sarà un aumento dei costi compreso fra il 20% e il 30% per effetto del maggior costo dei carburanti meno inquinanti. Un incremento destinato a ricadere sulle imprese dell'autotrasporto e sugli utenti finali. Le nuove regole imposte dall'IMO (l'Organizzazione Marittima Internazionale) rappresentano un grave rischio per le società di trasporto, conferma il vicepresidente di Confcommercio e Conftrasporto Paolo Uggè. Che spiega come l'utilizzo dei nuovi carburanti comporterà un aggravio dei costi che non potrà in alcun modo essere sostenuto dai trasportatori e metterà a rischio la possibilità delle imprese di rimanere sul mercato. Questo adeguamento è certo un passaggio molto importante per la sostenibilità del nostro settore, il cui beneficiario principale è rappresentato dalla collettività nella sua interezza premette Uggè. Ma sia le imprese dello shipping che quelle dell'autotrasporto, per rispondere a questa esigenza, saranno poste in una situazione di difficoltà. Per questo è fondamentale che il governo italiano preveda misure adeguate per evitare una situazione fortemente problematica per tutta la filiera, consentendo una condivisione dei costi da parte di tutta la collettività. In questa direzione riteniamo che un passo possa essere rappresentato dal potenziamento degli incentivi già esistenti, come il Marebonus, suggerisce il vicepresidente di Conftrasporto che, in una lettera inviata al ministro dei Trasporti Paola De Micheli, chiede un ulteriore stanziamento.

