



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
domenica, 23 giugno 2019**



Prime Pagine

23/06/2019	Corriere della Sera	5
<hr/>		
23/06/2019	Il Fatto Quotidiano	6
<hr/>		
23/06/2019	Il Giornale	7
<hr/>		
23/06/2019	Il Giorno	8
<hr/>		
23/06/2019	Il Manifesto	9
<hr/>		
23/06/2019	Il Mattino	10
<hr/>		
23/06/2019	Il Messaggero	11
<hr/>		
23/06/2019	Il Resto del Carlino	12
<hr/>		
23/06/2019	Il Secolo XIX	13
<hr/>		
23/06/2019	Il Sole 24 Ore	14
<hr/>		
23/06/2019	Il Tempo	15
<hr/>		
23/06/2019	La Nazione	16
<hr/>		
23/06/2019	La Repubblica	17
<hr/>		
23/06/2019	La Stampa	18
<hr/>		

Primo Piano

22/06/2019	The Medi Telegraph	<i>GIORGIO CAROZZI</i>	19
<hr/>			
Missione Assoporti a Monaco /GALLERY			

Trieste

23/06/2019	Il Piccolo Pagina 2	20
<hr/>		
Un maxi terminal merci per i traffici con Budapest nell' area dell' ex Aquila		
23/06/2019	Il Piccolo Pagina 3	22
<hr/>		
E Dal Mas interroga il viceministro Galli sulla Via della Seta		
23/06/2019	Il Piccolo Pagina 3	23
<hr/>		
In definizione le intese del memorandum: D' Agostino a Pechino		

Venezia

23/06/2019	Corriere del Veneto Pagina 11	<i>F. B.</i>	25
<hr/>			
23/06/2019	Corriere del Veneto Pagina 11		26
<hr/>			
23/06/2019	Il Gazzettino Pagina 33	<i>ALVISE SPERANDIO</i>	27
<hr/>			
23/06/2019	Il Gazzettino Pagina 36	<i>TULLIO CARDONA</i>	29
<hr/>			
23/06/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 15		30
<hr/>			
22/06/2019	The Medi Telegraph	<i>GIORGIO CAROZZI</i>	31
<hr/>			

Genova, Voltri

23/06/2019	Il Secolo XIX (ed. Levante) Pagina 20		32
<hr/>			

Ravenna

23/06/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 46		33
<hr/>			
22/06/2019	The Medi Telegraph	<i>GIORGIO CAROZZI</i>	34
<hr/>			

Marina di Carrara

23/06/2019	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 1		35
<hr/>			

Livorno

23/06/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 39		36
<hr/>			
23/06/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 43		37
<hr/>			

Piombino, Isola d' Elba

23/06/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 24		38
<hr/>			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

23/06/2019	Corriere Adriatico Pagina 5	39
<u>In porto attracca la Marella Explorer</u>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

23/06/2019	Il Messaggero (ed. Abruzzo) Pagina 38	40
<u>Di Nicola (M5S): «Abruzzo in ritardo la questione infrastrutture è nodale»</u>		
23/06/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 39	42
<u>Porto in crisi, Tedesco: «Pronto al dialogo»</u>		
23/06/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 39	44
<u>Quando Leonardo disegnò lo scalo nel Codice Atlantico</u>		

Napoli

23/06/2019	Il Roma Pagina 26	45
<u>Ormezziate al porto senza permessi La Capitaneria sequestra tre navi</u>		

Bari

23/06/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 16	46
<u>L' Authority vuole il terminal Offerta da 2,6 milioni di euro</u>		

Brindisi

23/06/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 34	47
<u>Impianti portuali a Brindisi «Sostanziale rispetto delle norme»</u>		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

23/06/2019	Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro) Pagina 19	49
<u>Il saluto della città ad Agostino Polemica sulla sicurezza al porto</u>		
23/06/2019	Il Quotidiano della Calabria Pagina 4	51
<u>Dolore portuali: «E' inaccettabile la morte al porto di Gioia Tauro»</u>		
22/06/2019	Stretto Web	52
<u>Tragedia al porto di Gioia Tauro: "La magistratura faccia luce sulle case del decesso"</u>		

Cagliari

22/06/2019	Lettera 43	<i>MONIA MELIS</i> 53
<u>I motivi della crisi del porto canale di Cagliari</u>		

Messina, Milazzo, Tremestieri

23/06/2019	Gazzetta del Sud Pagina 32	55
<u>Concessione definitiva per le acque del Gravà, via alla nuova industria</u>		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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



IL CORRIERE DELLA DOMENICA

da pagina 19 a pagina 27



170 ANNI DELL'ATTRICE
Strep, il mondo
in un'antidiva

di Paolo Mereghetti
a pagina 26

IN NORVEGIA
L'isola dove ognuno
ha il proprio orario

di Emanuele Trevi
a pagina 27



Regole Ue e conti

LA FALSA ECCEZIONE ITALIANA

di Alberto Alesina e Francesco Giavazzi

Il chiodo fisso del nostro governo nella trattativa con l'Europa è che l'economia italiana non cresce per colpa delle regole imposte da Bruxelles: «I nostri conti sono in disordine perché per troppi anni abbiamo applicato l'austerità imposta dall'Europa» ha detto Matteo Salvini. La conclusione è che quelle regole vanno cambiate e nel frattempo l'Italia deve essere autorizzata a violarle. E quando si vedrà che abbiamo ragione, ha aggiunto Di Maio in un'intervista al Financial Times, l'Europa si convincerà che «la ricetta italiana dovrà essere adottata da tutti».

«Non è un'idea nuova che qualcuno dica: Tutti gli altri non hanno capito niente, io ho capito tutto e ho qui la soluzione miracolosa per tutti i vostri problemi!», ha detto ieri a Venezia il commissario europeo alla Concorrenza, Margrethe Vestager. «E invece è un'idea vecchia — ha aggiunto — I libri di storia sono pieni di esempi simili». Esempi fallimentari.

Ma siamo proprio sicuri che le regole europee siano tanto sbagliate? La domanda è legittima perché gli italiani sono gli unici a lamentarsi: tutti gli altri Paesi dell'Eurozona, pur soddisfacendo le regole europee, crescono molto più di noi. Tranne che in Italia, nessuno più parla di austerità: nella media dell'Eurozona l'austerità è finita da almeno due anni, a parte nelle fantasie di chi vuole trovare scuse per la mancata crescita.

L'austerità non c'è più, né in Italia né nell'Eurozona.
continua a pagina 28

Il leader leghista: va fatta subito, entro luglio convoco le parti sociali. Basta dare sangue all'Europa

Manovra, la sfida di Salvini

Di Maio parla ai militanti e lo attacca sui voli di Stato: lui li usa, io non lo faccio

IL COMMENTO

Il Paese dei tre governi Ma uno pesa più degli altri

di Francesco Verderami

L'Italia ha tre governi: quello dei grillini, quello dei leghisti e quello dei tecnici. Ma uno è più uguale degli altri. continua a pagina 3

PARLA PALERMO, NUMERO UNO DELLA CDP

«800 milioni al Tesoro: è l'ora della responsabilità»

di Federico Fubini

«Dividendo Cdp: è l'ora della responsabilità?»: così Fabrizio Palermo amministratore delegato di Cdp. a pagina 6

GIANNELLI



«Convocherò i sindacati». Matteo Salvini sfida gli alleati del Cinque Stelle sul terreno del lavoro. «A luglio incontro al Viminale anche con le imprese». Il leader leghista attacca ancora Bruxelles: «Basta regalare sangue all'Europa». Replica il Commissario dell'Unione europea alla Concorrenza Margrethe Vestager: «L'Italia crede di aver capito tutto da sola». Accuse del pentastellati al leader leghista. «Lui usa aerei di Stato, io non lo faccio» sottolinea il vicepremier Luigi Di Maio. Vertice nel Movimento Cinque Stelle tra Davide Casaleggio ed Alessandro Di Battista. E sui voli di Stato interviene anche il Partito democratico: «Il governo deve chiarire».
da pagina 2 a pagina 7

L'IPOTESI RICONVERSIONE

Ilva in bilico Sei ministri al capezzale



di Dario Di Vico

Luigi Di Maio e altri cinque ministri domani a Taranto al «capezzale» dell'Ilva. L'ipotesi riconversione.
a pagina 5

«SENZA PEREIRA NON CANTO»

Il rifiuto di Bartoli Un caso alla Scala



di Pierluigi Panza

Caso alla Scala: Cecilia Bartoli rinuncia a tre opere. Per solidarietà a Pereira, non riconfermato.
a pagina 37

L'EX PRESIDENTE A LAGLIO

Obama, Cloney e l'idraulico Dante



di Francesco Battistini

Un furgone e 13 auto hanno scortato gli Obama da Cloney nella sua villa sul lago di Como.
a pagina 15

Il maltempo Un morto nel Torinese, salvati tre bimbi e un disabile nel Milanese



La pioggia ieri ha flagellato Milano, bloccando strade e facendo straripare fiumi. Nell'immagine gli interventi nella zona della Tangenziale Nord

Il primo weekend d'estate: nubifragi, frane, allagamenti

di Alessandro Fulloni ed Andrea Galli

L'Italia del Nord flagellata dal maltempo. Frane, fiumi straripati, case evacuate, chiodi di grandine grossi come arance. C'è anche un morto, un sessantacinquenne scivolato in un torrente nel Torinese, ingrossato dalla pioggia continua. I danni maggiori si sono registrati attorno a Milano, dove al quartiere Niguarda è esondato il Seveso. Salvati ed estratti dalle auto tre bimbi e un disabile.
alle pagine 12 e 13 Coccorese

PADIGLIONE ITALIA

di Aldo Grasso

LA «LETTERONA» IN STILE BATTIATO

Una grande moria delle vacche. La letterona che il premier Giuseppe Conte ha scritto alla Ue non entrerà nella letteratura epistolare. Né era intenzione dell'autore. Difficile trovarvi la passione dottrinale delle Lettere di Paolo o l'inesausto scandaglio dell'animo umano delle Lettere a Lucilio di Seneca o la tragicità della Lettera di Kafka al padre. Lo stile di Conte ha l'inconfondibile timbro del leguleo. Prendiamo una frase: «Lo scenario geostrategico appare



Bruxelles Dal «treaty shopping» al «patent boxes», così nasce una neo lingua

mutato... Si prospettano nuove traiettorie demografiche, suscettibili di indirizzare il continente europeo verso una stagnazione secolare». È l'avvocata che scrive, ascoltando in sottofondo Battiato: «Traiettorie impercettibili, codici di geometria esistenziale». Prendiamone un'altra, a caso: «Purtroppo è amaro constatare che l'uso spregiudicato del ruling, del patent boxes, del treaty shopping costituiscono, ormai, pratiche diffuse tra alcuni Stati membri dell'Unione».

Qualcuno ha voluto rintracciare la lezione del conte Mascetti, detta supercazzola, altri quella tipica della mandragola testuale, una matrice aleggiata con evidenza inoppugnabile: è la lettera di Totò e Peppino alla malfemmina (Europa). Poca concretezza einaudiana, ma molti punti, punti e virgole, doppi punti, morie delle vacche, senza nulla a pretendere. Che poi dicono che noi siamo provinciali.
© RIPRODUZIONE RISERVATA

ITALIANI

Ornella Vanoni: ero bellissima ma infelice

di Candida Morvillo
a pagina 16

GUIDE E CONSIGLI

«L'Economia» e «TrovoLavoro» in edicola gratis

Il settimanale e il mensile domani con il «Corriere»

JEFFERY DEEVER PROMESSE
DUE INTRAMINI DI LINCOLN HAYNE E AMELIA SACCHS
in libreria e in edicola SOLFERINO

90523
0771120-498008
9 771120-498008



Non c'è il due senza il tre. Dopo Ferrara e Trieste, il nuovo sindaco leghista di Sassuolo rimuove lo striscione per Giulio Regeni. Motivo: "È antiestetico"



Domenica 23 giugno 2019 - Anno 11 - n° 171
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,50 - Arretrati: € 3,00 - € 10,00 con il libro "Pulcenero scemto"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

NOMINE Accordo giallo-verde: rischio FI alle Comunicazioni

Autorità per 2: Agcom alla Lega, Privacy ai 5S

Mercoledì in Parlamento si vota il successore di Soru, a luglio tocca all'Authority I partiti di governo hanno trovato l'intesa. Manca solo la designazione di chi eleggere a maggioranza



IRE DI ROMA
I Caltagirone: banche, media e cemento

TECCE A PAG. 5

MARONI A PAG. 10

VIETATO INDAGARE De Magistris, Di Matteo, Woodcock & C.

Csm, 10 anni di traffici: tutti i pm perseguitati

L'autonomia e l'indipendenza della magistratura sono state spesso messe all'angolo dallo stesso organo di autotutela: storie di chi si è ribellato alla logica del "cane non morde cane"



PARLA LA FIGLIA
"Iardo era mio padre, ucciso da mafia&Stato"

IURILLO E LO BIANCO A PAG. 8-9

MOLINO A PAG. 18

Publiccare tutto

MARCO TRAVAGLIO

L'altra ieri il cosiddetto ministro dell'Interno Matteo Salvini si sentiva tanto ministro della Giustizia. Partecipando a Milano al Festival del Lavoro (per farsene un'idea, si suppone), ha proposto di mettere "in galera chi fa uscire dalle procure e chi pubblica sui giornali intercettazioni senza rilevanza penale e sulla vita privata". E l'ha detto con l'aria di chi ha fatto una pensata originale, come se centrodestra e centrosinistra non ci provassero da 25 anni. Nelle stesse ore, al Csm, Sergio Mattarella teneva il discorso più severo e drammatico mai pronunciato da un presidente della Repubblica in quell'organo costituzionale, che nell'ultimo mese ha perso per strada cinque dei suoi 16 membri togati elettivi per avere partecipato (quattro da svegli, uno nel sonno) ai conciliaboli notturni con il capo di Unicost Luca Palamara e con i deputati Pd Luca Lotti e Cosimo Ferri su chi nominare procuratore capo della Capitale e come spartanare chi intralciava quelle manovre. L'aspetto tragico della faccenda è che lo scandalo che ha terremotato e decimato il Csm si basa proprio su intercettazioni coperte da segreto e prive di rilevanza penale: quelle chieste dalla Procura di Perugia nell'inchiesta su presunte corruzioni di Palamara, disposte dal Gip, gestite dal Gico della Guardia di Finanza di Roma e trasmesse per la loro valenza disciplinare ad alcuni membri del Csm con l'obbligo di riservatezza, ma pubblicate parzialmente e in comode rate dai tre o quattro giornali ammessi al *sancta sanctorum*.

Trattandosi di atti segreti, chiunque ne abbia pubblicato anche un rigo ha commesso reato. Ma, diversamente che per altri scandali, non risultano indagini sui giornalisti e sulle loro fonti giudiziarie o investigative, di cui dovrebbero occuparsi le Procure di Firenze (competente su eventuali reati dei magistrati umbri) e/o di Roma (competente su eventuali reati di finanziere romani o di membri del Csm). Noi, che appena possiamo violiamo il segreto e ci battiamo per depenalizzare di quel reato idio-ta sulla scorta della giurisprudenza della Corte di Strasburgo, non chiediamo certo di punire i nostri fortunati colleghi. Solo ci domandiamo perché noi siamo indagati da tre anni a Roma per aver fatto sull'inchiesta Consip molto meno di quel che stanno facendo da un mese i giornalisti sull'inchiesta Palamara-Csm. L'aspetto paradossale della vicenda è che, senza fughe di notizie sulle intercettazioni, nessuno saprebbe nulla dello scandalo Csm: assisteremmo ogni giorno alle fughe con tante scuse di membri togati, alle vibranti denunce di Mattarella e del suo vice David Ermini.

SEGUE A PAGINA 24

LA NOSTRA CAMPAGNA Le categorie che la "tassa piatta" se la sono già data

Ecco chi evade di più: medici, avvocati, notai, commercianti

Così professionisti e commercianti viaggiano vicini alla soglia di povertà

CERASA A PAG. 6

SILVIA ROMANO

Caccia ad Adan: ideò il sequestro

ALBERIZZI A PAG. 15

LA CRISI ATOMICA

Trump, il ramo d'ulivo all'Iran

GRAMAGLIA A PAG. 16

La cattiveria

Salvini: "Giù le tasse oppure lascio il governo". Ma le due cose insieme no?

WWW.FORUM.SPINOZA.IT



ERANO QUATTRO AMICI AL BAR: LOTTI E I 3 VERDINI

ANTONIO PADELLARO A PAG. 12

QUESTA ITALIA CONFUSA E SENZA PIÙ UN SENSO

FURIO COLOMBO A PAG. 13

VENTI DI CRISI M5S diviso, Lega elettorale

Dibba, Di Maio "incazzato" (e provocato da Salvini&C.)



Slida doppia Luigi Di Maio, Matteo Salvini e Alessandro Di Battista

DE CAROLIS, DE LUCA E PALOMBI A PAG. 3-4

NUOVA ODISSEA Il finale cambiato: la love story con Antinoo

E Penelope mise le corna a Ulisse

PAOLO ISOTTA

La poesia ha cantato a lungo il destino di Odisseo dopo il ritorno a Itaca. Inasaito ricercatore di terre nuove, dopo che il destino l'aveva costretto a vent'anni di peregrinazioni. Dante lo pone si tra i consiglieri fraudolenti, ma gli attribuisce una nobiltà spirituale non giustificata né dall'*Iliade* né dall'*Eneide*. Altra cosa è l'*Odisea*: ove scopriamo

le pieghe psicologiche sottilissime d'un aspro e crudele orditore di frodi. Il capolavoro dedicato al destino finale di Ulisse è il più monumentale dei *Poemi conviviali* di Pascoli, e s'intitola *L'ultimo viaggio*. Il re di Itaca giunge morto sulla spiaggia di Calypso, e viene pianto dalla maga che l'aveva irretito ed egli aveva abbandonata. Ella è immortale.

A PAGINA 22

POLITICAMENTE SCORRETTO



10€ in libreria e in edicola con il Fatto Quotidiano. Disponibile anche in ebook

GIOVANNI GALEONE



"Io e Arrigo Sacchi a torso nudo in mezzo agli ultrà"

FERRUCCI A PAG. 20-21





il Giornale



DOMENICA 23 GIUGNO 2019

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 147 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

L'ESTATE DEL GIORNALE



Le due Elena di Savoia e Aosta raccontate da Mario Cervi

Cervi alle pagine 20-21

ALTA TENSIONE CON L'ALLEATO Salvini lasci i 5s per giusta causa Ecco i sei motivi

Pier Francesco Borgia

Dopo la flat tax, nuova tensione fra Salvini e Di Maio, con il leghista che provoca il collega convocando i sindacati e il grillino che gli rimprovera i voli di Stato. Ecco tutte le «giuste cause» per cui Salvini potrebbe mollarlo.

con Bracalini alle pagine 4-5

DA FILO GRILLINA A CRITICA CONFINDUSTRIA VA DOVE TIRA IL VENTO di Marcello Zacché

C'era una volta una Confindustria che condizionava l'agenda del governo, nell'interesse delle imprese. Oggi non ce n'è più traccia. Al punto che, nel registrare le prese di posizione dell'associazione degli industriali di questi tempi, si fa fatica a capire qual è il filo logico che le ispira.

Ieri il quotidiano della casa, il Sole-24 Ore, riportava - nel titolo d'apertura - la polemica lanciata dal presidente degli industriali, Vincenzo Boccia: «Il governo deve chiarire se vuole la paralisi delle imprese». Mentre il direttore del Sole, Fabio Tamburini, firmando l'editoriale, elencava le iniziative di governo che stanno «seminando tempesta nel mondo delle imprese»: dalle norme retroattive sulle responsabilità ambientali (che mettono a rischio l'intera operazione del rilancio Ilva), alla guerra ai concessionari autostradali (che minano gli investimenti e creano incertezza); dalla palude nella quale è finita la Tav, a quella dove affondano i cantieri. Il tutto non senza una critica al lassismo nei conti pubblici, con il desiderio di investire 15 miliardi nella flat tax quando, solo tra le richieste di manovra dell'Ue e gli aumenti dell'Iva, ne mancano all'appello almeno altri 30.

Tutto super condivisibile. Peccato però che solo due mesi fa, dopo un incontro con Luigi Di Maio, Boccia se ne fosse uscito (...)

segue a pagina 4

EMERGENZA DISOCCUPAZIONE Soltanto l'Africa peggio del nostro Sud

Quattro regioni italiane fanalino di coda dell'Ue E Bankitalia bastona Conte sul deficit

VELENI INTERNI E SONDAGGI ANTI RAGGI

Di Maio: «Dibba mi fa inc...» E il M5s marcisce su Roma

di Francesco Maria Del Vigo



GRATICOLA Luigi Di Maio e il sindaco di Roma Virginia Raggi

Per i fascisti era «o Roma o morte», per i grillini rischia di essere «a Roma la morte». Partiamo da un presupposto: amministrare la Capitale è quasi una missione impossibile. Aggiungiamo un corollario: per peggiorare il peggio ci vuole talento. Da questo punto di vista la Raggi è una virtuosa. E, si sa, i talenti brillano come (...)

segue a pagina 8 con Caruso

Lodovica Bulian

I dati Eurostat sulla disoccupazione sono impietosi: fra le 5 peggiori regioni d'Europa, 4 sono nel Sud Italia. Sicilia, Calabria, Campania e Puglia vengono superate soltanto dall'isola di Mayotte, possedimento francese al largo del Madagascar. Intanto Bankitalia avverte il governo: «Errore dare l'idea di voler uscire dall'Ue».

con Signorini alle pagine 6-7

IL DIBATTITO IN FORZA ITALIA

Al Paese serve la ripresa, non le primarie di Andrea Ruggieri

a pagina 10

BLOCCO NAVALE MA SPUNTANO DUE VELIVOLI

Gli aerei segreti delle Ong per recuperare i migranti

Fausto Biloslavo

Gli aerei delle ong decollano da Lampedusa per individuare i gommoni dei migranti partiti dalla Libia poi raccolti in mare dai talebani dell'accoglienza come Sea watch. Il Giornale è in possesso delle documentazione sulle 78 missioni dei velivoli Colibrì e Moonbird, dal primo gennaio agli inizi di giugno. Ecco le carte.

con Aldrighetti e Giannini alle pagine 2-3

CONTRO CULTURA

Caso Modigliani I veri falsi sono i periti

di Vittorio Sgarbi

a pagina 32

LA BUSSOLA SETTIMANALE

Il Vaticano caccia le suore: «Pregano troppo»

di Riccardo Cascioli

a pagina 22

L'articolo della domenica di Francesco Alberoni

Perché l'Occidente non è più la patria del genio

«Ci sono dei luoghi in cui, per un certo periodo, fioriscono i geni, in seguito torna la mediocrità. Atene fra il 500 e il 300 a. C. ospitava figure come Socrate, Platone e Aristotele, poi nulla. L'Italia ha avuto lo splendore del Rinascimento. Alla fine del secolo a Vienna c'erano Freud, Klimt, Mahler, poi il deserto. In Francia nel Novecento Sartre, Simone de Beauvoir, Lévi-Strauss; in Italia Pirandello, Buzzati, Calvino, Montale.

Oggi non c'è più nessuno come loro. In tutta Europa la cultura sembra avvizzita. Perché? Quando fioriscono i geni? Quando la società ha slancio, ottimismo, fame di futuro, quando apprezza la bellezza, l'alta cultura e premia le persone creative, competenti e geniali. Quando la scuo-

la trasmette un sapere elevato. Oggi tutto questo manca. Sia in Europa sia negli Usa, dove sembrano addirittura in crisi i fondamenti della civiltà. Sono scomparsi il futuro e lo slancio vitale, ma è scomparsa anche l'alta cultura umanistica e scientifica che ha le sue radici nel passato greco-romano e medievale. Quella cultura che - trasmessa dalle scuole e dalle università - ha consentito all'Occidente di dominare il mondo e di diffondere ovunque i suoi modelli di comportamento.

I popoli che l'hanno ricevuta, però, ne hanno preso solo l'aspetto tecnico, utilizzando per fini economici e di potere. Non ne hanno ereditato la creatività, lo spirito e i valori. E, poiché si sono arricchiti e sono diventati potenti, noi oggi li am-

miriamo, li imitiamo e lavoriamo per loro. Il risultato è che non amiamo più la nostra cultura, ce ne vergogniamo. Al posto del libro, del concetto, del ragionamento abbiamo messo la notizia, l'attualità, la battuta, l'immagine, il clic, il «mi piace». Di conseguenza ci sono solo progressi nel campo tecnico, perfezionamenti di cose esistenti oppure robot, algoritmi per ridurre la manodopera, per abbassare i costi, per vincere la concorrenza, per avere un utile economico nel breve termine. Per questo motivo non possono esserci grandi scrittori, grandi registi, grandi intellettuali e nemmeno grandi scienziati. Perché non servono a una società che conosce solo l'utile ed è retta dalla finanza e dal marketing.

IN ITALIA: FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA REGIONI) IN TUTTI I COMUNI. IL SERVIZIO È GRATUITO. PER INFORMAZIONI: 06.684028

Senza futuro e spirito creativo non nascono arte e scienza. Serve tornare alle radici.

Anche il tuo sogno saprà trasformare in realtà.

Parola di Roberto Carlino

Tel. 06.684028 r.a.
immobildream@comunicazioni.it
www.immobildream.it

immobildream
Non vende sogni ma solide realtà.



1.943.000 lettori (Audipress 2019/I)



DOMANI le migliori storie di imprese su



IN REGALO ALL'INTERNO DEL QUOTIDIANO

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

DOMENICA 23 giugno 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 148 | Anno 20 - Numero 171 | www.ilrestodelcarlino.it

BOLOGNA-IMOLA

ristora
INSTANT TEA

L'ANNUNCIO DELL'ASSESSORE LEPORE
«Un Festival del rock
in Piazza Maggiore»



PACODA ■ In Cronaca

DIFFERENZIATA
Raccolta rifiuti,
a Bologna
multe in calo
«Non basta»

Servizio ■ In Cronaca

ristora
INSTANT TEA

VENT'ANNI DA GUAZZA

L'EREDITÀ
DEL CIVISMO

di PAOLO GIACOMIN

L 27 GIUGNO 1999, dieci anni dopo la caduta del Muro di Berlino, Giorgio Guazzaloca abbatte quello di Bologna e diventa sindaco. Cosa insegna quella stagione nell'Emilia-Romagna tenuta dal Pd, ma conquistata dalla Lega in alcune roccaforti simbolo? Guazza è il primo non comunista alla guida della città. Sotto le macerie rimangono i Ds. Il civismo entra nel vocabolario della politica.

[Segue a pagina 19]

LE COLPE DEI POLITICI

ORA ZITTI
E LAVORARE

di DAVIDE NITROSI

QUANDO un corpo è debole non ci si può permettere il lusso di sbagliare le cure, né di sperare che si rafforzi in maniera naturale. Altrimenti si fa la fine dell'Italia nell'anno del cambiamento. Con il Pil schiacciato verso lo zero, il debito che non si arresta, la produttività storicamente e tenacemente troppo bassa per un paese industriale moderno. E con la prospettiva di trovarsi davanti ad un bivio tra due baratri.

■ A pagina 2

Un mese dopo il voto, Paese in stallo

Il dossier **Politica** paralizzata dalle liti. Le imprese: «Ora basta» | **MARMO e servizi** ■ Alle p. 2, 3 e 5



E LA CHIAMANO ESTATE

**GRANDINE, NUBIFRAGI E FRANE
MARTORIATO IL CENTRO-NORD
DANNI E DECINE DI FERITI
A BOLOGNA E MODENA
DA DOMANI CALDO AFRICANO**

Servizi ■ Alle pagine 8 e 9

IL SONDAGGIO

Ragazzi confusi
All'Università
senza illusioni

NOTO ■ A pagina 4

GELO CON DI MAIO

Salvini provoca
i Cinque stelle
«Manovra subito»

POLIDORI ■ A pagina 6

ASPIRANTE PREMIER

Johnson litiga
con la fidanzata
Arriva la polizia

BONETTI ■ A pagina 10

MA DONALD TRATTA

L'Iran minaccia:
se Trump attacca
sarà l'inferno

PIOLI e DE CARLO ■ A pagina 11

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com



EVA RICCOBONO
La top model:
basta sfilate,
faccio teatro



CUMANI ■ A pagina 26

RICOVERATO A PISA
Calcio in ansia.
Gigi Simoni
è gravissimo



MASIERO ■ Nel QS

ristora
CAPSULE
GOURMET



AUTOURTITI S.R.L.

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

DOMENICA 23 GIUGNO 2019

IL SECOLO XIX

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

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886
 1,50€ - Anno CXXVIII - NUMERO 148, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

EUROPEI UNDER 21
L'Italia vince, goleada spagnola
Qualificazione appesa a un filo
 L'IRRVATO BUCCHERI / PAGINA 42



L'EX ALLENATORE DI GENOA E INTER
Paura per Gigi Simoni
gravissimo dopo un malore
 ARRICHELLO / PAGINA 45



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Economia-Marketing	Pagina 15
Cinema	Pagina 18
Cinema/Tv	Pagina 35-37
Xte	Pagina 38
Sport	Pagina 42
Miscelanea	Pagina 47

LA DOMENICA

MAURIZIO MAGGIANI
 Studiare la storia serve ancora? La risposta arriva dagli unni

GGiorni di esami e ferve la domanda, serve o non serve lo studio della storia? Chissà, ma intanto ve ne voglio raccontare un pezzetto. Intorno al III secolo dell'era cristiana un radicale trauma climatico ha interessato l'area nordica dell'Eurasia. Ci furono conseguenze. In particolare si desertificarono le grandi e floride praterie asiatiche, l'odierna Mongolia e la Cina del nord, abitate da diverse popolazioni nomadi che conosciamo con il nome collettivo di Unni. A vedersi erano brutti e sporchi e cattivi, i loro vicini cinesi li consideravano poco più che animali; naturalmente gli Unni avevano una diversa considerazione di sé e si reputavano uomini giusti, coraggiosi e magnanimi con chi aveva intenzioni benigne. Per sopravvivere gli Unni furono costretti a migrare e si volsero a sud ovest verso il grande bacino agricolo europeo. Fu un esodo drammatico, per arrivare alle sponde del Danubio impiegarono più di un secolo e sul loro percorso lasciarono centinaia di migliaia di loro morti per stenti e malattie; e altrettanti di morti altrui tra le popolazioni stanziali che incontravano sulla loro strada. L'Europa fu sconvolta da un colossale effetto domino, dice Ambrogio: gli Unni si gettarono sugli alani, gli alani sui goti e i goti sui taifali e i sarmati. Ma in verità tutte le popolazioni a ovest del Caspio furono coinvolte. Ostrogoti, Sciri, Rugi, Visigoti, Eruli, Gepidi, Burgundi, Franchi, Svevi, Vandali ed Alamanni. E tutti finirono per premere contro i confini dell'impero Romano e gli immensi latifondi semidisabitati di là dal Reno e Danubio.
 SEQUE / PAGINA 11



IL PREMIER CONVOCA UN VERTICE. DI MAIO ATTACCA IL LEADER DELLA LEGA SUI VOLI DI STATO

Flat tax, Salvini chiede la manovra anticipata

Conte teme la trappola

Il governatore di Bankitalia: la paura di uscire dall'Ue fa crescere lo spread

Lo spread cresce anche a causa della paura. Per questo è sbagliato minacciare l'uscita dall'Ue. È l'avvertimento lanciato dal governatore di Bankitalia Ignazio Visco ai sovrani. La crescita dello spread, dice Visco, riguarda tutti. «Se nell'emissione di titoli pubblici paghiamo più di quanto non si paghi in Germania o in Spagna allora questo si traslerà anche al settore privato, alle banche e alle imprese». Il messaggio ar-

riva mentre tra Lega e M5S cresce la tensione. Il Carroccio chiede una manovra anticipata per avviare la flat tax. Gli alleati temono una manovra per arrivare a elezioni anticipate e il premier Conte coltiva un vertice. Di Maio attacca Salvini, accusandolo di avere utilizzato aerei di Stato per la campagna elettorale. La Lega minaccia querelle.
 L'IRRVATO POLETTI, BARONI E LO BARDO / PAGINE 7

IL COMMENTO
ALBERTO MINGARDI
TAGLIO DELLE TASSE, SERVE UNA RICETTA
 Molti cittadini ritengono di pagare troppo per una spesa pubblica di bassa qualità. Tagliare le tasse può essere ragionevole. Ma come?
 L'ARTICOLO / PAGINA 7

L'ONDATA DI MALTEMPO
MARIO TOZZI
 Nell'Italia fragile ferita dalle frane è l'opera dell'uomo a creare i pericoli

Di fronte a quella che spesso sembra una rivolta degli elementi naturali, si affronta la sfida del cambiamento climatico con le armi spuntate di sempre: grandi opere e interventi pesanti su fiumi e montagne. Ma è la risposta giusta? A giudicare dai risultati sembrerebbe di no, non soltanto perché le grandi opere hanno bisogno di grandi quantità di denaro, ma soprattutto perché, dove pure sono state messe in atto, non funzionano come ci si aspetterebbe. Il cambiamento epocale del regime delle precipitazioni e l'incenerimento degli eventi meteorologici a carattere violento ci pongono comunque di fronte la stessa realtà.
 SEQUE / PAGINA 5

EUROPAM
 ENERGY SYSTEMS

 Il nuovo Energy Store pensato per voi. Vi aspettiamo!

IL PRIMO CONCERTO CON I ROLLING STONES DOPO L'OPERAZIONE

Jagger è tornato. E il suo cuore batte a ritmo di rock

RENATO TORTAROLO
 Mick Jagger si fa strada con passo sicuro e movimenti da ballerino. Il palco è una lingua di fuoco che taglia il pubblico, l'emozione dei fan arrivati a Chicago da ogni luogo è altissima. «Va tutto abbastanza bene, vero?», chiede la leggenda mondiale del rock. Ed è chiaro che non è una domanda rivolta agli spettatori, ma un messaggio. La so-



stituzione della valvola cardiaca è già un ricordo, e lui come gli eroi bionici è ancora più veloce e pronto. C'è tempo per una ballata romantica, "Angie", ma dura poco. Quando i tre fratelli di sangue Keith Richards, Charlie Watts e Ron Wood si mettono in moto, il primo concerto dopo l'intervento al cuore di Mick diventa un altro show in candescenze.
 L'ARTICOLO / PAGINE 38 E 39

EUROPAM
 ENERGY SYSTEMS

 SERVIZI GAS E LUCE

 EFFICIENZA ENERGETICA

 CARTE CARBURANTE
 VIA BRIGATE PARTIGIANE, 112/114, GENOVA.





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

A tu per tu
Anna Lorenza Gorla
IN DRAGHI VEDO
GLI STESSI VALORI
DI MIO MARITO
AMBROSOLI

Raffaella Calandra — a pag. 9



**SIAMO
IN VIAGGIO
VERSO LE ZERO
EMISSIONI**



Altre sei aziende hi-tech cinesi nella lista nera Usa — p. 2 Trump: via ai raid contro immigrati illegali — p. 2 Allarme Fabi sui crediti deteriorati: rischio usura — p. 3

domenica

Istoria della
Compagnia
Gesuiti
in Asia
tra miracoli
e fallimenti

Massimo Firpo
— a pagina 17



Terza Pagina
Civiltà agreste di
Rocco Scotellaro

di **Goffredo Folli** — a pagina 19

.lifestyle

Fiumi
I viaggi
di acqua
dolce sono
sempre più
ricercati

di **Chiara Reghelli** — a pagina 13



Monaci trappisti
Fare birra
per vivere

di **M. Maestrelli** — a pagina 14

lunedì

Domani
con Il Sole 24 Ore
Agriturismo
tra tasse
e contratti

Blackstone: regole certe per investire in Italia

**L'intervista. Il ceo Schwarzman:
più fiduciosi di altri nell'Europa
Il caso Rcs? Un atto di estorsione**

«Oggi l'Italia è svantaggiata nel processo di guarigione economica, perché i capitali si muovono seguendo flussi globali. Se il Paese segue politiche, per esempio nel credito e nel recupero dei crediti, diverse da altri allora sarà meno attrattiva per i capitali globali». In un'intervista al Sole 24 Ore Stephen Schwarzman, fondatore e ceo di Blackstone, il più grande fondo di investimento al mondo, dichiara di essere pronto a investire ancora

in Italia, ma a fronte di regole certe. Schwarzman accenna al caso dell'acquisto della sede del Corriere della Sera: «Per gli investitori in Italia è importante che tali atti di estorsione siano condannati». Quanto alle politiche populistiche del governo «bisogna vedere come questo populismo impatta sulle politiche economiche, sul clima generale per fare business e sulla tassazione delle imprese». **Simone Filippetti** — a pag. 3

Salvini scavalca Di Maio e convoca le parti sociali

LAVORO

Cgil, Cisl e Uil: rilancio
del Sud o sciopero generale
Leggè: anticipare la manovra

Dopo l'appello degli industriali al Governo perché chiarisca «se vuole portare alla paralisi dell'industria italiana» è soltanto Matteo Salvini a raccogliere la sfida. «Entro luglio» promette - inviterò i sindacati al Viminale, con altri rappresentanti del lavoro, del commercio, dell'impresa e dell'agricoltura per confrontarci». Intanto la Lega vuole anticipare la manovra economica all'estate. **Manuela Perrone** — a pag. 3



Visco
«Non si vive
con l'incubo
del disavanzo:
serve stabilità»

Carlo Marroni — a pag. 3

Milano-Cortina, caccia all'ultimo voto

OLIMPIADI

Domani a Losanna il Cio
decide l'assegnazione
dei Giochi invernali 2026

Il conto alla rovescia è agli sgoccioli. Domani a Losanna sarà scelta la città che ospiterà i Giochi olimpici invernali 2026. A decidere la decisione saranno 82 membri del Cio (in 4 hanno dato forfait). Per vincere Milano-Cortina e Stoccolma-Are dovranno accaparrarsi 42 preferenze. **Intelligenza e Nicolletto** — a pag. 5

LETTERA AL RISPARMIATORE

MutuiOnline, la leva dell'M&A
per diversificare il business

di **Vittorio Carlini** — a pag. 6

L'INCHIESTA. MERCATI E CONTROLLO SOCIETARIO



Olanda. Il Paese offre una serie di vantaggi fiscali e di governance per le società

Voto multiplo, l'Italia sfida l'Olanda

Gli ultimi casi si chiamano Mellanet e Crenstent: aziende italiane che vogliono spostare la sede legale in Olanda per beneficiare dei vantaggi del «voto maggiorato» attivare da subito (a differenza che in Italia) il voto non solo doppio, ma addirittura triplo, con la possibilità di moltiplica-

re i diritti per 5 e dopo tre anni e poi dopo cinque. Da qui la spinta del presidente della Consob, Paolo Savona, per «scrivere una norma italiana uguale a quella olandese». **Antonella Olivieri** — a pagina 7

Libra, rischio evasione e riciclaggio

LA MONETA DI FACEBOOK

Roberto Galullo
Angelo Minicucci

Il rischio è alto. Libra, la moneta globale di Facebook, potrebbe sfuggire a ogni controllo e diventare il veicolo preferito da criminali ed evasori fiscali. La valuta di-

gitale destinata nei piani dei suoi ideatori a essere utilizzata da miliardi di persone bypassando il tradizionale sistema bancario, comincia a sollevare le prime perplessità negli ambienti finanziari e tra gli esperti di riciclaggio. A esprimere i primi dubbi sono stati fin da subito i governatori delle Banche centrali. **Continua a pagina 4**

LA SCELTA DEL TITANO

**San Marino,
intesa con la Ue
per ripartire**

Alessandro Galimberti — a p. 8

EUROPA E RIFORME / 1

LA PARTITA VERA SUL FONDO SALVA-STATI

di **Sergio Fabbrini**

Dietro la confusione c'è sempre una logica. È vero che c'è confusione nella politica dell'Unione europea (Ue). Tuttavia, quella confusione è dovuta alla molteplicità delle divisioni che attraversano quest'ultima. C'è la divisione tra forze politiche, tra Stati o gruppi regionali e tra istituzioni. Ad esempio, se si vuole capire la battaglia in corso sulla riforma del Fondo salva-Stati (formalmente, European stability mechanism), occorre guardare alla terza di quelle divisioni. Cioè alla contrapposizione tra il Parlamento europeo e la Commissione europea (istituzioni sovranazionali) e il Consiglio europeo e il Consiglio dei ministri (istituzioni intergovernative). Quando si tratta di soldi, le seconde rivendicano il controllo del loro utilizzo, anche se le prime vogliono avere una voce in capitolo. Il mio argomento è che la riforma del Fondo salva-Stati è promossa dai governi nazionali proprio per ridimensionare il ruolo acquisito dalla Commissione nella valutazione delle condizioni finanziarie degli Stati dell'Eurozona. E ciò avrà conseguenze negative sull'Italia. Spiego perché.

Il Fondo salva-Stati fu istituito alla fine del 2011, per divenire operativo l'anno successivo, come uno strumento eccezionale di gestione della crisi finanziaria che aveva colpito l'Eurozona. Fu istituito attraverso un accordo intergovernativo esterno al quadro giuridico dell'Ue. Esso si basava (e si basa) su fondi nazionali trasferiti nel nuovo strumento finanziario. Seppure giustificato da un emendamento all'articolo 36 del Trattato sul Funzionamento dell'Ue (TFUE), il Fondo si è configurato sin da subito come un'istituzione esclusivamente intergovernativa. Superata l'emergenza, come la Commissione europea, sostenuta dal Parlamento europeo, ha periodicamente proposto di riportarlo all'interno dell'Ue, con l'obiettivo di sottoporlo a una qualche riforma delle istituzioni sovranazionali. **Continua a pagina 9**

EUROPA E RIFORME / 2

BILANCIO UE, OCCASIONE MANCATA

di **Marcello Minenna**

Una settimana fa sono stati rilasciati i dettagli sull'accordo sottoscritto dall'Eurogruppo di costituzione di un budget per l'area euro e di riforma dei meccanismi di accesso alle linee di liquidità del Fondo salva-Stati (European Stability Mechanism - ESM). L'accordo, promosso come primo passo nella direzione di un «vero» bilancio, è andato nella direzione sbagliata. Il convitato di pietra all'Eurogruppo resta il principio del risk-sharing, cioè della condivisione dei rischi tra Paesi core e quelli periferici. I criteri di accesso alle linee di credito precauzionali (Precautionary Conditioned Credit Line - Pccf), già assai rigidi, pongono ora ostacoli insormontabili a quei Paesi che avrebbero necessità urgente di accedervi. **Continua a pagina 6**

Summer School in Football Stadium Management

Giugno 24-30 2019

Dacia Arena Udine

infront

Allianz

DACIA ARENA FA SCUOLA

Dacia Arena

UNIVERSITÀ CATTOLICA del Sacro Cuore

ICRIM



la Repubblica



Oggi a € 2,50
con
L'Espresso

Domenica
23 giugno 2019
Anno 44 - N°148

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli

L'editoriale

Nella tempesta europea vaga la nave Italia senza rotta

di **Eugenio Scalfari**

Un paio di giorni fa il nostro presidente della Repubblica ha radunato il Csm e ha pronunciato parole ferme e anche dure contro una serie di mancanze costituzionali che sono state compiute nei giorni scorsi. Il presidente le ha enumerate e ha detto che non dovranno mai più ripetersi senza provocare interventi correttivi molto e doverosamente severi. Speriamo che questi ammonimenti del capo dello Stato abbiano l'effetto voluto ma c'è una situazione che in qualche modo mette in moto un contrasto profondo tra il presidente Mattarella e Matteo Salvini, leader della Lega e ministro dell'Interno con tutte le ulteriori mansioni che questa duplicità gli conferisce. Salvini è il Capitano. Aspetta con pazienza la scadenza di Mattarella che avverrà tra tre anni. A quel punto difficilmente ci saranno un'altra elezione parlamentare e un altro presidente della Repubblica: non è questo che pensa Salvini. Il leader della Lega ha in mente un suo potere notevolmente più forte che gli è consentito, a suo parere, dai voti che ha ottenuto e che sono destinati semmai ad aumentare. Le cifre attuali oscillano intorno al 34 per cento ma con le alleanze già sancite, la Meloni e Silvio Berlusconi, Salvini è al 45 per cento. Formalmente la Lega è alleata ai 5 Stelle di Di Maio il quale a sua volta oscilla intorno al 20 con la tendenza a diminuire ulteriormente.

● continua a pagina 35

NOSTRA INCHIESTA

State sani, se potete

Sarà una estate da codice rosso per la sanità, mancano 8.000 medici nelle corsie italiane. Pensionamenti e ferie costringono gli ospedali da Nord a Sud a ridurre i ricoveri e gli interventi

Reddito di cittadinanza, la selezione dei navigator rischia una valanga di ricorsi

Un'Italia senza medici. Nelle torride corsie estive si aggirano tanti pazienti e pochi camici bianchi. I medici che un tempo riempivano i reparti oggi non ci sono più. Per affrontare le carenze, si è fatto ricorso a medici pensionati, stranieri, militari, neo-laureati, gettonati e affittati. Ad oggi, stimano i sindacati, nelle corsie sono scomparsi 8 mila professionisti rispetto ad alcuni anni fa. Ed è solo l'inizio: altri 16.500 mancheranno da qui al 2025. Intanto, sul reddito di cittadinanza, la selezione dei navigator rischia una valanga di ricorsi.

di **Bocci, Candito, Conte e Patucchi** ● alle pagine 2, 3, 4 e 5

Il commento

Se la formazione non produce occupazione

di **Marco Ruffolo**

I giovani non trovano lavoro, le imprese non trovano giovani da assumere. Il paradosso grava come un macigno sulle potenzialità di sviluppo del nostro Paese e sulle speranze di intere generazioni. Paradosso italiano perché mentre la disoccupazione giovanile non schioda dal 32%, un'impresa italiana su quattro non riesce a trovare il personale di cui ha bisogno.

● a pagina 34

Altan



L'intervista

De Ficchy: "Csm nel caos ci sono troppi lottizzati"

di **Carlo Bonini** ● a pagina 7

Il caso

Ascolti in calo e conti in rosso la cura Salvini spegne la Rai

di **Goffredo De Marchis** ● a pagina 11

Lo scandalo

Il grande spreco dei beni confiscati alla mafia

di **Fabio Tonacci** ● a pagina 23

IN CORSO DI TRADUZIONE IN 34 PAESI



MARCO MISSIROLI
FEDELTA'

Vincitore **PREMIO STREGA 2018**



Il reportage

Italiani in esilio alla fiera tedesca della cannabis

di **Tonia Mastrobuoni**

La faccia sulla maglietta è quella di Angela Merkel, ma i colori giamaicani e la scritta «no woman no cry» non lasciano dubbi sulle simpatie del ragazzo che si avvicina allo stand del cibo per cani. «I nostri croccantini sono utilissimi», lo informa una donna bionda sventolando una bustina viola.

● a pagina 15

Grandi compleanni

Natalia Aspesi "Non fatemi gli auguri"

di **Simonetta Fiori**



Natalia Aspesi ● a pagina 36

Sommario

Cronaca

18 Nubifragi al centro-nord. Un morto e decine di feriti per il maltempo di **Cravero e Pisa**

Esteri

12 Ai palestinesi 50 miliardi. Il piano di pace Usa per il Medio Oriente di **Vincenzo Nigro**

Sport

41 Europei Under 21. L'Italia vince con il Belgio ma rischia la beffa di **Luigi Bolognini**

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

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

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

NZ



F1 In Francia Hamilton vola in pole
Leclerc salva la Rossa, Vettel solo 7°

STEFANO MANGINI — P. 33

Under 21 Gli azzurrini vincono
ma le semifinali sono lontane

GIULIELMO BUCCHIERI — P. 32



Giochi 2026 L'Italia col brivido
da "favorita" alla stretta finale

GIULIA ZONCA — P. 35



LA STAMPA



DOMENICA 23 GIUGNO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € ■ ANNO 153 ■ N. 170 ■ IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) ■ SPEDIZIONE ABB. POSTALE ■ D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) ■ ART. 1 COMMA 1, DCB - TO ■ www.lastampa.it

G.N.

"GOOD JOBS" PER CRESCERE

SE DIFENDERE IL CLIMA CREA LAVORO

MAURIZIO MOLINARI

C'è una caratteristica che accomuna i serrati negoziati Merkel-Macron sulla nuova Commissione Ue e i travagli del governo gialloverde in Italia: su nessuno dei due fronti si parla delle disuguaglianze. È un'assenza che colpisce perché le disuguaglianze economiche sono all'origine delle tensioni sociali che investono l'Unione Europea da tre anni così come sono una delle ragioni per cui i partiti della protesta italiana - Lega e Cinquestelle - continuano dal marzo 2018 a sommare oltre il 50 per cento delle preferenze. Ovvero l'Europa è alle prese con sovranismo e populismo a causa del disagio crescente del ceto medio - dovuto ad una molteplicità di ragioni dai disoccupati alle spese sanitarie fin ai migranti - ma i suoi leader, tradizionali e protestatari, continuano a non parlarne, ignorandolo nelle rispettive agende. Nessun leader Ue ha ipotizzato di assegnare formalmente ad uno dei commissari di Bruxelles la sfida alle disuguaglianze e ciò vale anche per l'Italia, protagonista del tentativo di ottenere uno dei tre portafogli economici - Concorrenza, Commercio o Agricoltura - senza fare minimo accenno alla necessità di includere la lotta alle disuguaglianze nell'agenda comune. Tale ritardo, culturale prima che politico, stride con quanto sta avvenendo negli Stati Uniti dove le prime schermaglie della campagna presidenziale del prossimo anno hanno invece per tema proprio le disuguaglianze: i più accreditati candidati democratici, da Joe Biden a Bernie Sanders fino a Elizabeth Warren, ne parlano in continuazione così come Donald Trump punta su una narrativa che fa leva su tagli fiscali e dazi alla Cina per evidenziare proprio l'impegno a risolvere il ceto medio manifatturiero, prima vittima delle disuguaglianze in America.

CONTINUA A PAGINA 21

IL LEGHISTA: FLAT TAX SENZA ATTENDERE L'UE. VISCO: NON ALIMENTATE LA PAURA

Salvini, pressing su Conte "Anticipiamo la manovra"

I timori 5S: vuole rompere. E il premier chiede un vertice di emergenza

Salvini non aspetta l'Ue e preme su Conte per anticipare la manovra. I timori del Movimento Cinque Stelle: è una mossa della Lega per rompere. E il premier convoca un vertice di emergenza: «I miei vice mettano la faccia sulla procedura».

BARONI, CAPURSO, LOMBARDO E POLETTI — PP. 2-3

FAVORIRE IL PIL, NON IL DEBITO

UNA RICETTA PER TAGLIARE LE IMPOSTE

ALBERTO MINGARDI

Se Matteo Salvini parla di "un taglio alle tasse per 10 miliardi", le opposizioni finiranno per fare il peggiore degli errori. Fingere, cioè, che di quella riduzione delle imposte non ci sia necessità. In Italia la pressione fiscale complessiva è stimata attorno al 43%, il che fa di noi il sesto Paese Ocse più tassato.

CONTINUA A PAGINA 21

L'ECCEZIONE ITALIANA IN EUROPA

LA POLITICA FRENA LE DONNE

FLAVIA PERINA

La ciclopica tornata amministrativa appena conclusa ha cambiato la faccia di 3.825 Comuni italiani. La faccia e anche il genere: le donne elette sindaco risultano 628, un numero significativo considerando che si sono spesso battute contro competitori uomini.

CONTINUA A PAGINA 4

Lo schiaffo di Cecilia Bartoli alla Scala "Senza Pereira, io non sarò Cleopatra"



Cecilia Bartoli in scena come Cleopatra nel "Giulio Cesare" di Händel

STAMPA PLUS ST+

IL CAIRO

TAHAR BEN JELLOUN
La morte di Morsi nell'Egitto senza giustizia
P. 9



IL CASO

AMARILE, ROSSI, TOMASELLO
E UN COMMENTO DI MARIO TOZZI
La prima pioggia estiva provoca frane e disagi
Chiusa la Torino-Aosta
PP. 10-11



LE STORIE

MAURIZIO IAPPINI
Carezzano, viaggio fra le erbe miracolose delle streghe
P. 29

ISOTTA CAROSSO
Lo spirito langarolo nella sfida tra i giovani a colpi di start-up
P. 28

I DIRITTI DEI GAY

Stonewall, il linciaggio che cambiò la storia

GIANNI RIOTTA

Stava seduta con le gambe incrociate, sbattendo le ciglia bistrate di mascara come le ali di un colibrì. Era arrabbiata, al punto da non essersi rasata e sotto il trucco pesante faceva capolino l'ombra scura della barba. Lei era un lui, una checca di Christopher Street: così il Daily News raccontò la battaglia di strada a Stonewall, nella notte del 28 giugno 1969, tra un gruppo di gay e la polizia. — PP. 22-23

VISTI DA VICINO

Nora Ephron, la forza di una vita fragile

ANTONIO MONDA

Nelle mie fantasie erotiche nessuno mi ama mai per la mia intelligenza». Era capace di dirti cose del genere all'improvviso, Nora Ephron, e capivi che non mentiva: era felice quando una sua battuta aveva successo, ma non c'era volta che non svelasse qualcosa di doloroso. Non aveva alcun timore di essere politicamente scorretta, dall'alto di un'autorevolezza conquistata con molte battaglie per la difesa dei diritti delle donne. — P. 25

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

RICARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA

Con Creatina, Arginina, Beta Alanina, Vitamine e Sali Minerali

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

Con Magnesio, Potassio e Vitamina C

Chiedi un consiglio nelle farmacie

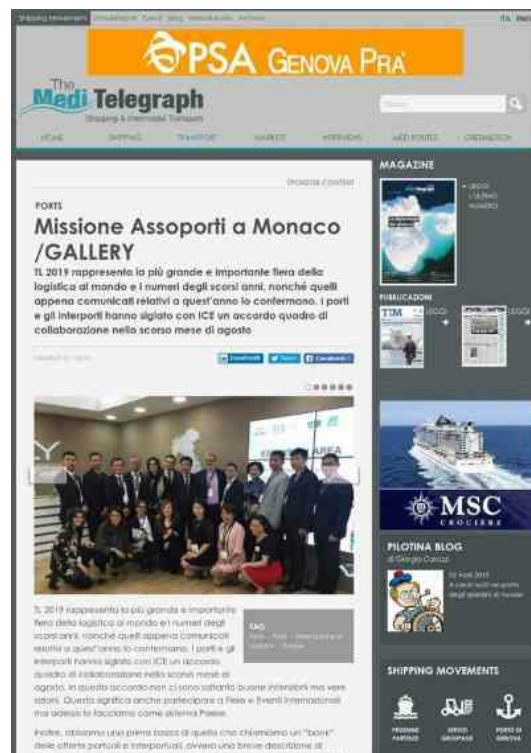
Gli integratori alimentari non vanno intesi come sostituti di una dieta varia, equilibrata e di uno stile di vita sano.



Missione Assoporti a Monaco /GALLERY

GIORGIO CAROZZI

TL 2019 rappresenta la più grande e importante fiera della logistica al mondo e i numeri degli scorsi anni, nonché quelli appena comunicati relativi a quest' anno lo confermano. I porti e gli interporti hanno siglato con ICE un accordo quadro di collaborazione nello scorso mese di agosto. In questo accordo non ci sono soltanto buone intenzioni ma vere azioni. Questo significa anche partecipare a Fiere e Eventi internazionali ma adesso lo facciamo come sistema Paese. Inoltre, abbiamo una prima bozza di quello che chiamiamo un "book" delle offerte portuali e interportuali, ovvero una breve descrizione di progetti reali sui quali si possa investire. È la prima volta che ci si muove in questa direzione. Per quanto riguarda la delegazione che ha partecipato, la stessa è stata numerosa e di altissimo livello. Abbiamo fatto numerosi incontri con operatori, abbiamo continuato a lavorare con la delegazione del porto e dell' Associazione di Shenzhen in Cina e abbiamo organizzato un seminario sulla logistica. Infine, abbiamo accolto presso lo stand il Console Generale a Monaco per avviare anche su questo fronte un' azione di attrazione di investimenti tramite i canali diplomatici. L' offerta che abbiamo portato a Monaco, sarà integrata con altri progetti che ci stanno arrivando quotidianamente. Basta dare un' occhiata ai progetti dei porti e degli interporti per rendersi conto che siamo appetibili. Infatti, abbiamo avuto incontri continui e al rientro stiamo già lavorando sulla missione istituzionale che sarà nel Far East. Dobbiamo essere in grado di affrontare il nuovo mondo. Un nuovo mondo che possiamo osservare attraverso i molti aspetti che ci circondano. Il primo di questi, considerando l' evidente situazione dei cambiamenti climatici che stiamo vivendo, riguarda l' ambiente e la sostenibilità. Ciò significa cambiare i vecchi metodi, usare nuove risorse, usare la nuova tecnologia. Una nuova tecnologia che fa, essa stessa, parte del nostro nuovo mondo. Viviamo una fase in cui ogni approccio alla vita quotidiana è interessato dal cambiamento. Così anche la forza lavoro del futuro nei nostri porti sarà diversa; il nostro compito è dunque quello di prepararci per essere in grado di gestire questi cambiamenti e non quello di limitarci a viverli. Ciò significa cambiare paradigma: ritenere l' utilizzo dell' alta tecnologia un vantaggio a favore di una vita migliore per i lavoratori di domani, non uno svantaggio. I porti di nuova generazione saranno gestiti diversamente, ma il capitale umano sarà ancora necessario. Il cambiamento riguarderà solo l' addestramento della forza lavoro; e questo cambiamento avrà effetti positivi. Ritengo che le persone debbano restare al centro del nuovo mondo e dei nuovi porti. La nostra visione è quella di un porto tecnologicamente avanzato che si prenda cura della sostenibilità e dell' impatto sull' ambiente, e che si rifletta in una qualità di vita migliore per chi vi lavora. Anche la crisi geopolitica ha un ruolo nel nostro nuovo mondo e come porti dobbiamo essere in grado di affrontare nuove sfide e di far fronte a ciò che sta accadendo. I porti appartengono al mondo allargato; dunque dovremmo smettere di considerarli risorse locali e territoriali ma al contrario, dovremmo averne una visione più globale e più importante. A questo proposito, ritengo che i porti dovrebbero lavorare insieme anche se in naturale competizione per traffico o clienti. Per questo partecipare anche ad alcuni eventi selezionati e in collaborazione con altre associazioni ed istituzioni è essenziale. In Italia, molto recentemente, come sapete, i porti hanno subito una riforma che ha cambiato alcune delle precedenti funzioni delle autorità portuali e le ha trasformate in centri che dovrebbero guardare oltre le banchine dei propri porti; quindi ai territori circostanti, alle attività commerciali, e a ciò che accade ed è in divenire intorno ai porti stessi. Siamo diventati un' istituzione più dinamica e ora stiamo lavorando a ulteriori modifiche per semplificare e migliorare le operazioni e gli investimenti portuali.



Il Piccolo

Trieste

Un maxi terminal merci per i traffici con Budapest nell' area dell' ex Aquila

Definito l' accordo con l' Ungheria. Una società pubblica creata dal governo Orban acquisirà le concessioni delle imprese Teseco e Seastock. Il nodo delle bonifiche

Diego D' Ameliotrieste. Trieste diventa il porto dell' Ungheria. Mesi e mesi di trattative arriveranno alla meta fra un paio di settimane, quando le imprese Aquila (Teseco) e Seastok saranno acquisite da una società pubblica creata dal governo Orban per subentrare alle concessioni sessantennali in possesso delle due aziende italiane. A quel punto non mancherà che la conclusione delle trattative con il ministero dell' Ambiente per poter cominciare i lavori che, dopo trent' anni di destino sospeso, trasformeranno 34 ettari dell' area ex Aquila in un terminal merci dedicato ai traffici verso Budapest. L' operazione è stata anticipata per la prima volta a febbraio su queste pagine ed è stata poi confermata dall' ex viceministro Edoardo Rixi e dal ministro degli Esteri ungherese Peter Szijjarto, che due giorni fa ha dato l' accordo per imminente. La prima parte dell' operazione consiste nell' acquisto delle due società e di terreni di loro proprietà, con un esborso di 25 milioni. La messa in sicurezza ambientale del sito e la realizzazione del terminal costeranno invece fra 60 e 100 milioni: il totale si attesta dunque fra 85 e 125 milioni, interamente frutto di investimenti pubblici ungheresi. L' impegno è cospicuo ma comunque inferiore ai duecento milioni che Budapest pareva disponibile a investire nella realizzazione del raddoppio della ferrovia Capodistria-Divaccia: strategia abbandonata da Orban con esternazioni in cui il premier ungherese aveva spostato l' attenzione su Trieste nel novembre scorso. Gli aspetti economici sono stati definiti, ma Budapest potrà recedere anche dopo la firma qualora il confronto col ministero dell' Ambiente non andasse a buon fine. La nuova proprietà chiede infatti di semplificare le procedure di risanamento, che non prevedono una bonifica ma il tombamento dei terreni inquinati e la successiva costruzione dei piazzali del terminal. Gli ungheresi domandano che il governo crei una Conferenza dei servizi che non si dedichi a tutto il Sito di interesse nazionale ma soltanto alla zona ex Aquila, con un percorso autonomo che sarebbe inevitabilmente più spedito. Le parti si stanno confrontando e trapela ottimismo, tanto che fonti qualificate pensano che buone notizie in merito possano arrivare in concomitanza alla firma. Previsioni positive emergono anche su un' altra richiesta ungherese, ovvero la cancellazione dei contenziosi legali che Regione ed Ezit avevano aperto tempo fa contro Teseco per il mancato risanamento del comprensorio. Se tutto andrà nel modo giusto, il governo ungherese rileverà le società cui l' **Autorità portuale** nel 2004 aveva accordato una concessione di sessant' anni, nella speranza di veder rinascere la zona occupata dalle rovine della storica raffineria Aquila, fondata nel 1934 e arrivata a fine vita nel 1987. Da quel momento sono seguiti anni di nebbia fitta, fino all' affidamento ottenuto da Teseco, specialista in risanamenti ambientali e intenzionata a bonificare i terreni, costruire un terminal traghetti e venderlo a un operatore del settore ro-ro. Nulla di tutto ciò è mai cominciato. Le cose potranno ora cambiare per mano ungherese. L' utilizzo futuro del terminal resta tuttavia da definire, ma si escludono container e traghetti. I primi continueranno ad arrivare e partire attraverso il Molo VII, mentre l' approdo dell' ex Aquila servirà a movimentare rinfuse, metalli e legnami grazie a banchine attorno ai 15 metri: Budapest è al momento alla ricerca di un operatore della logistica che si occupi della gestione del terminal. Non mancano inoltre riflessioni sulla creazione di spazi per la trasformazione manifatturiera in regime di porto franco. Il tutto sarà collegato via binario alla stazione di Aquilina, che dovrebbe essere ultimata nel 2020



Un maxi terminal merci per i traffici con Budapest nell' area dell' ex Aquila

Definito l' accordo con l' Ungheria. Una società pubblica creata dal governo Orban acquisirà le concessioni delle imprese Teseco e Seastock. Il nodo delle bonifiche

PRIMO PIANO
Lo sviluppo del porto di Trieste

L'attesa durata 34 anni e l'addio all'ipotesi ro-ro

Un maxi terminal merci per i traffici con Budapest nell' area dell' ex Aquila. Definito l' accordo con l' Ungheria. Una società pubblica creata dal governo Orban acquisirà le concessioni delle imprese Teseco e Seastock. Il nodo delle bonifiche

Il governo ungherese ha deciso di investire 125 milioni di euro per la creazione di un terminal merci di 34 ettari nell' area ex Aquila. L' operazione è stata anticipata per la prima volta a febbraio su queste pagine ed è stata poi confermata dall' ex viceministro Edoardo Rixi e dal ministro degli Esteri ungherese Peter Szijjarto, che due giorni fa ha dato l' accordo per imminente. La prima parte dell' operazione consiste nell' acquisto delle due società e di terreni di loro proprietà, con un esborso di 25 milioni. La messa in sicurezza ambientale del sito e la realizzazione del terminal costeranno invece fra 60 e 100 milioni: il totale si attesta dunque fra 85 e 125 milioni, interamente frutto di investimenti pubblici ungheresi. L' impegno è cospicuo ma comunque inferiore ai duecento milioni che Budapest pareva disponibile a investire nella realizzazione del raddoppio della ferrovia Capodistria-Divaccia: strategia abbandonata da Orban con esternazioni in cui il premier ungherese aveva spostato l' attenzione su Trieste nel novembre scorso. Gli aspetti economici sono stati definiti, ma Budapest potrà recedere anche dopo la firma qualora il confronto col ministero dell' Ambiente non andasse a buon fine. La nuova proprietà chiede infatti di semplificare le procedure di risanamento, che non prevedono una bonifica ma il tombamento dei terreni inquinati e la successiva costruzione dei piazzali del terminal. Gli ungheresi domandano che il governo crei una Conferenza dei servizi che non si dedichi a tutto il Sito di interesse nazionale ma soltanto alla zona ex Aquila, con un percorso autonomo che sarebbe inevitabilmente più spedito. Le parti si stanno confrontando e trapela ottimismo, tanto che fonti qualificate pensano che buone notizie in merito possano arrivare in concomitanza alla firma. Previsioni positive emergono anche su un' altra richiesta ungherese, ovvero la cancellazione dei contenziosi legali che Regione ed Ezit avevano aperto tempo fa contro Teseco per il mancato risanamento del comprensorio. Se tutto andrà nel modo giusto, il governo ungherese rileverà le società cui l' **Autorità portuale** nel 2004 aveva accordato una concessione di sessant' anni, nella speranza di veder rinascere la zona occupata dalle rovine della storica raffineria Aquila, fondata nel 1934 e arrivata a fine vita nel 1987. Da quel momento sono seguiti anni di nebbia fitta, fino all' affidamento ottenuto da Teseco, specialista in risanamenti ambientali e intenzionata a bonificare i terreni, costruire un terminal traghetti e venderlo a un operatore del settore ro-ro. Nulla di tutto ciò è mai cominciato. Le cose potranno ora cambiare per mano ungherese. L' utilizzo futuro del terminal resta tuttavia da definire, ma si escludono container e traghetti. I primi continueranno ad arrivare e partire attraverso il Molo VII, mentre l' approdo dell' ex Aquila servirà a movimentare rinfuse, metalli e legnami grazie a banchine attorno ai 15 metri: Budapest è al momento alla ricerca di un operatore della logistica che si occupi della gestione del terminal. Non mancano inoltre riflessioni sulla creazione di spazi per la trasformazione manifatturiera in regime di porto franco. Il tutto sarà collegato via binario alla stazione di Aquilina, che dovrebbe essere ultimata nel 2020

Il Piccolo

Trieste

e su cui i cinesi di Cccc sembrano intenzionati a investire per la realizzazione di un terminal merci da affiancare allo snodo ferroviario che servirà anche la Piattaforma logistica e gli spazi di FreeEste nella zona ex Wartsila. L' **Autorità portuale** ritiene che una l' operatività delle prime aree possa essere raggiunta entro due o tre anni: un tempo sufficiente a sistemare in parallelo il collegamento ferroviario nell' ambito del progetto Trihub, che su questa parte della rete si prepara a investire 50 milioni finanziati con un mutuo della Bei. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Piccolo

Trieste

forza italia

E Dal Mas interroga il viceministro Galli sulla Via della Seta

trieste. «Non ci avete detto cosa farete sul **porto** di **Trieste**, se farete qualcosa, né ci avete detto qual è la portata di questa intesa: per il momento l'unico dato certo è la vendita delle arance alla Cina. L'opacità degli accordi paventata dalla diplomazia statunitense è purtroppo confermata dalle risposte vaghe del governo alla mia interrogazione». Così il senatore di Forza Italia Franco Dal Mas ha commentato la risposta del viceministro allo Sviluppo economico Dario Galli a un'interrogazione sui contenuti del memorandum sulla Via della Seta, denominata "Belt and Road Initiative", e l'impatto sul **porto** di **Trieste**. «Le intenzioni predatorie della Cina si sono già concretizzate in Africa, Asia e in Grecia, con il **porto** di Atene controllato da società cinesi - affonda l'esponente di Forza Italia -. Il timore che ciò possa replicarsi anche nel nostro Paese e nel nostro continente è reale. E preoccupa la sottovalutazione delle conseguenze di queste intese da parte di una delle due forze di Governo. A meno che non si voglia veramente far entrare la Cina dalla porta principale, affidandogli il controllo del **porto** di **Trieste**. La pretesa egemonica di Pechino non è una nostra ossessione, ma una preoccupazione condivisa da molti attori nazionali e internazionali: preoccupazione che necessitava di chiarimenti e rassicurazioni. E invece, a fronte di tante preoccupazioni, abbiamo ricevuto una risposta burocratica e vaga, che nasconde qualcosa oppure il nulla. La questione - conclude il parlamentare azzurro - meriterebbe di essere portata all'attenzione dell'ambasciata statunitense in Italia». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Il Piccolo

Trieste

LA TAPPA ODIERNA DELLA MISSIONE IN CINA

In definizione le intese del memorandum: D'Agostino a Pechino

trieste. Guandong e Nanchino per trovare la collocazione dove realizzare il terminal per le esportazioni italiane in Cina. E Pechino per incontrare i vertici di China Communications and Construction Company e definire le ultime intese riguardanti il memorandum firmato a Roma tre mesi fa. Il presidente dell' **Autorità portuale** è in viaggio in Cina per massimizzare gli accordi sulla Via della Seta riguardanti Trieste. «Ogni giorno cambiamo posto - racconta D'Agostino - e ognuno ti vuole dimostrare qualcosa. Siamo così appetiti? Certo, tutti si propongono per la piattaforma delle merci italiane in Cina». Il presidente ostenta sicurezza rispetto al terzo dei tre punti di cui si compone il memorandum: il viaggio prevedeva un sopralluogo anche a Shanghai ma alla fine ci si è concentrati sulle aree di Nanchino e del Guandong. È qui che D'Agostino conta evidentemente di realizzare lo sbocco per l'export di prodotti italiani, a cominciare dal vino, sfruttando la presenza di zone franche già strutturate come parchi logistici. Ma oggi è la volta di Pechino, dove il presidente si confronterà con il board di Cccc proprio nel giorno in cui scadono i novanta giorni che le parti si sono date per arrivare al dunque dopo la firma del memorandum. Al momento nulla trapela sugli accordi in dirittura e si sa soltanto che il tutto prenderà forma in un documento più dettagliato che **Autorità portuale** e Cccc appronteranno nei giorni a venire. Sarà quel testo a chiarire non soltanto la questione della presenza italiana in Cina, ma anche i primi due punti dell'intesa. Si tratta, nel primo caso, del progetto ferroviario Trihub che al momento vede Cccc interessata a partecipare alla realizzazione di un terminal merci a servizio della stazione ferroviaria di Aquilinia. I cinesi sono ingolositi anche dall'area di Servola, ma prima di tutto dovranno essere chiariti i tempi per ultimare la Piattaforma logistica su cui continua la trattativa che vede protagonisti Parisi e Icop da una parte e China Merchants Group dall'altra. Meno soddisfacente è infine lo sviluppo del punto dedicato al progetto cinese sull'interporto ferroviario di Kosice in Slovacchia: resta confermata la volontà dell' **Autorità** di entrare nella compagine societaria del terminal ma Cccc al momento non pare aver avanzato proposte concrete in tal senso. --D.D.A. BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

PRIMO PIANO
Lo sviluppo del porto di Trieste

PRIMO PIANO
E Dal Mas interroga il viceministro Galli sulla Via della Seta

PRIMO PIANO
Parata di ministri per la firma il 5 luglio

PRIMO PIANO
In definizione le intese del memorandum: D'Agostino a Pechino

Il Piccolo

Trieste

la cerimonia

Parata di ministri per la firma il 5 luglio

Attesi in città Salvini e il responsabile Esteri magiaro Szijjarto Fedriga festeggia i frutti dell' asse sovranista tra i due Paesi

Trieste. La firma che ufficializzerà il coinvolgimento ungherese nello sviluppo del **porto** sarà apposta a **Trieste** venerdì 5 luglio. L' accordo verrà siglato da una società pubblica magiara e dalle imprese italiane Teseco e Seastok, ma l' appuntamento avrà forti connotazioni politiche con le possibili (ma non ancora confermate) presenze del vicepremier Matteo Salvini e del ministro degli Esteri Peter Szijjarto, ospite in città soltanto pochi giorni fa in occasione del vertice Ince. Se per l' Autorità portuale il passaggio è valutato solo dal punto di vista dello sviluppo infrastrutturale, governo nazionale e regionale presenteranno l' intesa come frutto dell' asse sovranista tra la Lega e il governo di Viktor Orban. E proprio questo allineamento potrebbe garantire in effetti la velocizzazione del percorso burocratico connesso al risanamento del sito, che poggia su quanto verrà deciso al ministero dell' Ambiente. All' incontro della prossima settimana, in sede ancora da decidere, saranno certamente presenti gli attori locali della vicenda, a cominciare dal presidente dell' Autorità portuale Zeno D' Agostino. «Il 5 luglio assisteremo a un miracolo - dice raggianti D' Agostino - perché nel 2015 la concessione dell' area era vicina a procedura di infrazione da parte dell' Ue e perché nel frattempo Ungheria, Slovenia e Polonia avevano costruito un corridoio ferroviario riconosciuto da Bruxelles, che avrebbe dovuto collegare Adriatico ed Europa centrale partendo dal **porto** di Capodistria. Ricordo inoltre che nel 2017 il Tar ha pure annullato la concessione Teseco su ricorso di Seastok». Secondo il presidente dell' Autorità, «con simili tegole non poteva esserci situazione peggiore: ma ci siamo messi a lavorare risolvendo i problemi. Nel 2017 c' è stata quindi la missione a Budapest e sono cominciati i colloqui col governo ungherese grazie alla mediazione dell' ambasciata italiana. L' area ex Teseco è stata scelta alla fine di quell' anno, dopo un viaggio in cui abbiamo presentato tutte le opportunità di investimento a **Trieste**». Per Fedriga, «il **porto** di **Trieste** riacquisisce quella vocazione internazionale che deriva dalla sua posizione e che ora diventa effettiva. Ho sempre detto che lo scalo non sarebbe diventato cinese ma una casa per gli investitori internazionali: **Trieste** oggi è **porto** dell' Europa in cui tutti devono essere protagonisti. L' intervento ungherese è un tassello fondamentale, ma ci sono anche austriaci, realtà americane e del Sudest asiatico come Singapore». Il governatore del Friuli Venezia Giulia ritiene che «la regione può diventare un sistema logistico unico nel cuore dell' Europa, mettendo in rete il **porto** di **Trieste** e gli interporti di Ferneti, Gorizia, Cervignano e Pordenone, oltre a quello della Carinzia. Un sistema che non si limita al **porto** ma rende il Fvg concorrenziale rispetto al Nord Europa». La collaborazione con l' Ungheria continuerà: «I rapporti sono ottimi - conclude Fedriga - e a settembre sarò a Budapest in missione con le aziende regionali. Pensiamo a reciproci investimenti a livello di imprese e sistemi della ricerca: l' hub logistico va unito all' hub dell' innovazione per valorizzare le specificità del nostro territorio e farle rendere dal punto di vista commerciale». --D.D.A. BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Marittima, il garage più vicino I privati presentano il piano

Concessione per 43 anni. Musolino: valutiamo l'offerta, ma pronti anche a farlo noi

F. B.

VENEZIA Il nuovo garage alla Marittima è più vicino. L'istanza di concessione con tanto di project financing è arrivata qualche settimana fa all' **Autorità portuale** di Venezia e Chioggia. Quasi cinquantamila metri quadrati tra la fermata del people mover e il cosiddetto «Cremlino» per 43 anni (dal luglio del 2019 al luglio del 2062) da trasformare in parcheggio multipiano per i crocieristi (se le navi resteranno alla Marittima) e per i veneziani. Appare questa infatti l' unica certezza perché per tutto il resto le cose devono essere ancora definite, a partire dal fatto che siano proprio i privati a realizzare il nuovo garage. Il presidente Pino Musolino con la collaborazione degli Uffici tecnici sta infatti valutando la richiesta della Nord Immobiliare Srl, una delle aziende che in precedenza aveva partecipato in Ati (associazione temporanea di imprese) ai project financing considerati irrealizzabili. Undici anni dopo il concorso internazionale, il Porto accantona il lavoro dello studio dell' architetto Mauro Galantino che prevedeva uffici, negozi, un hotel e un park da 2300 posto per riqualificare la porta di Venezia. Oggi rimane il palazzo (abbandonato) e il parcheggio in ghiaia sotto la fermata del people mover della Marittima. «Dal 2001 si parla di realizzare un garage e noi adesso vogliamo farlo», ribadisce Musolino che già un anno mezzo fa era stato chiaro sull' argomento facendo imbufalire il sindaco. «Non dobbiamo puntare ai profitti e la vocazione del Porto non è quella di fare alberghi, quell' accordo va rivisto. Adesso c' è una sensibilità diversa da parte della città», aveva detto. La proposta presentata nei giorni scorsi sembra essere più snella: il piano è di realizzare un parcheggio di quattro piani, di cui due sotterranei, e altri due superiori, uno con un roof-garden (terrazza giardino), un ristorante e il museo della cultura marittima. «Un progetto complesso - precisa il presidente - ma che potrebbe ridisegnare l' area per renderla più vivile». I tempi non sono stati fissati, anche se l' **Autorità portuale** ha già pubblicato l' istanza presentata dalla società per verificare se ci sono altri soggetti interessanti a farsi carico dell' investimento. Ma non è detto che questa sia la strada che sarà seguita perché il Porto potrebbe decidere di fare da solo. «Siamo pronti a realizzare il park per conto nostro, visto che sarà anche a servizio del territorio **portuale** - spiega Musolino - stiamo verificando comunque se la proposta soddisfa l' interesse pubblico». Duecento e cinquanta posti verrebbero dati gratuitamente al Comune (che il sindaco vuole «cedere» alle imprese che lavorano a Venezia), altre 500 a prezzi calmierati per i veneziani. Sul progetto pesano anche i ricorsi dei privati al Tar per la decisione di bocciare il piano che prevedeva l' hotel. Di sicuro comunque le premesse sono diverse rispetto a dieci anni fa, il mercato immobiliare è cambiato anche se su quell' area l' interesse per un albergo rimane alto. Non è un caso che il gruppo Toscano Elite avesse proposto di trasformare in ostello l' ex sede della Compagnia di lavoratori portuali al Tronchetto. Ma nell' edificio il presidente è attratto dall' idea di realizzare un museo del mare. Gli Uffici tecnici sono al lavoro per capire quali sono i passaggi operativi per creare una struttura che comunque possa essere in grado di autosostenersi economicamente. Sul palazzo infatti ci sono dei vincoli da tener presente, in un' ottica di conservazione.



Zona speciale più lontana Voto mancato in Parlamento

La Zes a **Porto Marghera** si allontana ancora di più. La maggioranza gialloverde infatti ha bocciato l'altra sera l'ordine del giorno del deputato pd Nicola Pellicani che «impegnava il governo ad istituire la zona economia speciale già nel 2020», preferendo invece il più generico documento proposto dalla Lega che «impegna il governo a valutare entro l'anno la possibilità di procedere con l'istituzione della Zes per creare le condizioni favorevoli in termini economici, finanziari e amministrativi» allo sviluppo del territorio. «Hanno preferito votare un testo annacquato e generico senza nulla di concreto. Il governo degli annunci conferma così il suo disinteresse per Venezia», attacca Pellicani, Dopo l'incontro interlocutorio del 3 giugno tra il ministro per il Sud Barbara Lezzi e le categorie economiche guidate da Confindustria ecco arrivare un'altro freno. «Sempre parole e promesse, ma per portare sviluppo e occupazione servono i fatti, anche gli imprenditori e le associazioni di categoria venete dovrebbero trarne le conseguenze», continua il deputato democratico. Secondo uno studio elaborato da Confindustria Venezia e Rovigo l'istituzione della Zes in Veneto, limitatamente alle sole aree libere che oggi non producono alcun reddito, pari a 385 ettari di cui 255 solo a **Porto Marghera**, potrebbe attrarre 2,4 miliardi di investimenti e creare 26 mila posti di lavoro tra diretti e indiretti. Per questo la politica e gli imprenditori non si danno per vinti. Martedì tutti i sindaci dell'area metropolitana di Venezia e Rovigo sono invitati proprio a Rovigo per sottoscrivere con il prefetto il documento di autorizzazione di zona economia speciale da inoltrare al presidente della Repubblica. Due mesi fa era stata sottoscritta invece a Ca' Farsetti la lettera di intenti per invitare il governo ad avviare, entro il 31 dicembre, il procedimento per l'istituzione della Zes nel territorio di Venezia e Rovigo. La spinta potrebbe arrivare giovedì anche dal consiglio comunale con il Partito democratico che spinge per un documento votato trasversalmente da tutti i consiglieri, con naturalmente l'appoggio del presidente di Confindustria Vincenzo Marinese.



L' ex ministro Clini: «Navi, lo stallo fa comodo a chi ha certi interessi»

«ALL' EPOCA ABBIAMO MESSO LE DITA NEGLI OCCHI A CHI VOLEVA CHE I TEMPI SI ALLUNGASSERO» «L' autorità marittima aveva sul tavolo le ipotesi e doveva indicare le soluzioni: non lo ha fatto» «Il nostro decreto del 2012 vietava il passaggio ma non avevamo la forza politica per imporci»

ALVISE SPERANDIO

L' INTERVISTA MESTRE Da ministro dell' Ambiente del governo Monti, il 2 marzo 2012, neanche due mesi dopo la tragedia del Giglio, Corrado Clini firmò col collega alle Infrastrutture Corrado Passera il decreto che estrometteva dal bacino di San Marco e dal canale della Giudecca le navi sopra le 40mila tonnellate. Le navi, però, potevano continuare a passare fintanto che non fosse stata trovata l' alternativa. E quel decreto ancora è in vigore, perché l' alternativa - pur tra vari correttivi - ancora non c' è. Clini, all' epoca si parlò di decreto beffa: siamo punto e a capo? «Io ho firmato un decreto dove era scritto che il passaggio delle navi in bacino era vietato. Ma siccome siamo in un Paese dove esistono competenze articolate, nello stesso provvedimento era previsto che l' autorità competente, l' autorità marittima che aveva già sul tavolo alcune ipotesi, doveva indicare le soluzioni. D' altronde il problema era evidente già prima del Giglio. Magari in maniera ottimistica, avevamo pensato che potessero essere create le condizioni per trovare l' alternativa». **Perché non è stata trovata?** «Perché noi abbiamo messo le dita negli occhi a una serie di interessi che evidentemente hanno puntato in maniera esplicita a fare in modo che i tempi delle decisioni si dilatassero così tanto da far diventare impraticabile quel decreto. Probabilmente avremmo dovuto anche cambiare le regole del gioco, ma non avevamo la forza politica di farlo perché eravamo un governo tecnico». **Cos' è mancato?** «Bisognava incardinare questa decisione nell' ambito delle competenze delle amministrazioni locale, ad esempio chiedendo al Comune e alla Regione d' indicare l' alternativa entro 30 giorni e di assumersi la responsabilità di realizzarla». **Dove dovrebbero andare le navi allora?** «A **Porto Marghera**. Se l' obiettivo è deviare il traffico navale in tempi brevi, l' unica soluzione praticabile è usare il canale dei petroli». C' è una pronuncia del Comitato rimasta disattesa... «Finalmente dopo cinque anni è stata presa una decisione sull' unica soluzione possibile: avrebbe dovuta essere applicata. Non serve aprire un altro dibattito con tre b, come dicono a Roma. Dopo 7 anni siamo ancora qui con qualcuno che parla di referendum o ipotizza altre soluzioni. Intanto le navi passano ancora per il bacino. La responsabilità di chi ha impedito che si arrivasse alla soluzione coincide con gli interessi delle compagnie crocieristiche che non sono state soddisfatte quando ho firmato quel decreto, perché andava a colpire un interesse consolidato». Le compagnie sostengono di essere disponibili ad andare a **Porto Marghera** «Lo dicono, ma intanto continuano a passare per San Marco forti del fatto che chi doveva decidere non ha deciso. Non decidere vuol dire consolidare la situazione attuale. L' abitudine italiana è di spostare sempre avanti. E chi ci sta guadagnando?».



Il Gazzettino

Venezia

Quale futuro per la Marittima dove sono stati fatti degli investimenti notevoli? «Sapete qual è il porto in Italia con più passeggeri? Civitavecchia. Vi pare possibile? Perché non Venezia? Porto Marghera e la Marittima possono stare benissimo insieme. Non sono alternativi, possono costituire un unico sistema che potrà accogliere un turismo destinato a crescere. Ma alla Marittima è necessario fare l'elettrificazione del porto». Per andare in Marittima, però, bisogna scavare il Vittorio Emanuele. «E allora? Quanti canali sono stati scavati a Venezia in 600 anni?». Sostenendo il passaggio per il Vittorio Emanuele, di fatto supera il suo decreto secondo cui le navi fino a 40 mila tonnellate potevano continuare a passare per il bacino «Esatto, lo si può fare». **Cosa ne pensa del ministro Toninelli?** »Parla di rischio Seveso, forse è rimasto alla Marghera di 40 anni fa. Non c'è incompatibilità tra le industrie oggi presenti e la portualità». **E delle ipotesi fuori laguna?** «Lì bisogna fare un porto nuovo. E per quanti anni ancora passeranno per il bacino di San Marco? Bisogna spostarle subito. Andando a Marghera, il porto passeggeri diventa anche volano di rilancio del territorio. Dopo il decreto avevamo previsto anche la semplificazione delle procedure per le bonifiche, dandole alla Regione, ma lo Stato se l'è riprese vendicandosi di me». **La politica non decide, non si potrebbero dare poteri speciali al sindaco di Venezia?** «Assolutamente sì. A lui e al presidente della Regione, che sono eletti dai cittadini». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Sicurezza della navigazione, le norme vanno semplificate»

TULLIO CARDONA

ASSONAUTICA VENEZIA «La semplificazione normativa e la diversificazione di precetti fra navigazione mercantile e quella da diporto premettono, nel diporto, una nuova responsabilità da parte del conduttore e del costruttore; la semplificazione contribuisce alla crescita ed allo sviluppo purché si raggiunga un'etica, una cultura del mare». Sono le affermazioni espresse ieri mattina da Aniello Raiola, ufficiale superiore del Corpo della Capitaneria di **Porto**, Capo ufficio direzione marittima del Lazio, autore del prezioso Manuale di diritto della navigazione da diporto, giusto alla seconda edizione. Raiola era presente al convegno nell'ambito del Salone Nautico La nautica da diporto italiana: semplificazione nel rispetto degli standard di sicurezza, promosso da Assonautica italiana e Assonautica **Venezia**, in collaborazione con la Guardia costiera. Hanno anche preso la parola l'ammiraglio Piero Pellizzari, della Capitaneria di **porto** di **Venezia**, e Alfredo Malcarne, presidente Assonautica italiana. Oltre alla presentazione della semplificazione normativa e alla raccomandazione generale di non tornare a polverizzare il regime giuridico della navigazione da diporto, il dibattito è vissuto anche della presentazione delle proposte di legge di Assonautica su cantieri, scivoli e patenti e sull'evoluzione normativa nel settore della sicurezza della navigazione da diporto. «La sicurezza in mare - ha concluso Raiola - non può prescindere dal rispetto che dobbiamo portare verso questo meraviglioso elemento naturale. Siamo assai indietro: si pensi che il maestro di sci esiste da tempo, mentre il maestro di vela è stato riconosciuto da appena due anni». Al convegno ha partecipato anche la vicesindaco Lucana Colle, che ha sottolineato l'importanza della sicurezza in tutte le sue sfaccettature e del rispetto delle regole. Nel pomeriggio Assonautica **Venezia**, per mano del presidente Roberto Magliocco, ha consegnato il Premio **Venezia** per il Mare al comandante Raiola, per il suo contributo alla riforma del codice della Nautica. Altre novità: il nuovo Centro Studi di Assonautica Italiana, che avrà sede proprio a **Venezia** e si occuperà di ricerca e di proposte tecnico-scientifiche, e il progetto congiunto tra Italia e Brasile Limpeza Dos Mares, per promuovere un modello congiunto di sostenibilità in difesa dei mari, sostenuto dalle associazioni della nautica dei due paesi. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

biglietti scontati

Oggi l'ultimo giorno del Salone Nautico tra regate e mostre

Cala il sipario sulla prima edizione del Salone Nautico con numeri che superano le 25 mila presenze in tre giorni. Per la giornata di oggi, con una tariffa speciale di ingresso a cinque euro a biglietto per i residenti nella Città Metropolitana, sono in programma numerosi appuntamenti e convegni. Alle 9 le Regate Sprint della Senza che si svolgeranno con partenza da Rio dell' Arsenal e arrivo in Rio delle Galeazze. Tre le categorie degli equipaggi: giovanissimi su pupparini a 2 remi, donne su mascarete a 2 remi e uomini su gondole a 4 remi. È l'ultimo giorno anche per le visite nelle Tese delle Nappe alla mostra delle Università di Venezia, luav e Ca' Foscari, intitolata "Dietro le barche. Il sistema economico della nautica nel territorio veneziano: imprese, design, servizi, istituzioni». Il focus è incentrato sul sistema delle imprese che lavorano per la produzione nautica nel Triveneto. Ancora visitabile "Marittima, ieri e oggi: tra riqualificazione ed innovazione", in Area Scali, la mostra fotografica promossa da Venezia Terminal Passeggeri con il patrocinio di **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Settentrionale. Sempre qui, per i bambini, saranno svelati i segreti delle imbarcazioni. Alle 15 si parlerà di forma fisica con "La salute vien... vogando". In chiusura alle 18.30, doppio appuntamento musicale. Sempre in area Scali si esibiranno i Joy Singers; in area relax mare laguna sarà invece il turno del Gatsby Quartet. —E.P.

La burocrazia non fa salpare il battello "green" a idrogeno
Il mezzo per i trasporti passeggeri, pronto dal 2022, non ha l'ok alla navigazione. Sisco (Adegna) «ilente le prove in mare, contiene il problema l'estazio»

Oggi l'ultimo giorno del Salone Nautico tra regate e mostre
L'ultimo giorno del Salone Nautico è dedicato alle regate e alle mostre. In programma le Regate Sprint della Senza, con partenza da Rio dell' Arsenal e arrivo in Rio delle Galeazze. Tre le categorie degli equipaggi: giovanissimi su pupparini a 2 remi, donne su mascarete a 2 remi e uomini su gondole a 4 remi.

Gondola e balotina per imparare il restauro
Una mostra fotografica promossa da Venezia Terminal Passeggeri con il patrocinio di Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale. In Area Scali, per i bambini, saranno svelati i segreti delle imbarcazioni.

Il museo del commercio arriva in Commissione
Il museo del commercio arriva in Commissione. Il progetto è stato approvato dalla Commissione per il bilancio e le finanze della Camera dei Deputati.

MOMENTI MONTASIO
Momenti Montasio, il nuovo libro di cucina di Montasio. Un viaggio nella tradizione culinaria della montagna friulana.

A Venezia il primo battello a idrogeno

GIORGIO CAROZZI

Venezia - Rivoluzione verde per il trasporto passeggeri a Venezia. Al Salone Nautico Venezia, in programma all' Arsenale della Serenissima, fino a domenica prossima, 23 giugno 2019, sta suscitando grande interesse nel pubblico, "Hepic", la prima imbarcazione a idrogeno per il trasporto passeggeri nella Laguna di Venezia. Il battello è stato realizzato in 24 mesi tramite un investimento privato iniziale di Alilaguna e Cantieri Vizanello di circa 1,5 milioni di euro, cofinanziato al 55% ai sensi di un accordo di programma tra la Regione del Veneto e il ministero per l' Ambiente e la Tutela del Territorio e del Mare. Un progetto innovativo, la barca infatti naviga completamente ad energia elettrica. I vantaggi sono numerosi: di fatto emissioni zero, grazie all' assenza di un motore endotermica. Silenziosa, nessun inquinamento acustico, è la soluzione più delicata e sicura per la navigazione , prevede un back up elettrico in eventuale caso di avaria. L' imbarcazione lunga 16 metri e larga 3,2metri può ospitare 24 passeggeri. Allo stato attuale gli unici problemi sono di carattere normativo come sottolineato dal Presidente di Alilaguna, Fabio Sacco: «Hepic non può ancora navigare per le acque lagunari perché è una novità in ambito **marittimo** e sussiste un gap normativo per le imbarcazioni alimentate a Fuel Cell che trasportano idrogeno a bordo a livello nazionale, mentre all' estero le normative si stanno adeguando o si sono già adeguate. La normativa vigente regolata dalla Capitaneria di Porto impone la presenza a bordo dell' imbarcazione di un motore endotermico. Per questo motivo sono in corso le sperimentazioni necessarie per ottenere l' approvazione alla navigazione da parte del Registro Italiano Navale. Speriamo di ottenerle presto per dare una accelerata sul fronte della navigazione ecosostenibile». Alilaguna, primo servizio di trasporto pubblico di linea, operato da vettore privato, a Venezia da sempre è attiva sul fronte della tutela e salvaguardia dell' ambiente lagunare. Già nel 2010 aveva varato Energia, un battello cui è stato inserito a bordo un motore elettrico che viene azionato tramite l' energia accumulata nelle batterie.



Il Secolo XIX (ed. Levante)

Genova, Voltri

Porto di Rapallo: «Ci sentiamo truffati»

Pronte le notifiche dell'indagine che saranno inviate anche alle amministrazioni regionali di Liguria, Toscana e Campania

Silvia Pedemonte Alessandro Ponte / RAPALLO «Ci sentiamo truffati. E siamo certi che tutto verrà chiarito». All'indomani della notizia dell'allargamento in Campania dell'indagine sullo smaltimento degli yacht affondati al porto Carlo Riva, durante la mareggiata del 29 e 30 ottobre, la direttrice del porto Carlo Riva Marina Scarpino rompe il silenzio. Gli inquirenti indagano per traffico e smaltimento illecito di rifiuti. In un cantiere di Bacoli i carabinieri della compagnia di Santa Margherita Ligure e i militari della capitaneria di porto di Genova hanno scoperto e sequestrato alcuni relitti provenienti dal porto di Rapallo. C'è questo. E c'è il fatto che a Massa e a Carrara, nei giorni scorsi, carabinieri e capitaneria hanno sequestrato anche due discariche abusive di detriti provenienti sempre dal porto di Rapallo. Al momento sono dieci gli indagati. Figura chiave attorno al quale ruota tutta la vicenda è Pasquale Capuano, il gestore dei cantieri di smaltimento di Carrara. Poi, ci sono i vertici del porto Carlo Riva. Marina Scarpino, fra gli indagati, è direttrice dal 1987. È stata scelta dallo stesso ingegner Carlo Riva, creatore del primo porto turistico d'Italia, scomparso nel 2017. «Abbiamo lavorato sempre alla luce del sole, tutti hanno sempre visto tutto - afferma Scarpino- la maggioranza dei relitti sono stati smaltiti da Santoro, dalla Visond. Da quello che sta apparendo, invece, "passa" che abbiamo portato tutto a Napoli. Non è così. Se ci saranno delle responsabilità da parte di Capuano, ben venga che siano accertate. Ma noi, come porto Carlo Riva, siamo parte lesa». Come è arrivato, Capuano, al porto Carlo Riva? «Santoro e altre realtà erano già tutte occupate sul recupero delle barche in passeggiata a mare. Pasquale Capuano è stato presentato al porto Carlo Riva da persone super autorevoli del mondo della nautica e anche dai periti delle assicurazioni. Abbiamo sempre lavorato alla luce del sole: tutti, a partire dalla capitaneria, erano informati di ogni cosa. Aveva i documenti, tutto in regola. Era la prima volta che lavoravamo con lui». Al porto Carlo Riva, che si sta rialzando dopo quanto accaduto con la mareggiata «c'è amarezza. Non riusciamo ancora a dare chiarezza a quanto ci viene imputato. Non è vero che abbiamo scelto Capuano per abbassare i prezzi. Ha applicato 480 euro a tonnellata, non è inferiore alla media del settore. Santoro ci aveva fatto un preventivo per 50 euro in più a tonnellata. Tutte le barche hanno lasciato il porto Carlo Riva senza idrocarburi a bordo. Prima di essere smaltite vengono tolti il motore, i fili elettrici, tutto quanto può essere riutilizzato. E poi è la vetroresina, che deve essere smaltita». Un'indagine che avrà ancora sviluppi. E colpi di scena, probabilmente. Presto, le notifiche di quanto fatto dagli inquirenti, raggiungeranno anche le amministrazioni regionali di Liguria, Toscana e Campania, oltre che quelle comunali. «Abbiamo messo in atto le stesse procedure che ha seguito il Comune di Rapallo- dice la direttrice - Siamo fiduciosi che tutto sarà chiarito. E non ci piace essere in prima pagina come degli assassini: abbiamo fatto il possibile per aiutare la città a risollevarsi, per continuare a dare lavoro. Se Capuano avrà accertate le responsabilità, noi ci rivarremo su di lui e su tutti coloro hanno provocato un fortissimo danno di immagine». -



The Medi Telegraph

Ravenna

Porto di Ravenna, da Marcegaglia 250 milioni

GIORGIO CAROZZI

Ravenna - Il gruppo Marcegaglia lancia una campagna di investimenti per 600 milioni di euro, di cui 250 allo stabilimento ravennate sul porto. Il progetto Marcegaglia 4.0 è focalizzato su digitalizzazione, automazione, efficientamento energetico, sostenibilità e aumento della produzione. Si punta ad aumentare la produzione di acciaio lavorato (la prossima primavera entrerà in attività il nuovo laminatoio a freddo), sorgeranno nuovi capannoni per il magazzinaggio e l' imballaggio e sono previste 100 assunzioni. Lo stabilimento di Ravenna secondo presidente e vice presidente del gruppo, Antonio ed Emma Marcegaglia, «è di gran lunga il più importante in Italia per via della banchina portuale che ci apre al mondo, dei collegamenti ferroviari, delle capacità professionali e dei rapporti istituzionali». Lavora tre milioni di tonnellate di bobine e registra due miliardi di euro di valore della produzione. Dal 1998 ad oggi Marcegaglia ha investito su Ravenna un miliardo e un primo investimento biennale di 150 milioni è in corso per il laminatoio, il quarto e «più tecnologico al mondo», che permetterà un incremento della capacità di laminazione del 30%, 550 mila tonnellate. Con il progetto Master model, invece, saranno interconnesse tutte le linee «per garantire continuità qualitativa». Il gruppo Marcegaglia nel 2018 ha realizzato ricavi per 5,3 miliardi di euro derivanti dalla trasformazione dell' acciaio, con 5,8 milioni di tonnellate lavorate ogni anno, 6.500 dipendenti e 25 stabilimenti nel mondo.

The screenshot shows the homepage of 'The Medi Telegraph' website. The main headline reads 'Porto di Ravenna, da Marcegaglia 250 milioni'. Below the headline is a large aerial photograph of the industrial port area. To the right of the main article, there are several smaller sections: 'MAGAZINE' with a 'TIM' logo, 'PILOTINA BLOG' with a date of '01 April 2019', and 'SHIPPING MOVEMENTS' with icons for 'ARRIVI', 'PARTENZE', and 'STAZIONI'. The website header includes the company logo and navigation links for 'HOME', 'SAPORI', 'TELECOM', 'VE & D'AREA', and 'MAGAZINE'.

Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

LA MALEDIZIONE DELLE DOPPIE VELOCITÀ

Il porto di Livorno brulica di container ed esseri umani. Sono tantissimi, ma mai abbastanza. Osservo da lontano quella giusta frenesia e mi chiedo se un gigante del genere, sottoposto a pressioni economiche senza pari, riesca a conservare la centralità della persona. Eccoli, sbarcano migliaia di lavoratori marittimi. In ognuno di loro scorre la globalizzazione; una corrente sotterranea, forte e talvolta pericolosa. Un marittimo arriva da lontano. Ha in mano un contratto di diritto straniero, parla lingue varie, prega in modi diversi, coltiva angosce e solitudini. A volte è pagato poco e male. Si ammala. Si isola. E la sera, quando finisce di lavorare, non torna a casa. A queste istanze si deve rispondere con un sistema di valori e di azioni: il welfare della gente di mare. Che però, in Italia, resta affidato al formidabile slancio solidale della Stella Maris, alla cura di alcune lungimiranti istituzioni e alla contribuzione volontaria di alcune imprese. Esempi di lucida umanità, che consegnano ai lavoratori dei segmenti di vita meno interrotti. Ma è troppo poco. Giorni fa ho seguito un convegno che si occupava di tutto questo. Ed è stato tristemente istruttivo. Ho appreso che la assistenza ai marittimi non è un principio senza norma: la norma c'è. È una convenzione siglata a Ginevra nel 2006, poi ratificata da una legge italiana nel 2013. Ma è una cornice vuota: mancano i dispositivi che la attuino. Per esempio mancano regole per le coperture finanziarie. L'idea è salpata ma ora è ferma in mezzo al mare. Non è forse una fotografia dell'Italia? È l'insopportabile maledizione delle doppie velocità. Qualcuno, dal 2006, ha sempre qualcosa di meglio da fare. Da qualche parte del mondo si stanno progettando navi-drone che solchino i mari senza impiegare persone. Si corre. Ma nel frattempo passano tredici anni senza che si riesca a tradurre una legge in vita reale. Fare droni è più facile che fare il bene.



«Porto e infrastrutture, atteso rilancio»

Cna, Silvestrini segretario generale: «Centrale il rapporto con la politica»

COESIONE, unità e confronto con il territorio. Per far valere quel grande bagaglio di conoscenze che custodisce una realtà quale la Cna territoriale e rilanciare l' economia della provincia che non sta attraversando un momento facile. Ieri nel quartier generale di via Martin Luther King, durante l' assemblea di metà mandato, il direttore Marco Valtriani dopo 10 anni ha passato virtualmente il testimone al suo successore Dario Talini. Oltre a tutti i sindaci della provincia di Livorno, intervenuti all' assemblea, a portare il suo contributo e ad augurare i migliori risultati per il lavoro che Talini andrà ad iniziare è arrivato anche il segretario generale di Cna nazionale, Sergio Silvestrini. Alla base del suo intervento la necessità di mettere le imprese al centro, per tornare a confrontarsi e ad agire da tessuto connettivo tra la politica, che è l' ente decisionale, e le imprese. UN OBIETTIVO che negli anni scorsi, specialmente sul nostro territorio, è venuto a mancare per vari motivi. «Quella di Livorno - ha detto Silvestrini - è una realtà complessa ed eterogenea, molto difficile perché caratterizzata da una doppia area di crisi complessa. Il porto, che rimane il core business della città, deve essere rianimato e le infrastrutture vanno completate. Tramite questi provvedimenti è possibile rilanciare le piccole imprese, sia artigianali che commerciali, realtà che rappresentano la parte fondamentale per far ripartire i consumi». E PROPRIO per questo il dialogo con la politica è fondamentale, un rapporto che ha necessità di basarsi sullo scambio di opinioni e sull' ascolto. «Lo stesso Luca Salvetti ha manifestato grande apertura in questo senso - ha proseguito Silvestrini - e di questo siamo soddisfatti. Il rapporto tra il 'decisore' politico e l' associazione di rappresentanza è fondamentale per il successo. Fino a qualche mese fa c' era una sorta di atteggiamento principesco da parte di chi decide, sia esso sindaco o governo centrale, che alla fine ha bypassato l' intermediazione sociale. E anche a Livorno, tranne qualche lodevolissima eccezione, si è verificata questa situazione». Poi l' in bocca al lupo a Talini, «grande persona, molto esperta, che ha goduto del fatto di aver usufruito dell' intelligenza di Marco Valtriani, bravo a lavorare per la sua sostituzione senza incrinare i rapporti interni. Talini - ha concluso Silvestrini - è giovane e capace, sedendosi sulle spalle di Marco saprà vedere ancora più lontano». P.B.

TURISMO PROGETTO PER IMPRARE LE LINGUE STRANIERE

Gli studenti accolgono i crocieristi

C'È un'altra Livorno altrettanto bella, che non conosciamo abbastanza. Quella internazionale, aperta a chi viene dal mare e quella di chi parla le lingue, per darci l'opportunità di conoscere e crescere. Questa Livorno che chiede di essere conosciuta se si guardi al futuro, si anima con l'arrivo delle navi da crociera, ieri Vision of the Seas, Msc Fantasia, Sovereign, ed offre da sette anni agli studenti di scuola media secondaria di secondo grado l'opportunità di fare pratica di lingue. Quella inglese si studia a scuola, ma non basta. IL PROGETTO 'English in the Open Air' ha il patrocinio della Provincia e del Comune di Livorno, è sostenuto da **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale, da Porto Livorno 2000, ne è Partner di Iniziativa l'Ufficio di Livorno Informazioni e Accoglienza al Turista. Sino adesso vi hanno partecipato prevalentemente studenti Itis G. Galilei, quest'anno con il Programma Pon 3504 dedicato all'Europa, ma negli anni sono venuti, anche studenti da IIS Vespucci, dal Polo Liceale Cecioni, dall'Istituto Nautico Cappellini.

IL TELEGRAFO DOMENICA 23 GIUGNO 2019 **CRONACA LIVORNO 7**

LA VITA NEI QUARTIERI

Garibaldi, nuova sfida a base di ricette

L'iniziativa di Arci Livorno è aperta a tutti gli appassionati di storie e cucina



Tempi
L'iniziativa si svolgerà dal 23 giugno al 29 giugno, venerdì per un incontro, martedì per un altro, venerdì per un terzo. Le lezioni si svolgeranno a partire dalle 10.00 e si concluderanno alle 12.00.

Il piatto
Ogni settimana si preparerà un piatto diverso, a base di ingredienti locali e stagionali.

Organizzazione
L'iniziativa è organizzata da Arci Livorno, in collaborazione con il Comune di Livorno e la Provincia di Livorno.

Primi
L'iniziativa è aperta a tutti, senza alcun costo. Per informazioni e iscrizioni, contattare Arci Livorno al numero 0586 441111.

La nostra storia
Il quartiere di Garibaldi ha una storia ricca di eventi e personaggi. L'iniziativa ha lo scopo di valorizzare questa storia attraverso la cucina.

LETTORI
L'iniziativa è riservata ai lettori del Telegrafo.

TURISMO PROGETTO PER IMPRARE LE LINGUE STRANIERE
Gli studenti accolgono i crocieristi



Il progetto
Il progetto 'English in the Open Air' è un'iniziativa che ha lo scopo di offrire agli studenti di scuola media secondaria di secondo grado l'opportunità di fare pratica di lingue. Il progetto è sostenuto dalla Provincia e dal Comune di Livorno, e ha il patrocinio dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale.

Partners
Il progetto è sostenuto da Porto Livorno 2000, dall'Ufficio di Livorno Informazioni e Accoglienza al Turista, e dal Programma Pon 3504 dedicato all'Europa.

Partecipanti
Il progetto ha coinvolto studenti di diverse scuole di Livorno, tra cui l'Itis G. Galilei, l'IIS Vespucci, il Polo Liceale Cecioni, e l'Istituto Nautico Cappellini.

Beneficiari
Il progetto ha beneficiato di finanziamenti provenienti dal Programma Pon 3504 dedicato all'Europa.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

l' associazione "responsabilità in comune" l' associazione "responsabilità in comune"

«Emissioni dalle navi, occorre aprire un confronto serio»

PORTOFERRAIO. È giunto il tempo di rendere obbligatoria l' elettrificazione in tutte le banchine a servizio delle navi in transito o stanziali nel porto, per evitare la sovraesposizione alle micro particelle Pm 10, causa, secondo l' Organizzazione Mondiale della Sanità, di circa 8000 decessi all' anno. «Ebbene, le navi contribuiscono in maniera consistente all' inquinamento atmosferico da micro particelle, tant' è che si quantifica tra 2 e 8 per cento in fase di transito e tra 14 e 15 per cento in fase di stazionamento l' effetto prodotto dalle navi e dai traghetti alla diffusione di polveri sottili, senza contare quello indotto dal resto della flotta minore». Lo afferma l' associazione politico-culturale "Responsabilità in comune", che si schiera dalla parte del cittadino. È il momento giusto per affrontare il discorso per due validi motivi. Il primo. Il 2020 sarà l' anno del rinnovo del consiglio regionale in Toscana. «C' è da augurarsi - scrivono quelli dell' associazione - che in tale occasione si apra un confronto vero con la cittadinanza, teso a dar vita ad una proposta organica sulla modalità di trasporto pubblico». Inoltre (ecco il secondo motivo), nel 2023 scade il contratto tra il gestore di Toremar e Regione Toscana per il servizio pubblico di cabotaggio regionale di collegamento con le isole dell' arcipelago toscano basato sul principio europeo di sussidiarietà. «Una nuova e sana politica del territorio - aggiunge 'Responsabilità in comune' - passa anche attraverso la costruzione di traghetti alternativi ibridi o elettrici, come del resto sta già avvenendo nei paesi nordici dell' Unione Europea. Vogliamo far provare ai nostri nipoti tra vent' anni - conclude - l' ebbrezza d' immergersi nelle nostre acque e respirare lo iodio». --



Il Messaggero (ed. Abruzzo)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Di Nicola (M5S): «Abruzzo in ritardo la questione infrastrutture è nodale»

L'INTERVISTA L' AQUILA Una questione, quella delle infrastrutture, non più rinviabile. Lo dice, in questa intervista al Messaggero, il senatore abruzzese del Movimento Cinque Stelle, Primo Di Nicola. **Senatore Di Nicola, le infrastrutture costituiscono un tema centrale per il futuro dell' Abruzzo. Una regione piccola, ma falciata da mille emergenze. Perché?** «La nostra è una regione dalle troppe emergenze. La questione delle infrastrutture non fa eccezione. Siamo in grande ritardo e dobbiamo fare scelte decisive e improrogabili». **A cosa si riferisce?** « Occorre puntare sulla creazione di un nuovo corridoio europeo Tirreno-Adriatico per risolvere sia la questione portuale che quella ferroviaria. E' necessario che il governatore Marsilio confermi l' intesa del 2016 tra Abruzzo e Lazio per il passaggio dei nostri porti al sistema che fa capo all' Autorità di Civitavecchia». **E dell' emergenza Gran Sasso cosa ne pensa? E' sufficiente che la Regione funga solo da cabina di coordinamento?** «Vista la portata dei problemi, un' assunzione di responsabilità della Regione sarebbe il minimo sindacale. Ma ho paura che per il governatore Marsilio sia un boccone troppo grosso. Il combinato costituito da montagna, falde acquifere, autostrada e laboratori, fa del Gran Sasso una questione esplosiva. Mi permetto di dare un suggerimento: scenda in campo la presidenza del Consiglio con le sue strutture tecniche, a cominciare dalla Protezione Civile, con un' assunzione diretta del compito da parte del capo dipartimento Angelo Borrelli o, in alternativa, di un responsabile di alto profilo con competenze e risorse necessarie». **Il Pef, il nuovo piano economico e finanziario, definirà investimenti e pedaggi. I detrattori accusano Toninelli di aver tenuto un atteggiamento leggero nei confronti di Strada dei Parchi. E' così?** «Toninelli ha tenuto il giusto profilo: va rivista la concessione mettendo in primo piano gli interessi degli utenti». **Cosa ha pensato nei giorni, convulsi, in cui si paventava la chiusura del traforo?** «Che era una vergogna in grado di dare un colpo mortale all' economia regionale e ai diritti dei cittadini. Per non parlare del rischio della chiusura di quell' eccellenza nazionale costituita dai laboratori di ricerca». **Cosa pensa della strategia portuale della Regione?** «Non mi pare ce ne sia una, visto che il governatore Marsilio sta lasciando la cosa in sospeso. Ripeto: dobbiamo puntare allo spostamento dei nostri porti sotto l' Autorità di Civitavecchia per creare quel nuovo corridoio europeo Tirreno-Adriatico in grado di intercettare i flussi delle merci che già si intravedono sulla direttrice iberica, Civitavecchia, Ortona-Vasto e Balcani. E su questo nuovo asse



Il Messaggero (ed. Abruzzo)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

un ruolo decisivo l' avranno per le imprese le risorse della Zes e, soprattutto la nuova linea ferroviaria Roma-Pescara che pretendiamo senza indugi. Peccato però che non si veda una soluzione». **Perché, secondo lei?** «Perché a causa di scelte politiche sbagliate, l' azienda pubblica ferroviaria ha avuto indicazioni per investire, anzi sperperare, risorse sul vecchio tracciato ottocentesco, quello che ci costringere a fare i 200 chilometri tra Roma e Pescara in tre ore e mezza. L' Abruzzo merita i migliori standard nazionali, con una tratta ridisegnata e un tempo di percorrenza intorno alle due ore. Un sistema metropolitano di trasporti consentirà ai pendolari delle zone interne di spostarsi ogni giorno celermente su Roma e Pescara». **Da giornalista a senatore. Come giudica, sin qui, la sua esperienza? Che futuro avrà questo governo?** «Spero duri il necessario per attuare il contratto di governo. Quanto alla mia esperienza, il bilancio è positivo, anche se sento l' enorme responsabilità che ci siamo assunti davanti al Paese». Stefano Dascoli © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Porto in crisi, Tedesco: «Pronto al dialogo»

Il primo cittadino raccoglie subito il grido d' allarme della Cpc e si rende disponibile a cercare soluzioni ai problemi sollevati Serpente, esperto di logistica, vede nero: «Senza un' inversione di tendenza, fra tre anni rimarranno solo le navi da crociera»

L' AGONIA DEI TRAFFICI L' Sos lanciato dai portuali sulla crisi dei traffici, non è rimasto inascoltato. Anzi, ha trovato subito la sponda del sindaco Ernesto Tedesco che si è messo a disposizione dei lavoratori. «Ho letto con molta preoccupazione dice il primo cittadino che a due settimane dall' insediamento potrebbe trovarsi a dover gestire la patata bollente - il grido d' allarme che arriva dalle imprese locali dello scalo **porto**. Sappiamo che ci sono difficoltà nei traffici, il territorio non può permettersi tuttavia alcuna altra crisi. Come abbiamo sempre detto anche in campagna elettorale, intendiamo impostare il lavoro dell' amministrazione innanzitutto sull' ascolto delle categorie e quindi mi rendo disponibile a qualunque tipo di interlocuzione possa essere utile a risolvere le gravi problematiche che sono state sollevate». POCA LUNGIMIRANZA E se probabilmente già nei prossimi giorni verrà convocato un tavolo o un consiglio aperto sui problemi dello scalo, a rilanciare l' appello del presidente della Compagnia portuale Enrico Luciani e del suo vice Patrizio Scilipoti, è anche l' esperto di logistica ed ex assessore Sergio Serpente. «Un **porto** che non cresce, muore», il primo lapidario commento di Serpente, che vive da vari decenni le dinamiche dello scalo e che da mesi aveva manifestato la sua preoccupazione per la fase di stallo. «I vertici della Cpc - continua - hanno messo in evidenza un problema più che concreto. Se non verrà fatta subito dalle istituzioni, e in primis dall' Authority, un' inversione di tendenza che vada verso la logistica e l' utilizzo diversificato delle banchine, fra tre anni il nostro **porto** scomparirà e resteranno solo crociere e un po' di ortofrutta». Secondo Serpente, infatti, anche le linee ro-ro delle Autostrade del Mare, hanno bisogno di essere incrementate, come stanno facendo ad esempio Livorno e Salerno, per restare competitive. «Purtroppo ricorda con una certa amarezza non abbiamo avuto la lungimiranza di capire che il futuro era il traffico container e abbiamo lasciato un unico terminal in regime di monopolio. Aprire un nuovo terminal, come era peraltro previsto con la realizzazione della darsena grandi masse che sembra essere stata archiviata dall' Authority, significherebbe portare nuove merci e nuovi clienti. Invece dal 2007 abbiamo un unico terminal container fermo, che movimenta un numero irrisorio di teus all' anno e che non viene conteggiato neppure nelle statistiche». L' ASSENZA DEL GRUPPAGE Serpente sottolinea anche come il **porto** sia penalizzato dalla mancanza del gruppaggio, ovvero il servizio effettuato dalle società di spedizioni e che prevede il raggruppamento di merci dei singoli clienti in container da spedire con un unico viaggio per risparmiare tempi e costi. Un servizio attivo e redditizio, che hanno ormai tutti i grandi scali della penisola. E ancora la mancanza di linee dirette di collegamento con il sud e centro America o con gli Stati Uniti. «Uno scalo che è in mano agli armatori e non dà la possibilità ai clienti di scegliere come e dove far arrivare le proprie merci aggiunge giocherà, per dirla in termini calcistici, sempre in difesa e mai in attacco e sarà sempre destinato a perdere. Ed è impensabile che oggi il **porto** di **Civitavecchia**, che serve la seconda Piattaforma d' Italia per consumi, ovvero il mercato di Roma, movimenti cifre risibili di container, mentre vengano privilegiati anche sulle banchine commerciali gli attracchi delle navi da crociera. Certo, se i terreni della Privilege - conclude ironicamente Serpente - fossero stati destinati alla



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

logistica e alle merci, magari adesso non saremmo un porto da rincorsa». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Quando Leonardo disegnò lo scalo nel Codice Atlantico

IL CONVEGNO Il porto di Civitavecchia come monumento nazionale inserito nel contesto urbano. Questo l'obiettivo che si sono posti gli organizzatori del convegno svoltosi venerdì all' **Autorità portuale**. Leonardo da Vinci, il genio, l'acqua e il mare, questo il titolo dell'iniziativa a cura dell' Uria (Unione romana ingegneri e architetti) realizzata in collaborazione con, tra gli altri, Capitaneria di porto e Molo Vespucci. In occasione dei 500 anni della morte di Leonardo si è voluta ricordare a Civitavecchia la presenza dell'artista che soggiornò in città nel 1515 e inserì alcuni disegni di Civitavecchia nel Codice Atlantico. Ad aprire i lavori è stato il sindaco Ernesto Tedesco che ha messo in evidenza la centralità del porto e condiviso l'idea del presidente dell'Authority di riconsegnarlo alla cittadinanza. Un progetto, quello di aprire il porto storico alla città, su cui il presidente Francesco Maria di Majo sta lavorando dal suo insediamento «per andare a ricucire il tessuto urbano tra porto e città in un'osmosi con il territorio tale da generare una naturale e favorevole percezione degli spazi portuali. L'impegno dell'ente ha sottolineato di Majo - è stato rilevante. E' stata completamente riquilibrata l'area del Forte Michelangelo sviluppando, di concerto con la Soprintendenza, un progetto con l'obiettivo di far emergere ed esaltare il monumento storico e nel contempo creare le condizioni per la fruibilità da parte di cittadini e turisti, con la creazione di grandi spazi ricreativi e appezzamenti a verde». L'interno del Forte presto sarà interamente fruibile quando partiranno i lavori per l'ampliamento e ristrutturazione dell'attuale sede della Guardia costiera che consentiranno la creazione di nuovi alloggi, così da liberare completamente il Forte dalla presenza dei militari per lasciarlo interamente alla visita dei turisti. E' stato poi il comandante della Capitaneria, Vincenzo Leone, a ripercorrere la storia dello scalo che nel 500 affascinò a tal punto con le sue geometrie e proporzioni Leonardo, che volle immortalarlo nel Codice. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Roma

Napoli

MONTE DI PROCIDA Prive di valore commerciale saranno distrutte

Ormezziate al porto senza permessi La Capitaneria sequestra tre navi

MONTE DI PROCIDA. Giacevano da tempo "sotto chiave" ed affidati in custodia nello specchio d'acqua demaniale "darsena dei pescatori" del porto di Acquamorta. Nessuno, però, fino ad oggi, ne aveva reclamato la proprietà, perdurando così una condotta illecita da parte di ignoti. La Capitaneria di Porto di Napoli ha disposto nei confronti di ignoti la confisca di 3 navi oggetto di precedenti sequestri amministrativi. Si tratta, nello specifico, di un natante da diporto in vetroresina, privo di motore, di colore blu e di circa 5 metri di lunghezza; di un natante da diporto in vetroresina di 5 metri circa, di color bianco e con motore fuoribordo da 6 cavalli, marca Johnson -modello B16rere, nonché di un natante da diporto in legno di circa 6,5 metri, color blu, con motore diesel da 12 ca valli, marca Nanni Industries. L' 8 maggio scorso i beni oggetto di sequestro sono stati valutati privi di valore commerciale, per cui se ne è consigliata la distruzione. Le unità sono state ormezziate, arbitrariamente, in area assenti ta in concessione al Comune, per l' attracco di altre, risultate aggiudicatari del bando 2018/2019, di "assegnazione posti barca". Le attività di recupero/trasporto/custodia/smaltimento, a detta di molti "rottami" o "zavorre" in mare, saranno poi sostenute dall' amministrazione vista l' importanza del problema di tutela ambientale e di riqualificazione del sito arrivato finalmente a una soluzione.

AREA FLEGREA

Cane intrappolato nel camion dei rifiuti: è stato tratto in salvo

Pozzuoli, in via Ariosto i passanti sentono un lamento e avvistano il personale. L'animale era nella bocca di scarico del camion



Il camion con il cane intrappolato nella bocca di scarico dei rifiuti

Un cane è stato intrappolato nella bocca di scarico di un camion dei rifiuti a Pozzuoli. I passanti hanno sentito un lamento e avvistato il personale della Capitaneria di Porto. L'animale è stato tratto in salvo.

INDAGINE ALLA DIMORA ARISTICA DI VIA DEL PIZZE 79

Bisconti, la scogliera libera di Villa Ferretti



La Villa, situata su un'altura, è stata liberata dalla scogliera libera di Villa Ferretti. L'indagine è stata condotta dalla Capitaneria di Porto.

MONTE DI PROCIDA Prive di valore commerciale saranno distrutte

Ormezziate al porto senza permessi La Capitaneria sequestra tre navi



La Capitaneria di Porto di Napoli ha sequestrato tre navi ormezziate al porto di Acquamorta a Monte di Procida. Le navi sono state trovate in un'area assenti ta in concessione al Comune.

SENTI, LAVORI DI RIQUALIFICAZIONE DELLA ZONA DI VIA

Una guida turistica e la "Cinquant'anni dopo"

La giunta comunale ha concesso il permesso di costruire

La giunta comunale ha concesso il permesso di costruire per la realizzazione di una guida turistica e la "Cinquant'anni dopo".

PROVINCIA, INCENDIO DEL SANCTUARY ARISTICO

La chiesa di San Giuseppe e le fiamme di Procida

Protagonista dell'evento organizzato dal FAI

La chiesa di San Giuseppe e le fiamme di Procida. Protagonista dell'evento organizzato dal FAI.



La chiesa di San Giuseppe e le fiamme di Procida. Protagonista dell'evento organizzato dal FAI. L'evento è stato organizzato dal FAI.



L' Authority vuole il terminal Offerta da 2,6 milioni di euro

In questo modo la struttura de Il Mondo diventerebbe pubblica

L' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico meridionale ha presentato alla società Il Mondo Srl, proprietaria del terminal passeggeri privato di Costa Morena, una proposta di acquisto della struttura al prezzo di 2 milioni, 650mila e 300 euro. A spiegarlo è l' amministratore della società Massimiliano Taveri che, dopo le polemiche dei giorni scorsi, ripercorre gli ultimi passaggi della vicenda. Pochi giorni fa, infatti, il capogruppo di Fratelli d' Italia nel consiglio comunale di Brindisi aveva lamentato il mancato coinvolgimento delle forze politiche in una decisione ritenuta di fondamentale importanza per il porto, che da anni è in attesa di un terminal pubblico. Quando, infatti, l' allora Autorità portuale di Brindisi progettò e affidò la realizzazione del terminal Le Vele, i lavori furono fermati per anni da un' inchiesta giudiziaria conclusasi recentemente con un nulla di fatto. E così, alla fine di aprile, per superare questo problema che anche il sindaco Riccardo Rossi aveva segnalato al presidente dell' Autorità di sistema Ugo Patroni Griffi, proprio il comitato di gestione dell' ente portuale ha dato mandato al rappresentante del Comune di Brindisi, Alfredo Lonoce, di predisporre, dopo avere sentito l' amministrazione comunale e gli operatori portuali, il punto da affrontare nella riunione successiva per mettere finalmente fine all' assenza di un terminal privato. Le possibilità prospettate, in particolare, erano due: l' acquisto del terminal privato oppure la realizzazione del vecchio progetto Le Vele. Tutto questo, però, come denunciato da Oggiano accadeva il 30 aprile scorso mentre ad oggi nessuno sarebbe stato informato della necessità di assumere questa decisione né sarebbe stato coinvolto nella scelta.

Ecco perché il consigliere ha chiesto, in tempi brevissimi, una riunione ad hoc della conferenza dei capigruppo per affrontare la questione. «La politica deve intervenire, devono dirci che intenzioni hanno», è stato il suo appello. Intanto, però, a spiegare ricostruire cosa è accaduto in questi mesi è proprio il legale rappresentante della società proprietaria del terminal privato. «Circa un anno fa, siamo stati contattati - ricorda - dall' Autorità di sistema portuale del mare Adriatico meridionale, la quale ci ha richiesto formalmente se fossimo intenzionati a vendere il Brindisi Terminal». La società «ha manifestato la propria disponibilità ed ha incaricato il proprio tecnico, al fine di fare una valutazione di mercato, sia della struttura e delle attività in essa contenute». Così, dopo una ventina di giorni Il Mondo ha inviato all' Authority la perizia con la valutazione di parte che aveva calcolato un valore di 4 milioni e 70mila euro. «Agli inizi del 2019, l' Autorità di sistema - ricorda il titolare del terminal - ci ha inviato una nota con la quale ci informava che aveva incaricato un proprio tecnico al fine di fare una loro perizia. Una volta completata la perizia dal loro tecnico, l' Authority l' ha inviata al Demanio, così come prevede la norma, al fine di ottenerne la congruità. Verso fine aprile inizio di maggio, il Demanio ha inviato la congruità all' Autorità di sistema portuale». Dopo di che, conclude, «un paio di settimane fa, l' Autorità di sistema ci ha inviato una proposta di acquisto, non vincolante (la nota non costituisce proposta formale di acquisto) per un importo di 2.650.300 euro». F.R.P.



CAPITANERIA DI PORTO MESE DI INTENSE VERIFICHE SULLO STATO DI IMPLEMENTAZIONE DELLE PROCEDURE ORGANIZZATIVE

Impianti portuali a Brindisi «Sostanziale rispetto delle norme»

Si è da poco conclusa l'attività ispettiva che personale specializzato proveniente dal Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Porto (Autorità Centrale per la Sicurezza Marittima) ha svolto presso la Capitaneria di Porto di Brindisi (Autorità Designata) finalizzata ad effettuare una verifica dello stato di implementazione delle procedure organizzative e delle attività di controllo poste in essere a livello locale in ossequio alle direttive inerenti la Maritime Security, concernenti, cioè, le misure di sicurezza, alle quali devono rispondere gli impianti portuali e le navi, contro le minacce di azioni illecite intenzionali. Nella giornata di martedì 4 Giugno, nella sede dell' AdSP di Brindisi, è stato organizzato un incontro con le Istituzioni pubbliche (Prefettura di Brindisi, Polizia di Frontiera, Comando Provinciale dei Carabinieri, Comando Provinciale della Guardia di Finanza, Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco, Agenzia delle Dogane ed Autorità di Sistema Portuale), i terminalisti portuali (ENEL S.p.a., COPEROIL S.r.l. e Versalis S.p.a.), le agenzie marittime brindisine ed i servizi tecnico-nautici portuali (Corporazione dei Piloti del porto, Società concessionaria del servizio di rimorchio e Gruppo ormeggiatori), in quanto investiti di specifiche competenze nell'ambito della security portuale. Nel corso della riunione, il Capitano di Fregata (CP) Vincenzo Paolo Leone - Ufficiale Superiore del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di porto di elevata e comprovata conoscenza della materia - ha illustrato la struttura organizzativa di security nazionale e locale, focalizzando l'attenzione sugli obblighi a carico dello Stato italiano imposti dalle norme internazionali di riferimento (SOLAS, Codice ISPS e Reg. CE 725/2004) e sulle misure regolamentari/operative nazionali adottate (Programma Nazionale di Sicurezza Marittima e D.Lgs. 203/2007); in particolare, il Comandante Leone ha posto l'accento sull'importanza del raggiungimento da parte dell'Italia dei parametri e del livello di sicurezza previsti a livello internazionale, evidenziando come l'eventuale mancato conseguimento possa comportare, nei casi più gravi, anche l'apertura di una procedura di infrazione. Tale attività è stata supportata dal Team di Ispettori Maritime Security della Capitaneria di Porto di Brindisi e si è articolata in una prima fase di monitoraggio dell'organizzazione interna alla predetta Autorità marittima, nonché della modalità esecutiva delle verifiche effettuate dal personale specializzato preposto, ed in una seconda fase, svoltasi in maniera operativa attraverso l'ispezione di alcuni impianti portuali ed a bordo del S/V Ievoli Cobalt all'ormeggio nel Seno di Levante. Scopo di tale seconda fase, l'effettuazione di controlli mirati alla verifica dell'esatta osservanza, attuazione ed implementazione della normativa in questione. Le conclusioni delle verifiche e dei controlli condotti hanno permesso di appurare il sostanziale rispetto delle norme in questione da parte degli impianti portuali di Brindisi. L'iniziativa ha incontrato un vivo interesse da parte delle Amministrazioni coinvolte e del cluster marittimo, che hanno mostrato particolare sensibilità nei confronti della materia ed apprezzato l'opportunità di disporre di un confronto e di un approfondimento, che si sono rivelati proficui. Inizia ufficialmente l'estate e con essa la stagione turistica e si riapre il problema dei cani in spiaggia. «Come al solito si assisterà alla battaglia delle multe per i cani in spiaggia», dice l'associazione Animalista AIDAA che su questa vicenda intende fare chiarezza su diritti e doveri. «Le cose



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

negli ultimi anni sono migliorate anche se non nella maniera da noi auspicata. Sono più di 3.000 le ordinanze emesse rispettivamente da comuni, capitanerie di porto, provincie e regioni, alle quali si aggiungono le leggi regionali e i regolamenti dei singoli stabilimenti balneari che portano a circa 18.000 le diverse normative locali relative all'accesso dei cani in spiaggia in questa estate 2019. Ordinanze spesso in contrasto tra loro che mettono in evidenza una vera e propria babele di divieti, molti dei quali in contrasto tra loro. Da qualche giorno arrivano segnalazioni da persone allontanate dalle spiagge pubbliche o addirittura dalla battigia da bagnini o altri personaggi che non hanno alcuna autorità per farlo. Ci sono perfino casi di persone allontanate mentre stanno passeggiando con il proprio cane o sostando per pochi minuti in compagnia di fido». Ecco di seguito alcune chiare regole per evitare di farsi cacciare e soprattutto per difendersi. «Nessuno ha il diritto di cacciarvi da una spiaggia pubblica, o dalla battigia se siete con il vostro cane in assenza di divieti chiaramente esposti e pubblicizzati regolarmente e men che meno bagnini o altri bagnanti possono rivolgersi a voi con epiteti o invitandovi ad andarne se non vi sono i divieti esposti. In quel caso avete il diritto di denunciarli Per il reato di molestie». «Solo le forze dell'ordine ed in particolare la Capitaneria di Porto e i Vigili Urbani possono rivolgersi a voi invitandovi ad allontanarvi non prima di avervi informato (e fatto leggere) della presenza dell'ordinanza di divieto. Non basta la comunicazione verbale i vigili devono mostrarvela e indicare chiaramente in numero di ordinanza, la scadenza e darvi possibilità di vederne il contenuto, in quanto molte ordinanze contengono divieti solo parziali, limitazioni orarie o riferite a singoli giorni della settimana. Prima di allontanarvi verificate le informazioni e qualora emettano un verbale contestatelo non solo a parole ma scrivendo nello stesso verbale le motivazioni del vostro diniego, e non firmatelo». «Nessuno mai in nessun caso può allontanarvi dalla battigia, l'importante è avere sempre con voi il sacchettino e la palettina (o il guanto) per la raccolta degli escrementi di fido ed una bottiglietta di acqua da versare sulla pipì di fido. Qualora il vigile o l'esponente della forza pubblica si rifiutasse di farvi leggere l'ordinanza o l'articolo di regolamento o legge regionale che vi impone di allontanarvi dalle spiagge con il vostro cane chiedere immediatamente il numero di matricola e inviare protesta scritta all'ente di riferimento (comune, capitaneria di porto o comando di carabinieri o altre forze dell'ordine) spiegando quando accaduto ed inviarne copia alla procura della repubblica competente per territorio indicando il numero di matricola di chi si è rifiutato di mostrarvi le ordinanze: lo stesso è passibile del reato di omissione di atti di ufficio». «In caso di multa scrivere sempre sul verbale le motivazioni che vi hanno indotto a rimanere in spiaggia (mancanza di cartelli di divieto o di indicazione del numero di ordinanza e data di divieto dietro i cartelli, interventi poco corretti di chi è preposto al controllo della spiaggia o altro. In questi casi la multa può essere impugnata davanti ad un giudice di pace e basta una sola infrazione della sua stesura a renderla nulla». «Segnalare alle comando di competenza eventuali disparità di trattamento riservati anche negli stabilimenti privati tra bagnanti con il cane (anche in caso di divieto) ed altre situazioni di divieto conosciute (bagnanti che violano le regole di tuffo in mare o altro). Per quanto attiene ai doveri questi sono gli stessi del buon comportamento del padrone del cane in città, ovvero cane al guinzaglio, raccolta obbligatoria delle deiezioni oltre ad evitare i liberare il cane in presenza di bambini o di altri soggetti a rischio o di altri cani. Evitate anche di far prendere troppo sole al cane potrebbe causare problemi di salute a fido».

Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Il saluto della città ad Agostino Polemica sulla sicurezza al porto

Alessio attacca l' Authority, Agostinelli replica: aveva un permesso E al medico della sanità marittima: «Ecco perché vuole il presidio...»

Domenico LatinoGIOIA TAURO Attività commerciali con le serrande abbassate, la scritta "ciao Ago" nelle vetrine dei negozi di via Roma, eventi ludico-sportivi annullati, una coltre di silenzio e tristezza è scesa sotto il sole cocente sul capoluogo pianigiano. L'intera comunità è a lutto per la perdita di Agostino "Gustino" Filandro, l'imprenditore 42enne che venerdì mattina è rimasto vittima di un tragico incidente in un cantiere navale del porto di Gioia Tauro mentre erano in corso le operazioni di rimorchio di un'imbarcazione da diporto. Secondo le prime ricostruzioni, l'uomo si trovava a bordo del natante quando l'improvviso spezzarsi di un cavo ha provocato il cedimento della gru utilizzata per l'alaggio, che cadendo lo ha colpito in pieno uccidendolo. Da indiscrezioni sembra che lo sfortunato giovane fosse di spalle e non abbia avuto il tempo di mettersi in salvo. La salma è stata riconsegnata ai parenti la sera stessa della disgrazia ed esposta presso la sede della società vettoriale di mutuo soccorso lungo la salita "Giffone" dove subito, si è formata una lunga coda di amici e conoscenti che hanno manifestato la propria vicinanza ai familiari. Ieri alle 16 la folla commossa ha accompagnato il feretro fino alla chiesa di San Francesco di Paola, dove ha fatto il suo ingresso a spalla dei portatori di Maria SS. di Porto Salvo, in divisa da marinaio. La messa è stata celebrata dal padre salesiano don Pasquale Cristiani. Al rito funebre erano presenti anche il sindaco Aldo Alessio, la Giunta e diversi consiglieri. «Oggi è il giorno del lutto e del dolore - ha commentato il primo cittadino - ma da domani bisognerà accertare se qualcuno doveva controllare e non lo ha fatto. In primis l' Authority. Non è possibile che in un porto dove per entrare occorrono 100 firme e 100 timbri poi si verifichino simili tragedie. Potrebbero esserci grosse responsabilità». Anche il Coordinamento portuali del Sul ha chiesto in una nota che sia fatta luce «su ciò che eventualmente non ha funzionato e sulle eventuali responsabilità. Lo chiediamo per Agostino, affinché tragici eventi come questo non si ripetano in futuro, e per quel senso civico di giustizia e legalità che sempre deve essere presente, soprattutto nei luoghi di lavoro». Degno di nota anche l'allarme lanciato dal dottor Giuseppe Zampogna, medico della Sanità Marittima al porto di Gioia: «Sarebbe auspicabile la riattivazione di un presidio sanitario H24 al porto - ha evidenziato - questo ennesimo incidente ne dimostra l'importanza: penso se fosse stato necessario un intervento salvavita immediato mi domando come mai non ci si sia ancora adoperati. È assolutamente vergognoso!». Durissima la replica del commissario Agostinelli a Zampogna e ad Alessio: «Il presidio è una mia liberalità, un di più che mettiamo a disposizione. Abbiamo dovuto rifare l'istruttoria per un errore, martedì firmiamo la convenzione. Ma Zampogna mi sembra interessato perché credo che la gara l'abbia vinta la sua cooperativa». Agostinelli non le manda a dire anche al sindaco: «Filandro aveva un permesso che sarebbe scaduto proprio oggi (ieri ndc), era titolato a entrare. Io non sono il dominus della sicurezza sui luoghi e dei mezzi di lavoro, c'è un ufficio competente a Reggio Calabria, lo stesso che ho chiamato ripetutamente per controllare lo stato dei piazzali di MCT Contship. E comunque sono in corso accertamenti». Il cordoglio corre anche sui "social" Centinaia anche i messaggi di cordoglio lasciati su Facebook,



Gazzetta del Sud (ed. Catanzaro)

Gioia Tauro Crotono Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

listata a lutto anche la pagina del Comune di Palmi che ha espresso il proprio cordoglio per la prematura scomparsa del giovane lavoratore. Agostino, persona molto conosciuta e apprezzata in città per la sua affabilità, per il suo carattere sempre allegro e le grandi doti umane, lascia una bimba di 11 anni, Chiara, la giovane moglie Giusy, la sorella Annalisa, il fratello più piccolo Ippolito e tutti i suoi cari nel dolore più profondo. L' imprenditore è figlio di Michele Filandro, ex consigliere comunale, da sempre molto attivo in politica, e genero di uno dei soci dell' azienda "Zen" di proprietà della famiglia Zito, che opera all' interno dello scalo portuale, nei cui cantieri ha perso la vita. (d.l.)
Prima rigaseconda rigaterza riga.

Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

mi IL DRAMMA Ieri i funerali di Agostino Filandro

Dolore portuali: «E' inaccettabile la morte al porto di Gioia Tauro»

GIOIA TAURO «Nella giornata di ieri un lavoratore, un padre di famiglia, recatosi normalmente a lavoro come fosse una giornata qualunque, ha perso la vita in un cantiere navale presso il porto di Gioia Tauro lungo la banchina frontale alle gru container, sembrerebbe durante le operazioni di allaggio di una imbarcazione. Quanto è successo è inaccettabile. Ci stringiamo al dolore della famiglia e chiediamo sia fatta luce sulle cause da parte della magistratura». Lo afferma, in una nota, il coordinamento dei portuali Sul. «Non si può morire sul lavoro - aggiunge il coordinamento Sul - in un'epoca in cui tutti parlano di sicurezza, di salute e di prevenzione. Pretendiamo che queste non siano solo parole atte a dare una parvenza di rispetto delle normative, ma che siano invece fatti concreti che se applicati consentano a tutti i lavoratori di tornare a casa sani e salvi. Chiediamo di far luce su quanto è successo ieri, su ciò che eventualmente non ha funzionato e sulle eventuali responsabilità, lo chiediamo per la vittima, Agostino Filandro. Lo chiediamo affinché tragici eventi come questo non si ripetano in futuro. Lo chiediamo per quel senso civico di giustizia e di legalità che deve essere sempre presente, soprattutto sui luoghi di lavoro». I funerali dell'operaio quarantenne si sono svolti ieri pomeriggio. Nella chiesa di San Francesco da Paola una folla commossa ha preso parte alle esequie di Agostino Filandro. Al rito funebre ha preso parte anche il primo cittadino di Gioia Tauro, Aldo Alessio. E ieri a Reggio, il segretario della Cisl, Annamaria Furlan, ha dedicato la manifestazione a Filandro.

4 | Primo piano

LAVORO A Reggio Calabria la manifestazione nazionale

In 25mila per un Paese unito nel segno di diritti e dignità

Cgil Cisl e Uil la ricossa parte dal Sud. Circa 300 palmanesi arrivati

IL DRAMMA Ieri i funerali di Agostino Filandro: Dolore portuali: «E' inaccettabile la morte al porto di Gioia Tauro»

SUI DATI SULLA POVERTÀ Lancini ha preso una cantonata

UNA DELEGAZIONE di operai sfilò in riva allo Stretto

Stretto Web

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Tragedia al porto di Gioia Tauro: "La magistratura faccia luce sulle cause del decesso"

Lavoratore morto a Gioia Tauro, il coordinamento portuali Sul: "Magistratura faccia luce su quanto accaduto"

" Nella giornata di ieri un lavoratore, un padre di famiglia, recatosi normalmente a lavoro come fosse una giornata qualunque, ha perso la vita in un cantiere navale presso il porto di Gioia Tauro lungo la banchina frontale alle gru container, sembrerebbe durante le operazioni di allaggio di una imbarcazione. Quanto e' successo e' inaccettabile. Ci stringiamo al dolore della famiglia e chiediamo sia fatta luce sulle cause da parte della magistratura ". È quanto afferma in una nota il coordinamento dei portuali Sul. " Non si puo' morire sul lavoro - aggiunge il coordinamento Sul - in un'epoca in cui tutti parlano di sicurezza, di salute e di prevenzione. Pretendiamo che queste non siano solo parole atte a dare una parvenza di rispetto delle normative, ma che siano invece fatti concreti che se applicati consentano a tutti i lavoratori di tornare a casa sani e salvi. Chiediamo di far luce su quanto e' successo ieri, su cio' che eventualmente non ha funzionato e sulle eventuali responsabilita', lo chiediamo per la vittima, Agostino Filandro. Lo chiediamo affinche' tragici eventi come questo non si ripetano in futuro. Lo chiediamo per quel senso civico di giustizia e di legalita' che deve essere sempre presente, soprattutto sui luoghi di lavoro ".

Lettera 43

Cagliari

I motivi della crisi del porto canale di Cagliari

MONIA MELIS

A Cagliari sono stati giorni di attesa su più fronti. Mentre era ancora in corso lo spoglio per le elezioni comunali, i portuali aspettavano un responso sul loro futuro. Due le prospettive: o cassa integrazione o licenziamento collettivo. Ha prevalso la seconda con l'unica consolazione del bonifico dello stipendio di maggio, rimasto sospeso. LEGGI ANCHE: Perché Cagliari ha detto fine al modello Zedda LICENZIATI 210 DIPENDENTI CICT I destinatari, già in ferie forzate, sono i 210 dipendenti diretti della Cict (società Contship che a sua volta fa parte del gruppo Eurokai). Quasi tutti operai specializzati, gruisti di banchina, hanno tra i 35 e i 55 anni. Molti sono stati assunti 15 anni fa. La decisione era già stata presa il 7 giugno dal cda, lunedì 17 è arrivata la ratifica dell'assemblea dei soci, dopo due giorni una mail certificata ai sindacati. Ventiquattro ore prima la notizia era stata appresa dai lavoratori direttamente da un taglio basso di un giornale locale. LEGGI ANCHE: Il punto sulla Rwm, la fabbrica delle bombe in Sardegna Un presidio dei portuali di Cagliari lo scorso maggio. IN TOTALE SONO A RISCHIO 700 POSTI I diretti interessati puntavano agli ammortizzatori sociali e una sorta di 'lavoro a chiamata': all'arrivo di una nave tutti pronti a scaricare, manovrare, reinbarcare, stoccare. In attesa di trovare investitori, attrarre compagnie. Invece così si va verso lo smantellamento dello transhipment - trasbordo merci da nave a nave - una delle attività principali dello scalo. A ruota seguiranno i 68 lavoratori della società satellite, la Iterc, e via via gli altri dell'indotto: spedizionieri, amministrativi, marittimi fino al personale delle pulizie. Il conto è salato: 700 posti di lavoro, alcuni già spenti dalla primavera. «In tanti abbiamo famiglia, bambini, il mutuo, le rate, quelle delle persone normali», racconta a Lettera43.it Corrado Murru, 46 anni, da 15 al porto. «Ce ne faremo una ragione, ma sembra incredibile. Finora siamo sempre stati pagati puntualmente e ora, finisce così». La Cict ha licenziato 210 operai del Porto di Cagliari. UNA CRISI CHE ARRIVA DA LONTANO Una posizione strategica al centro del Mediterraneo, 400 mila metri quadri di piazzali e 1.500 metri di banchina in cui transitavano container con ogni tipo di merce che andavano dall'Asia all'Europa, fino al Canada, all'America. Nato come progetto speciale della Cassa Mezzogiorno negli Anni 60, finito di completare a fine Anni 80 il porto canale ha vissuto alti e bassi. Appena nel 2016 c'era un progetto da 50 milioni di euro per la realizzazione di nuovi quattro nuovi attracchi e piazzali di sbarco, rimasto nel cassetto. Poi la crisi, fino a questo tracollo, non improvvisabile, ma - pare - inesorabile. LEGGI ANCHE: La mappa delle crisi aziendali in Italia TRAFFICO MERCI CROLLATO DEL 50% I numeri sono chiari: le compagnie marittime, ultima la tedesca Hapag Lloyd ad aprile, hanno dato l'addio alla Sardegna. In un dettagliato dossier la Uil trasporti Sardegna tratteggia da mesi un crollo del 50% del traffico che si rinnova di anno in anno: di fronte a una potenzialità di movimentazione di circa 1 milione di Teu, l'unità di misura del trasporto merci, a inizio anno si è arrivati a poche centinaia di migliaia, nel 2017 erano 430 mila. Nel complesso, analizzando il periodo dal 2016 e con proiezione verso il 2019, meno 82%. La perdita per la società nel 2018 era di quasi 9 milioni di euro, a marzo il buco è stato ripianato con un ulteriore innesto, poi l'escalation verso il licenziamento. Sull'area industriale del Porto canale di Cagliari pesa da anni il vincolo paesaggistico. LA RIVOLUZIONE DEL SETTORE Le ragioni vanno al di là del locale e includono le strategie internazionali delle compagnie marittime che impongono maxi alleanze e diventano proprietarie degli scali. Succede nel Pireo, con i cinesi di Cosco, si ripete in Spagna e in Turchia con il colosso Maersk, insieme alla succursale Apm. La stessa Contship, poi, gestisce uno scalo a Tangeri, tra le ipotesi c'è anche quella di uno sbilanciamento



Lettera 43

Cagliari

verso il Marocco . Il trasporto merci in ogni caso è in profonda trasformazione anche per via del ricorso a navi sempre più grandi (fino a 23 mila Teu) o altre già in acqua che esigono porti trasformati. «A volte è stato necessario girare il mezzo per poter scaricare i container, con spreco di tempo e risorse», spiega Raffaele Loddo, operaio e Rsa della Filt Cisl . «Dov' è la competitività?». VINCOLO PAESAGGISTICO, IL PECCATO ORIGINALE Tra i peccati originali di Cagliari c' è poi il tormentone dell' autorizzazione paesaggistica che ancora pende sull' area industriale, di fatto rendendola abusiva. «Tutto risale alla costruzione, nel '68, quando si interferì con una spiaggia locale. Da allora burocraticamente non è cambiato tanto», continua Loddo. «Nel 2015 per altri lavori è saltato fuori che il vincolo non era stato verificato. In sostanza non si potrebbe mettere nemmeno un mattone. Vale lo stesso limite dei 300 metri dal mare del piano paesaggistico regionale, ma è uno scalo industriale attivo da decenni». Un paradosso sottolineato anche dal gruppo Grendi che di recente ha realizzato un deposito nell' area e dice di voler fare altri investimenti, ma teme il noto vincolo . Il pressing è attivo da tempo e si è impegnata anche l' Autorità portuale del Sud Sardegna , ma il crollo del traffico è stato più veloce. LEGGI ANCHE: In Sardegna ci sono 4 grane per la Giunta Solinas Matteo Salvini incontra una delegazione di pastori e lavoratori del Porto Canale a Cagliari, aprile 2019. L' APPELLO DI SOLINAS AL GOVERNO Da marzo in poi ci sono stati vari incontri in prefettura a Cagliari e al ministero dei Trasporti a Roma. Dopo il silenzio è intervenuto anche il presidente della Regione Christian Solinas (Psd' Az-Lega): «È necessario un immediato intervento del governo con la convocazione di un tavolo nazionale urgente, che abbia l' obiettivo di trovare una soluzione ai problemi del Porto canale, a cominciare dalla salvaguardia dei posti di lavoro». E ancora: «Siamo convinti che l' attività di transhipment sia fondamentale per lo sviluppo del porto. Un sistema in crisi da qualche anno e che ci troviamo ad affrontare con urgenza». Teme le ripercussioni per l' immagine internazionale il presidente dell' Autorità portuale della Sardegna, Massimo Deiana (Pd, ex assessore ai Trasporti della Giunta Pigiariu) e insiste: «Non diciamo che il porto di Cagliari è chiuso, perché peggiora la situazione. Qui si continua a lavorare negli settori, anche nei container». E aggiunge: «Sono giorni molto tristi».

Concessione definitiva per le acque del Gravà, via alla nuova industria

Barcellona Con decreto dirigenziale 523 del 3 giugno, emesso dal Dipartimento dell' energia, è stata accordata alla società "Consortile Fonte Noà", presieduta dall' ingegnere Carmelo Caliri, la concessione definitiva per lo sfruttamento delle acque minerali emerse dal Monte Gravà, in territorio di Novara di Sicilia Dalla sorgente potranno essere prelevati 7,6 litri al secondo di acqua minerale pura, tanto che entro i prossimi 180 giorni la società consortile denominata "Fonte Noà", dovrà costruire l' impianto di imbottigliamento da oltre 16.000 bottiglie di Pet l' ora che avrà a regime una produzione potenziale di 200.000.000 di litri l' anno. Il nuovo impianto avanzato nascerà in contrada Piani alle falde del "Gravà", in un territorio incontaminato di Novara che fa parte del club dei "Borghi più belli d' Italia". Per il processo industriale -spiega Caliri - è stato ideato un progetto industriale innovativo, tanto che "verranno utilizzate energie da fonti rinnovabili - fotovoltaici più cogenerazione con gas naturale e biocarburanti - e materie prime di ultima generazione, oltre che analisi di processi distributivi che terranno conto dello smaltimento del packaging. L' azienda seguirà le linee guida del Ministero dell' Ambiente per garantire acqua minerale ad "emissioni di carbonio zero". La "Consortile Fonte Noà" proporrà partnership con la grande distribuzione per il recupero delle bottiglie in plastica nei punti vendita, in cambio di buoni sconto, per una nuova abitudine di consumo in grado di ridurre l' impatto ambientale. Inoltre sarà avviato un progetto sperimentale di consegna porta-a-porta nelle aree metropolitane siciliane per assolvere ad un principio di socialità a favore di soggetti svantaggiati (anziani e diversabili) che potranno ricevere l' acqua a domicilio. «Questo modello di distribuzione consentirà anche il ritiro dei vuoti in Pet per la rigenerazione e il riutilizzo. E testerà la possibilità di affiancare al prodotto-acqua altre filiere di prodotti agro-alimentari d' eccellenza e a km zero, tutte tracciabili». Il progetto, cui si lavora da 10 anni, è ambizioso. Il mercato di riferimento è quello siciliano con oltre 1 miliardo di litri l' anno di consumi e trend in crescita. Inoltre l' azienda vorrà estendere l' attività nei mercati esteri del Mediterraneo e del medio ed estremo oriente. Allo studio nuovi mercati del nord Africa tramite partnership con operatori internazionali interessati ad aprire traffici dal porto di Milazzo ai porti del nord Africa, e Port Said per l' Oriente. «Questa attività - ricorda Caliri - è stata avviata con il supporto del Centro mercantile di Milazzo che è al lavoro nella logistica intermodale per assicurare al progetto una valenza internazionale». IL progetto d' impresa prevede circa 30 unità lavorative, appositamente formate, più l' indotto. Il Comune, con il sindaco Bertolami, ha avuto un ruolo determinante, tanto che in virtù delle conferenze servizi del settembre 2013 e del maggio 2014, in cui furono acquisite le autorizzazioni per il cambio di destinazione urbanistica poi deciso dal Consiglio comunale il 12 settembre 2014, permetterà la costruzione dell' industria di imbottigliamento. I. o. Potrà così decollare il progetto della società "Consortile Fonte Noà"

