



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
venerdì, 13 settembre 2019**



Prime Pagine

13/09/2019	Corriere della Sera	7
Prima pagina del 13/09/2019		
13/09/2019	Il Fatto Quotidiano	8
Prima pagina del 13/09/2019		
13/09/2019	Il Foglio	9
Prima pagina del 13/09/2019		
13/09/2019	Il Giornale	10
Prima pagina del 13/09/2019		
13/09/2019	Il Giorno	11
Prima pagina del 13/09/2019		
13/09/2019	Il Manifesto	12
Prima pagina del 13/09/2019		
13/09/2019	Il Mattino	13
Prima pagina del 13/09/2019		
13/09/2019	Il Messaggero	14
Prima pagina del 13/09/2019		
13/09/2019	Il Resto del Carlino	15
Prima pagina del 13/09/2019		
13/09/2019	Il Secolo XIX	16
Prima pagina del 13/09/2019		
13/09/2019	Il Sole 24 Ore	17
Prima pagina del 13/09/2019		
13/09/2019	Il Tempo	18
Prima pagina del 13/09/2019		
13/09/2019	La Nazione	19
Prima pagina del 13/09/2019		
13/09/2019	La Repubblica	20
Prima pagina del 13/09/2019		
13/09/2019	La Stampa	21
Prima pagina del 13/09/2019		

Trieste

13/09/2019	Il Piccolo Pagina 13	22
Passeggeri in aumento e nuovo terminal Zara "Porto dell' anno"		
13/09/2019	MF Pagina 21	23
Trieste sogna le maxi-strutture		

Venezia

13/09/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 19	25
Marginamenti, il ministro conferma i fondi Entro dicembre 72 milioni per Marghera		

13/09/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 19	26
	Grandi navi, divisione nel Pd Pellicani: «Comitatone subito»	
13/09/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 20	27
	Il Mose è costato sei miliardi di euro Le dighe mobili pronte a fine 2021	

Savona, Vado

13/09/2019	La Repubblica Pagina 10	28
	Xinhua: Cogliendo l' opportunità della Cina, un porto italiano riacquista splendore	
13/09/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 19	30
	Passaggio di consegne in Capitaneria: arriva Cimmino	

Genova, Voltri

13/09/2019	Il Secolo XIX Pagina 15	31
	Gas e navi con la spina Onorato dà la carica: «Mancano le strutture»	
13/09/2019	Il Secolo XIX Pagina 18	32
	L' ultimatum dei portuali «Stop in caso di maltempo» <i>Matteo Dell' Antico</i>	
12/09/2019	Informare	33
	Fit Cisl chiede la creazione di una cabina di regia che verifichi le condizioni di sicurezza nei porti liguri durante il maltempo	
13/09/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 17	34
	Porto, l' autonomia chimera	
13/09/2019	Il Fatto Quotidiano Pagina 16	36
	A Genova torna la dinastia gradita ai signori del casello <i>Ferruccio Sansa</i>	
12/09/2019	BizJournal Liguria	38
	Genova: cresce Start 4.0, entro fine ottobre pronti i primi bandi per progetti di ricerca	
12/09/2019	PrimoCanale.it	40
	Msc vale il 3% del Pil della Liguria. Onorato: "Aumentano investimenti e traffici"	

La Spezia

12/09/2019	Il Nautilus	41
	AdSP Mar Ligure Orientale: Da Lunedì 9 Settembre parte un Road Show negli USA	
12/09/2019	Messaggero Marittimo	42
	Un unico scalo per La Spezia e Carrara <i>Vezio Benetti</i>	

Ravenna

13/09/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 39	43
	Commissario, è questione di giorni	
13/09/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 41	44
	Alberghini: «Ravenna rischia il ko»	
13/09/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 8	45
	Ravenna, sospesa l' Autorità portuale <i>Ilaria Vesentini</i>	
13/09/2019	Ravenna e Dintorni Pagina 5	46
	Sospesi i vertici di Autorità portuale «ma l' iter per l' escavo non subirà ritardi»	
12/09/2019	SetteSere Qui Pagina 5	48
	Sospesi i vertici di Autorità di sistema, possibile slittamento del progetto Hub	

12/09/2019	Ravenna Today	Dopo il caos in Autorità dubbi sul futuro dell' hub portuale: "Ravenna rischia il ko"	50
12/09/2019	Ravenna Today	'Cimitero delle navi' in pialassa, non preoccupa solo l' hub: "Serve urgentemente una bonifica"	51
12/09/2019	Ravenna24Ore.it	"Cimitero delle navi, a quando la bonifica della pialassa Piomboni?"	52
12/09/2019	RavennaNotizie.it	Alberghini (Lega): su Porto e Offshore Ravenna è all' angolo e rischia il ko, il Sindaco agisca	53
12/09/2019	RavennaNotizie.it	Cimitero delle navi, a quando bonifica della pialassa Piomboni? Question time di Ravenna in Comune	54
12/09/2019	ravennawebtv.it	Alberghini (Lega): Il futuro del porto e distretto Off-Shore, Ravenna all' angolo rischia il Ko	55

Livorno

13/09/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo	Pagina 47 Inquinamento, dati 'allarmanti' per il porto	56
12/09/2019	Corriere Marittimo	<i>LUCIA NAPPI</i> Livorno, Corsini: "La Darsena Europa sarà pronta a fine 2023, inizio 2024"	57

Piombino, Isola d' Elba

13/09/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 15 Sedici le aziende interessate alle nuove banchine del porto	58
13/09/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 15 Tavoli operativi per sbloccare tutte le questioni	59

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

12/09/2019	Ancona Today	Porto di Ancona, oltre 650mila passeggeri da giugno ad agosto	60
12/09/2019	Ansa	Porti: Ancona, tra giugno e agosto oltre 650mila passeggeri	61
12/09/2019	Ansa	Porto Ancona, oltre 650mila passeggeri tra giugno e agosto	62
12/09/2019	FerPress	Porto Ancona: più di 650 mila passeggeri da Giugno ad Agosto. Presidente Giampieri, andamento traffico marittimo crea fiducia	63
12/09/2019	Informare	Quest' estate nel porto di Ancona sono transitati 652mila passeggeri	64
12/09/2019	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i> Ancona: ottimo risultato per le crociere	65

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

13/09/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 35 Ex Privilege, Cgil «Il cantiere deve essere riattivato»	66
13/09/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 37 Progetto Fiumaretta, il Pincio adesso pensa a una trattativa	67

12/09/2019	La Provincia di Civitavecchia		68
	Navettamento: vertice al Pincio		
12/09/2019	La Provincia di Civitavecchia		69
	Rabbia e proteste alla Frasca: rimosse le imbarcazioni		
12/09/2019	Messaggero Marittimo		70
	Civitavecchia supera i 2 milioni e mezzo di crocieristi		

Salerno

13/09/2019	Il Mattino (ed. Salerno) Pagina 29	<i>Diletta Turco</i>	71
	Porta Ovest, pressing della Regione sprint per sbloccare il cantiere sud		

Brindisi

13/09/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 29		72
	LA MOVIMENTAZIONE DEL MINERALE DI FERRO RICHIEDE CAUTELA CHI CONTROLLA?		
13/09/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 31		73
	La movimentazione del minerale di ferro richiede cautela: chi controlla?		

Cagliari

13/09/2019	MF Pagina 21		74
	Cagliari metterà a gara il terminal container		
12/09/2019	Messaggero Marittimo	<i>Veziro Benetti</i>	75
	Il mondo delle crociere cerca novità		

Catania

13/09/2019	La Sicilia Pagina 14		76
	Licenziamenti Caronte & Tourist la vertenza si sposta in Prefettura		

Palermo, Termini Imerese

12/09/2019	Messaggero Marittimo	<i>Veziro Benetti</i>	77
	Pasqualino Monti: stiamo riqualificando i nostri scali		

Trapani

13/09/2019	Giornale di Sicilia (ed. Trapani) Pagina 15		78
	Cantieri navali, si apre uno spiraglio		
13/09/2019	Giornale di Sicilia (ed. Trapani) Pagina 15		79
	Porto, un restyling da un milione		
13/09/2019	Giornale di Sicilia (ed. Trapani) Pagina 15		80
	Otto anni fa la chiusura tra le proteste		
13/09/2019	Giornale di Sicilia (ed. Trapani) Pagina 15		81
	Capitaneria, il comandante Marzio: «Darò il massimo»		

Focus

12/09/2019	Portnews	82
<u>Un Green new deal per i sistemi portuali</u>		
13/09/2019	Il Giornale Pagina 6	84
<u>Il governo riapre i porti e bluffa sui migranti: resteranno qui per mesi</u>		

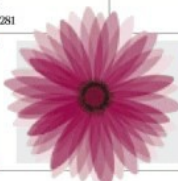
CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63921
Roma, Via Campania 50/C - Tel. 06 688281

FONDATO NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 6397510
mail: servizioclienti@corriere.it

illimity
BANCA OLTRE LA PARRA



Tempo delle donne
Tre giorni alla Triennale:
idee, musica, esperienze
di **Maria Luisa Agnese** e **Luisa Pronzato**
a pagina 28

CORPI
LA LIBERTÀ
DI ESPRIMERSI

Oggi gratis
Speciale di 48 pagine
«La libertà
di esprimersi»
chiedete l'inserito
all'ediculante

illimity
BANCA OLTRE LA PARRA

Nuove coalizioni

LA MAGIA IN POLITICA DURA POCO

di **Angelo Panebianco**

«È mio proposito cantare il mutamento di corpi in altri nuovi». Così cominciano *Le Metamorfosi*, composte dal poeta Ovidio nei primi anni del 1° secolo dopo Cristo. Da quando il Pd e i 5 Stelle hanno cominciato le trattative per la formazione dell'attuale governo siamo in molti, presumibilmente, a domandarci: come è stata possibile la repentina trasformazione di un partito antisistema, nato per fare la rivoluzione, in un club di rispettabili ed eleganti gentiluomini in tight? Come è potuta avvenire una parabola così rapida: dal «vaffa» al «prego, scusi, dopo di lei»? Deve esserci stato l'intervento di qualche potenza magica. Nel Medio Evo i sudditi attribuivano virtù taumaturgiche ai re. È noto che qualcosa di simile pensavano del Partito comunista italiano alcuni dei suoi più acritici seguaci nel corso del Novecento. Ma non ci si immaginava che qualcuno potesse trasferire anche sui suoi eredi quelle supposte qualità. Nel periodo delle tante chiacchiere in libreria, quello che, nei salotti televisivi, sempre accompagna le crisi di governo, si è sentito persino gente sfidare coraggiosamente il ridicolo definendo i 5 Stelle un «partito di centro». Nella migliore delle ipotesi, chi crede possibili simili metamorfosi difetta di senso storico. Più credibili e realisti sono coloro che dicono: «Non raccontiamoci favole: noi non vogliamo le elezioni e temiamo Salvini più dei 5 Stelle».

continua a pagina 30

Riparte da novembre il Quantitative easing, i mercati festeggiano. L'effetto su mutui e prestiti

La Bce rilancia la crescita

Mossa di Draghi da 20 miliardi di euro al mese. Lo spread in picchiata

Mario Draghi rilancia la crescita. Tassi sui depositi giù di 10 punti base (al -0,5%) e riavvio degli acquisti di titoli, a partire da novembre, per 20 miliardi di euro al mese e finché sarà necessario. Ecco le decisioni prese dalla Bce nell'attesissimo Consiglio che aveva sul tavolo gli strumenti per intervenire in difesa dell'economia dell'eurozona.

alle pagine 2 e 3

STIMOLI ALL'ECONOMIA

La difficile ultima prova

di **Daniele Manca**

Mario Draghi ha fatto Mario Draghi. Ancora una volta di fronte ai segnali di debolezza delle economie europee ha agito secondo il buon senso e ha usato le uniche leve a sua disposizione, quelle di politica monetaria. Ha varato nuove misure che potessero funzionare da stimoli alla crescita.

continua a pagina 3



Mario Draghi

Mario Draghi, 72 anni, presidente della Banca centrale europea durante la conferenza stampa a Francoforte

POLITICA L'APERTURA DI ZINGARETTI, FRENANO GLI ALLEATI

Le elezioni regionali agitano il Pd e il M5S

LA LISTA DEI 43

Sottosegretari, trovato l'accordo

di **Monica Guerzoni**

«Dobbiamo metterci a lavorare»: così il premier Conte ha spinto Pd e M5S a chiudere le trattative sui sottosegretari.

a pagina 5

Dopo aver avviato il nuovo governo, il Partito democratico prova a strutturare un'alleanza con i 5 Stelle anche per le prossime elezioni regionali. L'invito del segretario dem Zingaretti per una «nuova stagione» si scontra con lo scetticismo di Alessandro Di Battista: ma la risposta dei pentastellati, all'apparenza dura, lascia in realtà aperto qualche spiraglio.

da pagina 8 a pagina 11

GIANNELLI

REGIONALI E ALLEANZE



PAVIA QUATTRO VITTIME, TUTTI INDIANI

Morti per salvare i loro colleghi

di **Cesare Giuzzi**

Quattro persone sono annegate in una vasca di liquami di un'azienda agricola di Arena Po, in provincia di Pavia. Le vittime sono due fratelli di 48 e 45 anni, i titolari, e due loro dipendenti di 29 e 28, tutti indiani e parenti tra loro. L'ipotesi di reato ipotizzata dalla Procura di Pavia è omicidio colposo. La tragedia si è consumata durante lo svuotamento della vasca di compostaggio dei fertilizzanti. In una tragica catena, dopo il primo operaio caduto, gli altri si sono gettati e sono stati uccisi dall'anidride carbonica sprigionata.

alle pagine 18 e 19 **Lanzetti**

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Al netto di una quota standard di rigidità burocratica, l'agente della polizia ferroviaria di Foggia capace di multare i volontari che portano (da vent'anni!) coperte ai barboni perché si aggiravano tra i binari senza regolare biglietto incarna bene lo spirito del tempo. Che ondeggi su un gommone o bivachino dentro una stazione, gli invisibili procurano un certo fastidio alla maggioranza ex silenziosa. Deturpano la perfezione del quadro e creano ansia, in quanto pericoli potenziali e stimolatori di sensi di colpa. Chi è infastidito dalla loro presenza si illude che non lo sarebbe dalla loro assenza. In realtà nessuno è contento di sapere che i profughi restituiti al mittente finiscono poi per morire nei campi libici e che le vite dei «senza fissa

Multare i buoni

dimora» sono a tempo determinato perché non riescono ad adeguarsi alle regole del gioco sociale. Semplicemente non ritiene che tocchi a lui occuparsene e vorrebbe che lo Stato glieli togliesse dal campo visivo per non essere costretto a pensarci. Invece non solo lo Stato è incapace di svolgere il suo ruolo di spazzino delle emozioni, ma consentendo ai privati di fare del bene, finisce per far sentire peggio chi quel bene non lo fa. Perciò la scoperta di qualsiasi magagna che riguardi il pianeta dei volontari è sottolineata con tanta enfasi e accolta con tanto sollievo.

A proposito di sollievo, mi consola la ragionevole certezza che le multe per eccesso di umanità verranno annullate o che, alla peggio, le pagherà Salvini.

Sei pronto a guardare oltre?
Benvenuta illimitybank.com

illimity
BANCA OLTRE LA PARRA

90913
9 771120 498108
Pubb. Italiane Sped. in A.P. - DL 351/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c. 1, D.M. Milano



Tragedia in un'azienda agricola del Pavese: 4 indiani muoiono in una vasca di liquami. Nel 2019 i caduti sul lavoro sono già 490, il dato peggiore dal 2016



ristora INSTANT TEA

il Fatto Quotidiano NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

ristora INSTANT TEA

Venerdì 13 settembre 2019 - Anno 11 - n° 252

€ 1,50 - Arretrati: € 3,00 - € 14,00 con il libro "I peggio di noi"

Umbria, Emilia... Pd chiama 5Stelle: "Alleanza anche per le Regionali" Di Maio: "Ora no"



BUONO A PAG. 4-5

Lobby e caselli Genova, il sindaco fa assessore l'uomo che piace ad Autostrade

SANSA A PAG. 17

I soliti baroni Sapienza, concorso ad hoc per il prof dell'inail che dà fondi alla cattedra

PASCIUTI A PAG. 14

Le indagini I pm a casa Grillo a Porto Cervo per le accuse di abusi al figlio

MASSARI A PAG. 15

L'ANALISI

DRAGHI RIARMA IL BAZOOKA: ORA COSA SUCCEDERÀ?

STEFANO FELTRI A PAG. 10

LE LUCI PRIMI PASSI IN AVANTI CON L'EUROPA PER UNA POLITICA RIGOROSA E UMANA SUI MIGRANTI. E L'AUMENTO DEGLI OCCUPATI, MA CON MENO ORE LAVORATE

LE OMBRE SUI SOTTOSEGRETARI RISSA INFINITA: TROPPI SEDERI PER 42 POSTI. IL PREMIER VOLEVA LA LISTA IERI. POI L'ULTIMATUM A M5S E PD: ENTRO STAMANI DATEMI TUTTI I NOMI

DE CAROLIS, GRAMAGLIA E MARRA A PAG. 2-3 E 6

CONTE, GOVERNO BIFRONTE

QUESTI È MEGLIO LASCIARLI FUORI De Luca jr, Legnini, D'Alfonso & C. in attesa di collocamento

PROIETTI A PAG. 2-3

PARLA DOMENICO DE MASI "E chi ve lo fa fare? I ministri vi lasciano soltanto l'osso..."

CAPORALE A PAG. 3

Mannelli



BUD SPENCER La mostra sull'attore delle scazzottate buone Quando eravamo tutti Bulldozer

» ANGELO PETRELLA Ogni volta che vedo un campo da rugby ricordo quella scena: l'entrata negli ultimi minuti di Bulldozer, che a suon di cazzotti si fa largo tra la difesa avversaria, oltrepassa correndo la meta e si tuffa a conquistare il faticoso punto, facendo esplodere il pallone al suolo. Non è solo il finale di uno dei film più divertenti del cinema comico italiano - quello clas-



sico, sobrio, pieno di gag e slapstick ma privo di volgarità, così lontano dal turpiloquio dei cinepanettoni - ma è anche la scena liberatoria di un popolo di perdenti che si prende la rivincita sui ricchi, potenti e guerrafondati americani: quanti messaggi nascosti in un film per bambini e quanta complessità nel sorriso dell'omone che entrò a Cinecittà unicamente per estinguere tre cambiali!

A PAG. 23

La cattiveria

Proposta di Confindustria: tassare i prelievi in contanti per combattere l'evasione. Tanto loro usano gli spalloni

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

RECORD DI MORTI Scozia modello Trainspotting: strage di droga

PROVENZANI A PAG. 20



il Giornale



VENERDÌ 13 SETTEMBRE 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 216 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
02-7124971 | Sede: tel. 02-7124971

TAGLI ALLE DETRAZIONI FISCALI

PRIMA FREGATURA

Meno tasse? Sanità e mutui più cari. Nord fuori dall'agenda
E il bazooka di Draghi dà un aiutino a Conte

Anche il nuovo governo dovrà ammettere la crescita zero. E per questo dovrà mostrare all'Europa qualche risparmio. Per questo si studiano tagli delle detrazioni fiscali su sanità e mutui. Alla faccia della promessa di non alzare le tasse.

Signorini e Zurlo alle pagine 2-3

CHI SI FIDA DEI BUGIARDI?

di Nicola Porro

Il vecchio Bush alla fine degli anni '80 fece un discorso memorabile che lo portò alla presidenza americana. Disse: «Non aumenterò le tasse». E, per essere più efficace, aggiunse quella frase divenuta famosa: *Read my lips*. «Leggete le mie labbra: non aumenterò le tasse». Il Congresso, a maggioranza democratica, alla fine però le aumentò. Quella frase, efficacissima, gli costò il rinnovo alla presidenza. Il suo capitale politico andò in fumo. Non ci si poteva fidare di Bush.

Più che promettere qualcosa che non poteva realizzare, che è tipico di molti politici, Bush promise di non fare ciò che poi fu costretto a fare. In questi giorni siamo sommersi dalle dichiarazioni del segretario del Pd Zingaretti, che prometteva ai suoi iscritti di non allearsi con Grillo. Più o meno la medesima posizione tenuta da Renzi. E dall'altra parte c'è solo l'imbarazzo della scelta tra le dichiarazioni grilline di non fare alcuna alleanza con il partito definito «di Bibbiano». Non solo oggi governano insieme, ma - come ormai si capisce bene - cercheranno di farlo anche nelle regioni rosse, in cui tra poco si vota.

Anche loro, Pd e M5S, hanno dunque promesso di non

fare ciò che poi hanno fatto. È molto diverso dal tic della Prima repubblica, democristiano verrebbe da dire, dove tutto era possibile perché poco veniva esplicitamente escluso. In questo caso i politici non hanno perso una verginità, che in pochi attribuiscono loro, ma una cosa ben più pesante: la loro credibilità.

Andiamo al dunque. In molti temiamo che la nuova maggioranza giallorossa possa adottare una tassazione patrimoniale: nella versione *light* della Confindustria sui prelievi bancomat, nella versione tenuta dalla Confedilizia sugli immobili, o nella versione tosta sul patrimonio dei cosiddetti più ricchi.

Ci sono state numerose smentite da parte degli esponenti del Pd e dei grillini. Ma chi di noi è disposto davvero a crederci? Se una contingenza e il gigantesco errore tattico di Salvini li hanno portati sullo stesso banco con chi giuravano non si sarebbero mai frequentati da alleati, si può davvero essere così sciocchi da credere che al primo deficit di cassa, o supposta emergenza, non metteranno le mani nei nostri conti correnti? I tanti osservatori che non si scandalizzano della giravolta politica, figuratevi un po' voi quanto si scandalizzerebbero della retromarcia fiscale. Non credete alle loro labbra.

L'ATLETA AZZURRO ALLA SBARRA PER FRODE SPORTIVA

Schwazer dopato
Le prove manipolate
e i dubbi del giudice:
«I conti non tornano»

di Luca Fazzo

nostro inviato a Bolzano

«I conti non tornano!», esclama alle sei di sera il giudice preliminare Walter Pelino. Da quell'istante Alex Schwazer - magro, tutto vestito di nero, seduto in prima fila nella panca degli indagati - capisce che forse il vento è girato. Perché nell'indagine che vede il marciatore altoatesino accusato di frode sportiva è entrato ufficialmente il dubbio. Il dubbio del complotto, che finora era sventolato da lui e dai suoi fan, è entrato ufficialmente nell'inchiesta. I conti (...)

segue a pagina 14

VITTIMA O IMBROGLIONE?

Alex Schwazer è accusato di doping



IL FENOMENO

Il buco nero dei farmaci anti-tumorali

Sequestro per 4 milioni di euro. E il mercato nero umilia i malati

Francesca Angeli

Dietro il traffico di farmaci anti tumorali c'è un mercato illegale dove a rimetterci sono comunque e sempre i malati. Come sottolinea Francesco De Lorenzo, ex ministro della Sanità e attuale presidente Favo, il danno è duplice. Ai pazienti, ai quali vengono sottratti farmaci essenziali alla sopravvivenza, e ai malati inconsapevoli, ai quali questi farmaci rubati e spesso ad elevata tossicità verranno somministrati in strutture non adeguate.

a pagina 15

PAVIA, DUE ERANO FRATELLI

Quattro operai
morti annegati:
uccisi dai liquami

servizio a pagina 12

INTERVISTA Pierluigi Pizzaballa

«Celo, manca...
Ero io la figurina
introvabile»

Pagnoni a pagina 26

PONZI INVESTIGAZIONI
ANALISI CONCORRENZA
Informazioni selezionate per un vantaggio COMPETITIVO

- Proprietà e Staff
- Strategie di mercato
- Punti di forza/debolezza
- Dossier personalizzabile

Francesco Ponzi
ceo Ponzi SpA
MILANO ROMA

ponzi.com
ponzionline.info
ponziinvestigazioni.com

800-013458

L'ITALIA CHE MULTA IL VOLONTARIATO

Se il buonsenso è fuorilegge

di Vittorio Macioce

Nessuno, tranne malfattori e terroristi, vuole stazioni ferroviarie insicure. E per questo che ci sono i controlli. Hai il biglietto? No. E allora qui non puoi stare. Solo che qualsiasi legge applicata senza buonsenso è stupida. È quello che è capitato a Foggia. Un gruppo di volontari va sul marciapiede del binario 1 per aiutare un *clochard*: latte caldo, coperte e biscotti. Arriva la polizia ferroviaria e li multa per 16 e passa euro. Il buonsenso

ha perso il treno. E come il controllore che a Napoli ha multato una donna senza biglietto sull'autobus che porta all'ospedale Cardarelli. Giusto, no? Certo, solo che la donna aveva le doglie e poco dopo avrebbe partorito. È come il sindaco di Calozziocorte, a due passi da Lecco, che divide il paese in zone rosse e bianche. In quelle rosse non possono entrare gli stranieri.

Non si combatte il flusso di clandestini con l'apartheid. E come il consigliere comunale di Mantova che al luna park distribuisce ciambelle fritte ai bambini. Non a tutti, però. Solo a quelli italiani. E come il vigile che a Passogatto, provincia di Ravenna, multa il pensionato che sta tagliando le erbacce davanti casa sua. È strada pubblica, come si permette? È la piccola Italia dell'eccesso di zelo. È l'Italia ottusa e specchio di potere.

ALBA PREMIUM

BORRACCHE PERSONALIZZATE
GADGET ECOLOGICI
SCONTO 30%
SPEDIZIONE GRATUITA

albapremium.it

1.943.000 lettori (Audipress 2019/I)



VENTIMILA LEGHE SOTTO I MARI



IN EDICOLA A €7,90

Fondato nel 1956

IL GIORNO

NAZIONALE

VENERDÌ 13 settembre 2019 | € 1,50 * | Anno 64 - Numero 217 | **QN** Anno 20 - Numero 252 | www.ilgiorno.it

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



BRESCIA, FERITA ALLA TESTA. UN INDAGATO
Donna morta nel fiume
La svolta: è un omicidio

RASPA ■ A pagina 16

Lezioni al via
per un milione

ALLARME IN LOMBARDIA
Effetto denatalità
Tutti sui banchi
ma mancano
5mila studenti

BALLATORE ■ A pagina 17



HA SALVATO L'EURO
UN BANCHIERE
SPECIALE

di GIUSEPPE TURANI

«**W** HATEVER it takes»: con queste tre parole, pronunciate a Londra il 26 luglio 2012, Mario Draghi ha salvato l'euro e anche l'Europa. La speculazione, a causa delle difficoltà di Grecia e Italia, era pronta ad azannare l'euro. Poi, ha spiegato meglio: «Nei limiti del nostro mandato, la Bce è pronta a fare qualsiasi cosa per salvare l'euro. E credetemi, sarà abbastanza».

■ A pagina 4

TRA COSTI E BENEFICI

L'IDEOLOGIA
NEL PATTUME

di DAVIDE NITROSI

PREMESSO che salute e ambiente non hanno prezzo, non si può neppure fare finta che anche gestire e smaltire i rifiuti non ne abbia uno. Ce l'ha eccome, soprattutto con l'aumento delle spese per la raccolta differenziata. Già nel 2014 Nomisma Energia ha spiegato come l'introduzione del sistema porta a porta abbia quasi quadruplicato i costi (da 12 euro per ogni tonnellata di rifiuti raccolta ad abitante nel 2001 a 46 euro nel 2014).

■ A pagina 2

Draghi vede nero, torna il bazooka

La Bce spende 20 miliardi al mese. I vantaggi per imprese e famiglie | COMELLI e BONZI
■ Alle p. 4 e 5



CARISSIMI RIFIUTI

RACCOLTA DIFFERENZIATA,
L'IMPEGNO DEI CITTADINI
È RICAMBIATO CON PIÙ TASSE:
STANGATA DEL 76% IN DIECI ANNI.
E SENZA TERMOVALORIZZATORI
I COSTI SALIRANNO ANCORA

MARIN e TROISE ■ Alle pagine 2 e 3

VERSO LE REGIONALI

Alleanze locali,
grillini tentati
dall'offerta Pd

COPPARI ■ A pagina 6

LAVORO, STRAGE A PAVIA

Quattro annegati
nella vasca
dei liquami

ZANETTE ■ A pagina 9

ROMA, I DIRIGENTI ATAC

La frase choc
«Le scale mobili?
Possono crollare»

G. ROSSI ■ A pagina 10

AGRIGENTO

Il comune cede
diritti e brand
della scogliera

CINI ■ A pagina 24



Loreto (AN)
www.menghishoes.com



BASKET USA

Lui non gioca,
ma la figurina
vale un tesoro



BOLOGNINI ■ A pagina 12

FAMIGLIA RISARCITA

Fa sesso
in trasferta
e muore
La sentenza:
«Infortunio
sul lavoro»

SERAFINI e PONCHIA ■ A p. 13

Sei pronto a guardare oltre?
Benvenuta illimitybank.com



BANCA OLTRE LA FORMA



Oggi Comics

FUMETTI «La mostra delle atrocità». All'interno due storie complete: «Zefiro e la caduta della città di Albatro» e i «3 Generi di Spugna»



Domani Alias

INTERVISTA Raúl Capote, agente segreto cubano, racconta il suo diario da infiltrato. «Quelli della Cia hanno studiato Antonio Gramsci»



Culture

FESTIVALFILOSOFIA Un'intervista all'antropologo Michel Agier e un inedito di Jean-Luc Nancy
Gianpaolo Cherchi pagina 10 e 11

il manifesto

quotidiano comunista

● DON ALIAS 6000
● EURO 1,50
● CON LE MONETE DIPLOMATICHE
● EURO 2,00

VENEDÌ 13 SETTEMBRE 2019 - ANNO XLVIII - N° 220

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

OCEAN VIKING

Si muove l'Ue, ma la nave resta ferma

«Rigore», ma anche «umanità» ha promesso due giorni fa da Bruxelles Giuseppe Conte spiegando la nuova politica del governo sui migranti. Per ora si è vista solo la prima parte, il rigore, dal momento che, nonostante le continue richieste, dal Vi-

minale non è ancora arrivata l'indicazione di un porto sicuro per la nave Ocean Viking delle ong Sos Mediterranée e Medici senza frontiere. Rigore anche nei confronti di donne e bambini che, insieme ai malati, il nuovo corso giallorosso vor-

rebbe venissero sbarcati subito dalle navi che si presentano al largo delle coste italiane. Sulla Viking ci sono sei donne, una delle quali incinta, e ben 18 minori che fino a ieri sera erano ancora a bordo.

LANIA A PAGINA 2

ALLEANZE AL VOTO

Tracce di giallo-rosso regionale

Franceschini propone, Zingaretti rilancia e Di Maio non chiude del tutto: «Alleanze Pd-M5S alle regionali? Adesso non è una priorità, non è all'ordi-

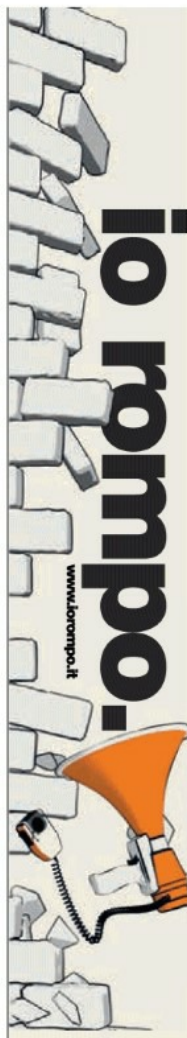
ne del giorno». Ma per salvare l'Emilia e altre 8 regioni che vanno al voto da ottobre a maggio (inizia l'Umbria) il Pd insiste e apre la via della desistenza. A PAGINA 4

Mario Draghi foto di Steffi Loos/afp

La coda del drago

20 miliardi al mese da novembre, senza scadenza. Alla vigilia dell'addio alla Bce e dell'arrivo di Lagarde, Mario Draghi ricarica il «Bazooka» e inonda di euro le banche. L'appello ai governi europei a fare investimenti nell'economia reale

pagina 5



Draghi Governi garantiti, ma il bilancio resta magro

LUIGI PANDOLEI

Nell'era della moneta fiat (moneta legale, non coperta da riserve auree o di altri beni), creare denaro - dal nulla - non costa proprio niente. Basta la volontà. Così Draghi ha pensato bene di impugnare nuovamente il bazooka.

— segue a pagina 15 —

STATI UNITI Una scuola di polizia per retate anti-migranti



La politica anti-migranti di Trump trova il più forte degli alleati. La Corte suprema, a maggioranza repubblicana, ha confermato l'ordine del presidente: niente asilo a chi arriva da paesi non confinanti con gli Stati Uniti. E spunta un bando federale per un centro di addestramento dove formare gli agenti alle retate di immigrati. CELADA A PAGINA 9

biani



LOMBARDIA Strage infinita: 4 morti nella vasca dei liquami



Quattro morti in un'azienda agricola a Arena Po (Pavia) gestita da indiani panjab. Un dipendente cade nella vasca dei liquami, altri tre - tra cui i due titolari - cercano inutilmente di salvarlo. I familiari se ne accorgono vedendo spuntare una gamba. Il presidente lombardo Fontana fa scaricarli: servono risorse da Roma. FRANCHI A PAGINA 6

Lavoro E nei cantieri basta deregulation

ALESSANDRO GENOVESI

Da dieci anni a questa parte le condizioni dei lavoratori nei cantieri italiani hanno subito un terribile arretramento a causa di una crisi drammatica che ha trasformato il cantiere in una giungla, dove si trova di tutto.

— segue a pagina 15 —

Poste Italiane SpA, in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. SpA/CFM/2301/013
9 776025 215000





€ 1,20 ANNO CIVILI - N° 252 ITALIA

Fondato nel 1892



Venerdì 13 Settembre 2019

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE PRODDA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO", EURO 1,20

Il colloquio Springsteen «Per i 70 anni preparo un nuovo disco» Spinelli a pag. 17



L'autunno di un mito Maurizio De Giovanni «Salvate Maradona così è troppo triste» Rossi a pag. 22



Il centenario Quella colletta dei napoletani per la bicicletta di Fausto Coppi Porreca a pag. 23



L'ultima scossa di Draghi

►La Bce taglia i tassi, aiuta le banche e fa ripartire l'acquisto di titoli di Stato senza limiti di tempo. Lo spread cala a 139, volano le Borse. Ma Francia e Germania votano contro lo stimolo alla crescita

Trieste, la polemica La statua di D'Annunzio che fa litigare Italia e Croazia

L'analisi/1 Perché non basta il collante dell'antisalvinismo Massimo Adinolfi

Tempo qualche giorno, e con le prime interviste dei neoministri la maggioranza, formata senza alcun preavviso dopo il temporale agostano, prova già a darsi un respiro strategico. Il collante che deve cementare l'unione di fatto tra Pd e MS è naturalmente l'antisalvinismo. L'obiettivo era scongiurare un Parlamento dominato dalla Lega, che con l'aggiunta di Fdi, nel caso si fosse andati al voto, minacciava di superare la soglia del 40%. Continua a pag. 47

La Bce taglia ancora i tassi. È l'ultimo affondo del governatore Draghi per dare una scossa all'economia e far ripartire la corsa agli acquisti dei titoli di Stato. Ottimi i segnali dalle Borse e soprattutto per l'economia italiana con il differenziale con il Bund tedesco che è calato stabilizzandosi sotto i 140 punti. Nonostante in Europa si respiri un clima favorevole per il neonato governo italiano, Parigi e Berlino hanno però votato contro le misure decise da Draghi. Servizi da pag. 2 a 4

Il nuovo corso Sbarchi, l'Europa ora apre migranti ricollocati subito Marco Conti

Bruxelles coordina la ripartizione dei migranti della Ocean Viking e Conte gongola. Alla riunione di ieri, Conte ha raccontato a Di Maio e Franceschini, quanto sia cambiata la «musica» a Bruxelles dopo la nascita del nuovo governo. La ripartizione dei migranti avverrà in automatico. A pag. 8

L'intervista Fausto Bertinotti «Governo di sinistra? No, è solo trasformismo» Gigi Di Fiore

Non è un governo di sinistra, ma si tratta solo di trasformismo. È l'affondo dell'ex presidente della Camera, Fausto Bertinotti, «il nostro campo non ha più idee». A pag. 11



Mario Ajello Ma è mai possibile offendersi per un centenario, e pure un centenario molto importante, perché è quello in ricordo di un passaggio politicamente e culturalmente essenziale dell'Europa moderna? Ad essersi offesa è la Croazia. Continua a pag. 46

L'analisi/2 Sud, opportunità e rischi dei fondi Ue senza vincoli Nando Santonastaso

L'Ifel, l'Istituto per la finanza e l'economia locale che opera per l'Anci, l'associazione dei comuni, segnala che nel primo semestre 2019 sono tornati a crescere gli investimenti pubblici dei Comuni dopo due anni che più orribili non si può. Il Nord ha registrato, rispetto all'analogo semestre 2018, un incremento del 13%, il Mezzogiorno del 6%. Numeri ancora molto bassi se rapportati al crollo determinato anche dalla crisi e dalla recessione dell'ultimo decennio. Continua a pag. 7

Il caso I lavori consegnati oggi: corsa contro il tempo per la Samp



Sui lavori allo stadio San Paolo di Napoli infuria la polemica tra la società e il Comune. Comune e Napoli, la guerra del San Paolo dagli spogliatoi al contratto mai firmato

Paolo Barbuto, Luigi Roano e Pino Taormina alle pagg. 26 e 27 con Agata

Cassazione, schiaffo a De Magistris: nessun complotto

La sentenza definitiva su Why not conferma l'assoluzione degli imputati indagati dall'ex pm

Dodici anni per arrivare, finalmente, alla conclusione definitiva. La sesta sezione di Cassazione mette fine al processo, per il presunto abuso d'ufficio legato all'avocazione dell'inchiesta Why not avviata dall'allora pm Luigi De Magistris, oggi sindaco di Napoli. Nessun complotto, dunque, contro l'ex magistrato che nell'inchiesta Why not imputò 106 persone: tra questi Romano Prodi e l'ex Guardasigilli, Clemente Mastella. Di Fiore a pag. 13

Pavia, la tragedia Gli operai diventati imprenditori morti sul lavoro

Una tragedia. Quattro morti assurde che si aggiungono all'elenco infinito di vittime sul lavoro. A perdere la vita quattro persone di nazionalità Indiana: due fratelli, titolari dell'azienda e due dipendenti. A pag. 12

La scoperta nel Tirreno davanti alla Calabria Spuntano tre vulcani in mare «Sono i gemelli del Vesuvio»

Mariagiovanna Capone Il gemello del Vesuvio in fondo al mare. È l'ultima scoperta degli scienziati sui fondali della Calabria. Abbiamo mappato completamente Marte, Mercurio, Venere ma la Terra resta ancora in gran parte oscura. Circa il 65 per cento del nostro pianeta è infatti sconosciuto, poiché appena il cinque per cento dei fondali marini è stato mappato topograficamente. Conoscere la loro forma significa comprendere sempre

di più la dinamica della Terra, come si è evoluta e quindi per i ricercatori capire, ipotizzare come potrebbe evolvere in futuro. I ricercatori dell'Istituto Nazionale di Geofisica e Vulcanologia negli ultimi anni, grazie alle nuove tecnologie, hanno scoperto a pochi chilometri dalla costa calabrese tra Scalea e Diamante, un complesso vulcanico finora sconosciuto. Una catena sottomarina individuata a 15 chilometri dalla costa formata da 20 mila anni fa. A pag. 15



NATIONAL GEOGRAPHIC ATLANTE del COSMO Un sorprendente viaggio dalla Terra ai confini dell'universo IN EDICOLA PRIMO VOLUME IL SISTEMA SOLARE € 1,99





Il Messaggero



€ 1,40 ANNO 141 - N° 262 ITALIA

NAZIONALE



Venerdì 13 Settembre 2019 • S. Maurizio

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

L'intervista
"Il Cortile dei Gentili",
monsignor Ravasi:
«Da Assisi un Cantico
per salvare la Terra»
Giansoldati a pag. 25



La fiction
"Romolo + Giuly"
c'è Totti nel trailer
Ma ora è l'Italia
a farsi la guerra
Ravarino a pag. 26



Lo studio
Effetto mondiale:
il calcio donne
continua a volare
grazie a tv e social
Bernardini nello Sport



Il Messaggero
Casa
BILOCALE
messaggerocasa.it

La bussola degli Usa
Il nuovo volto
di Trump
"colomba"
suo malgrado

Alessandro Orsini

Trump stupisce tutti e l'incertezza John Bolton, un "falco" della sicurezza nazionale.

La campagna elettorale di Trump e i primi giorni della sua presidenza avevano lasciato presagire quattro anni di guerre. Quasi tre anni dopo il suo insediamento alla Casa Bianca, Trump sembra più un pompiere che un incendiario. Avendo inaugurato la sua politica estera con il bombardamento di Damasco - un bombardamento volutamente senza vittime - si temeva un'operazione analoga contro l'Iran. Almeno finora, i timori sono stati fugati.

Trump ha sempre cercato di evitare uno scontro militare. Anche quando i falchi da cui è circondato, tra cui sauditi e israeliani, lo spingevano verso un tragico declivio, ha chiarito di non avere alcuna intenzione di abbattersi in picchiata su Teheran. Tutti ricordano le parole di fuoco che Trump rivolgeva alla Corea del Nord.

Gli sviluppi sono noti: Trump ha voluto incontrare Kim Jong-un a Singapore, il 12 giugno 2018, con cui continua a sognare un trattato di pace. Nonostante gli affronti e le umiliazioni che Kim gli infligge quasi quotidianamente, Trump continua a tendergli la mano. La situazione si è addirittura capovolta: Kim minaccia e Trump lo blandisce.

Continua a pag. 12

Crescita, Draghi scuote la Ue

► Il presidente Bce taglia ancora i tassi: Qe da 20 miliardi al mese e maxi-prestito alle banche «Ora i governi stimolino la ripresa». Volta la Borsa, spread giù. La Casa Bianca striglia la Fed

Nel centenario di Fiume la statua divide



La statua di Gabriele D'Annunzio inaugurata a Trieste (foto ANSA)

D'Annunzio torna a Trieste
ma i croati vogliono cacciarlo

Ajello a pag. 11

ROMA Crescita, Mario Draghi scuote l'Unione europea. Il presidente della Bce in campo contro la crisi. Taglia ancora i tassi: Qe da 20 miliardi al mese e maxi-prestito agli istituti bancari. «Ora i governi stimolino la ripresa». Volta la Borsa, spread giù a 138 punti base, ai minimi da maggio 2018. Il presidente Usa Donald Trump duro: «Così l'Europa svaluta l'euro. La Fed è seduta, ci hanno anticipato».

Amoruso e Pompetti alle pag. 2 e 3

La cordata
Salvataggio Alitalia
Gualtieri rassicura
sul ruolo del Tesoro
Rosario Dimito

Il ministro Roberto Gualtieri sarebbe pronto a tornare alla tabella di marcia iniziale riguardo l'ingresso del Mef nella Nuova Alitalia. A pag. 5
Gentili a pag. 5

Umbria ed Emilia
Alleanze regionali
M5S frena il Pd
ma trattativa aperta
Diodato Pirone

Dario Franceschini: un'alleanza tra M5s e Pd anche alle prossime elezioni regionali. I Cinquestelle frenano, ma la trattativa è aperta. A pag. 9

Roma, lo scandalo scale mobili: «Manomesse per non ripararle»

► Il Gip: allarme per l'incolumità dei passeggeri. Sospesi dirigenti Atac

Michela Allegrì e Giuseppe Scarpa

Metro di Roma, quindici indagati: «Manomettevano le scale mobili per non ripararle». Svolta nell'inchiesta sugli incidenti nelle stazioni: quattro dipendenti di Atac e Metroroma sospesi dal lavoro. Nel mirino gli appalti di manutenzione: truccati i meccanismi di allerta per risparmiare sugli interventi. Il gip: «Impianti ancora pericolosi». A Repubblica l'incidente di un anno fa «si poteva evitare». Alle pag. 14 e 15
Marani a pag. 15

La pista del contrabbando con l'Africa
Diabolik vide Gaudenzi prima di morire:
«Ad Anzio trovi chi ha rubato il tuo oro»



Camilla Mozzetti
Fabrizio "Diabolik" Piscitelli vide Fabio Gaudenzi prima di morire: «So dov'è chi ha rubato l'oro». Il verbale del neofascista: «Mi disse di cercare Macchi ad Anzio, poi il delitto». Bruciata la panchina dove fu ucciso l'ultra. A pag. 16

Per 500 mila bimbi
Scuole elementari:
niente tutor, a rischio
l'educazione fisica

ROMA Fermi tutti, a scuola si sta seduti: da quest'anno niente sport. O quasi. È questo il rischio che stanno correndo le scuole elementari italiane: il "maestro" di educazione fisica, appositamente formato per incentivare la passione per le attività motorie, non tornerà a far lezione. A mancare all'appello saranno i tutor provenienti dalle federazioni sportive, messi in campo dal progetto Sport di Classe, avviato ormai da dieci anni ma oggi fermo al palo.

Loiacono a pag. 17

SPADA®
ROMA
New Collection

ROMA - NAPOLI - MILANO - FIRENZE - VENEZIA - PALERMO

shop online: spadaroma.com

IL GIORNO
BRANNO

NUOVO FUTURO
PER LO SCORPIONE

Buongiorno, Scorpione! Marte e Plutone sono i pianeti che vi rappresentano, entrambi in questo periodo bellissimi per l'amore, molto passionali, magnifica Luna piena in Pesci, campo della fortuna, se siete soli, arriva qualcuno e vi porterà via, Nettuno gira un bellissimo film sulla vostra vita, che sarà premiata da Saturno: addio alle montagne aspre del passato, un nuovo futuro è qui, la vita è adesso. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 33

* € 1,20 in Umbria e Basilicata. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Lucca, Brindisi e Taranto, Il Messaggero - Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttamerato € 1,40. In Abruzzo, Il Messaggero - Corriere dello Sport Stadio € 1,20. Nel Molise, Il Messaggero - Quotidiano del Molise € 1,40. Nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero - Corriere dello Sport Stadio € 1,50.



1.943.000 lettori (Audipress 2019/I)



VENTIMILA LEGHE SOTTO I MARI



IN EDICOLA A € 7,90

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

VENERDI 13 settembre 2019 | € 1,60 | Anno 134 - Numero 217 | Anno 20 - Numero 252 | www.irestodelcarlino.it

NAZIONALE



GIOCHI 2032, IL SOGNO FIRENZE-BOLOGNA

Il vescovo Zuppi: «Sì alle Olimpiadi»

MANFREDI, SELLERI e VETUSTI ■ Alle pagine 10 e 11



IL PROGETTO Il Luna Farm arriva a Fico: parco giochi da 11 milioni

DEL PRETE ■ In Cronaca



HA SALVATO L'EURO UN BANCHIERE SPECIALE

di GIUSEPPE TURANI

«**W** HATEVER it takes»: con queste tre parole, pronunciate a Londra il 26 luglio 2012, Mario Draghi ha salvato l'euro e anche l'Europa. La speculazione, a causa delle difficoltà di Grecia e Italia, era pronta ad azannare l'euro. Poi, ha spiegato meglio: «Nei limiti del nostro mandato, la Bce è pronta a fare qualsiasi cosa per salvare l'euro. E credetemi, sarà abbastanza».

■ A pagina 4

TRA COSTI E BENEFICI

L'IDEOLOGIA NEL PATTUME

di DAVIDE NITROSI

PREMESSO che salute e ambiente non hanno prezzo, non si può neppure fare finta che anche gestire e smaltire i rifiuti non ne abbia uno. Ce l'ha eccome, soprattutto con l'aumento delle spese per la raccolta differenziata. Già nel 2014 Nomisma Energia ha spiegato come l'introduzione del sistema porta a porta abbia quasi quadruplicato i costi (da 12 euro per ogni tonnellata di rifiuti raccolta ad abitante nel 2001 a 46 euro nel 2014).

■ A pagina 2

Draghi vede nero, torna il bazooka

La Bce spende 20 miliardi al mese. I vantaggi per imprese e famiglie | COMELLI e BONZI ■ Alle p. 4 e 5



CARISSIMI RIFIUTI

**RACCOLTA DIFFERENZIATA,
L'IMPEGNO DEI CITTADINI
È RICAMBIATO CON PIÙ TASSE:
STANGATA DEL 76% IN DIECI ANNI.
E SENZA TERMOVALORIZZATORI
I COSTI SALIRANNO ANCORA**

MARIN e TROISE ■ Alle pagine 2 e 3

VERSO LE REGIONALI

Alleanze locali,
grillini tentati
dall'offerta Pd

COPPARI ■ A pagina 6

LAVORO, STRAGE A PAVIA

Quattro annegati
nella vasca
dei liquami

ZANETTE ■ A pagina 9

ROMA, I DIRIGENTI ATAC

La frase choc
«Le scale mobili?
Possono crollare»

G. ROSSI ■ A pagina 16

AGRIGENTO

Il comune cede
diritti e brand
della scogliera

CINI ■ A pagina 24



Loreto (AN)
www.menghishoes.com



9 771128 674404

BASKET USA

Lui non gioca,
ma la figurina
vale un tesoro



BOLOGNINI ■ A pagina 12

FAMIGLIA RISARCITA

Fa sesso
in trasferta
e muore
La sentenza:
«Infortunio
sul lavoro»

SERAFINI e PONCHIA ■ A p. 13

Sei pronto a guardare oltre?
Benvenuta illimitybank.com

illimity
BANCA OLTRE LA FORMA



VENERDÌ 13 SETTEMBRE 2019
IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "TV SORRISI E CANZONI" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CXXXIII - NUMERO 217, COMMA 20/B - SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5386.200 www.manzoniadvertising.it GNN

A NAPOLI UNA RETROSPETTIVA DELL'ATTORE Bud Spencer, il mito in mostra dal nuoto agli spaghetti western

CAPRARÀ / PAGINA 37



DOMENICA IL DEBUTTO DELLA NUOVA APP Genoa, allo stadio il posto 2.0 Replay e servizio bar sul cellulare

ARRICHELLO / PAGINA 41



INDICE

Table with 2 columns: Page Title and Page Number. Includes Primo-Piano, Cronache, Economia-Matrimo, Genova, Cinema-Tv, Xtra, Sport, Meteo.

LE BORSE BRINDANO

Draghi soccorre l'economia Ue: venti miliardi di aiuti al mese

Di fronte al rischio recessione, Mario Draghi non sta a guardare e decide un nuovo piano di intervento: riapertura del piano di acquisto titoli, liquidità a basso costo alle banche, penalizzazioni più forti verso chi non la metterà a disposizione di famiglie e imprese.

Manca un mese e mezzo all'addio di Draghi dalla Bce, ma da ieri il testimone è virtualmente nelle mani di Christine Lagarde. Il penultimo consiglio dei diciannove governatori della zona euro dell'italiano è stato fra i più difficili degli ultimi otto anni anche per questo. La crescita dell'area dell'euro è ferma e per ragioni diverse le economie di Italia e Germania non sono in grado di dare una risposta.

L'INVIATO BARBERA / PAGINA 4

PAVIA, IN UNA AZIENDA AGRICOLA MODELLO DI PROPRIETÀ DI UNA FAMIGLIA INDIANA

Lavoro, strage silenziosa Annegano in quattro nella vasca di liquami

Il titolare sviene per i miasmi, il fratello e due cugini muoiono cercando di salvarlo

Quattro operai hanno perso la vita ieri in un incidente sul lavoro in un allevamento di bovini nel pavese. Gli uomini, di origine indiane, sono caduti in una vasca di liquami. Due erano fratelli, titolari dell'azienda, e due dipendenti. La Procura di Pavia indaga per omicidio colposo plurimo. Probabilmente, un operaio è scivolato e gli altri hanno provato a soccorrerlo. Sono tutti morti annegati.

AGATI / PAGINE 2 E 3

L'INTERVISTA

Maria Fiore

La madre disperata: «L'ho visto galleggiare speravo fosse vivo»

«Era vivo, sono sicura. Gli ho anche lanciato una corda». La madre, disperata, racconta. L'ARTICOLO / PAGINA 3

L'INTERVISTA

Grazia Longo

Bellanova: l'emergenza non sono i migranti Serve più prevenzione

Il ministro Bellanova attacca: «Nella lotta per la sicurezza nessuno va lasciato solo». L'ARTICOLO / PAGINA 2

LA DENUNCIA PER STUPRO



Costa Smeralda Ricostruita la notte che mette nei guai Grillo jr e gli amici

«Ma che stanno girando una fiction?», chiede una signora al barista del circolo. Nel cortile di fronte, all'ingresso del residence dove da anni ha casa Beppe Grillo, va in scena la realtà più incredibile per questo angolo di Costa Smeralda: i carabinieri della sezione rilievi stanno ricostruendo la scena di uno stupro di gruppo. Filmano ogni passaggio, sulla base del racconto della studentessa che ha denunciato per violenza sessuale il figlio del comico e tre amici, che l'avrebbero stuprata al termine di una serata di eccessi.

L'INVIATO GRASSO / PAGINA 11

L'ANALISI

MARIO DEAGLIO

GERMANIA IN PANNE BANCHE E AUTO ORA SONO UN PESO

L'immissione di liquidità decisa ieri dalla Bce non è fatta per salvare l'Italia, ma la Germania e l'intero sistema economico europeo di cui la Germania è il centro operativo al quale l'Italia è agganciata. L'ARTICOLO / PAGINA 5

ROLLI

REGIONALI: NO 5 STELLE AL PD



La Croazia contesta la statua di D'Annunzio a Trieste

Intorno alla statua di Gabriele D'Annunzio a Trieste è esploso un caso: la Croazia accusa l'Italia

GIANINI / PAGINA 8

FERRARA, IL DRAMMA DI UNA DONNA

«Il mio ex vuole uccidermi, lui è libero io sotto scorta»

Il suo nome è Lucia Panigalli, e forse sarà lei la prossima donna uccisa da un uomo. «Non so quanti giorni mi restano, se qualche ora o qualche mese. Aspetto come una malata terminale. Mi manca il futuro, vivo senza la possibilità di condividere il tempo con gli altri». Allarmi perimetrali. Telecamere puntate. Porte e finestre blindate. «Ogni volta che vado da qualche parte, devo chiamare con un'ora di anticipo i carabinieri.

L'INVIATO ZANCANI / PAGINA 10

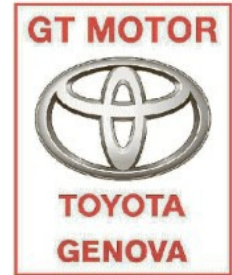
BUONGIORNO

Il Papa ha detto che il nuovo governo deve occuparsi dei giovani. Dev'essere senz'altro giusto perché non c'è governo che non sia stato spronato a occuparsene, e non c'è governo che non se ne sia incaricato: i giovani sono una risorsa, sono il domani, sono un dono eccetera. Il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, nel discorso della fiducia ha pronunciato undici volte la parola giovani: il futuro dei nostri giovani, i giovani sono la spinta propulsiva, a partire dai nostri giovani, e pertanto stavolta non si risparmierà uno sforzo per spianare la strada ai giovani, e sarà la volta buona siccome, ha detto Conte, il «governo più giovane della storia della Repubblica» non può rinnegare sé stesso (e infatti, per conseguenza, lì dentro qualche giovane si è già sistemato). I giovani possono dunque aspet-

Per sempre giovani

MATTIA FELTRI

tare speranzosi, come abbiamo aspettato noi a nostro tempo, e aspettando siamo diventati adulti (alcuni perlopiù). Non tutti però ci siamo lasciati incantare dalla retorica. Ricordo un'assemblea di studenti - avrà avuto sedici anni - nella quale si rivendicavano i diritti dei giovani, gli spazi dei giovani, si diceva in continuazione «noi giovani», finché si alzò uno altrettanto giovane d'età ma meno giovane di testa e disse sono stupidaggini, se un paese va bene o male, va bene o male per chiunque, giovani e no. Prima di essere congedato bruscamente dai suoi giovani coetanei, riuscì a leggere qualche frase pronunciata da Benedetto Croce a un incontro coi giovani di qualche decennio prima, e una mi parve la soluzione a tutto: «I giovani hanno un solo dovere: invecchiare al più presto». —





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Domani Plus24
Finanziare gli studi universitari: le offerte di banche e assicurazioni

Controlli
Google chiude lo scontro con il fisco francese e paga 1 miliardo



— In edicola con il quotidiano

Gallimberti — a pag. 23



FTSE MIB 22083,17 +0,88% | SPREAD BUND 10Y 141,10 -11,70 | €/S 1,0963 -0,36% | BRENT DTD 61,81 -3,30% | Indici&Numeri → PAGINE 34-37

Bce: più liquidità senza limiti di tempo

LE MOSSE DELLA BCE

Qe da 20 miliardi al mese e -10 punti i tassi sui depositi «L'economia peggiora»

Ira Trump: deprezzano l'euro Draghi replica: noi miriamo ai prezzi, non al cambio

Corsa al Btp: titoli decennali al minimo storico (0,77%) Lo spread crolla a 138 punti

A fronte di un'inflazione lontana dall'obiettivo di una frenata dell'economia «più seria del previsto», la Bce ha rotto gli indugi: taglio dei tassi sui depositi di 10 punti base, riduzione del Quantitative Easing per 20 miliardi al mese da novembre (senza limiti di tempo), forward guidance allungata. Tweet di Trump: «Deprezzano l'euro per danneggiare l'eurozone». Replica di Draghi: «Il nostro mandato è la stabilità dei prezzi». Mercati positivi all'annuncio Bce su le Borse (Milano +0,87%). E corsa al Btp: tasso del decennale al minimo storico (0,77%), spread in calo a 138 punti (da 154). **Bufaceci, Franceschi, Longo, Lops** — alle pagine 2-3

L'ANALISI

SCELTA LA ROTTA MEDIANA TRA RADICALISMI OPPOSTI

di Donato Masciandaro

Prima che Mario Draghi parlasse, il quesito era: la Bce avvierà una politica monetaria iperattiva o minimalista? La risposta è stata chiara: la Bce evita i due estremi, ponendosi nel mezzo: c'è una espansione monetaria, ma prudente. Almeno per ora, e aspettando Christine Lagarde. La Bce - oggi guidata da Draghi, domani dalla Lagarde - deve definire la sua strategia per i prossimi mesi: è di fronte a un bivio, avendo almeno tre punti fermi, lei ancora ribaditi da Draghi. — Continua a pagina 20

GLI APPROFONDIMENTI

OBIETTIVO CRESCITA

Draghi: «No a helicopter money, tocca ai governi fare di più»

— Servizio a pagina 3

DEPOSITI

Mini sconto alle banche, compenso per i tassi negativi

Maximilian Cellino — a pag. 2

PANORAMA

GUERRA DEI DAZI

Usa-Cina: intesa vicina ma spunta una lista nera

I consiglieri della Casa Bianca stanno lavorando ad una bozza di accordo commerciale da proporre alla Cina. Le indiscrezioni, parzialmente smentite, riferiscono all'intesa limitata ad alcuni capitoli. Nel frattempo, però, il Pentagono ha stilato una lista nera di società cinesi da mettere al bando per via dei rapporti con apparati militari cinesi. — a pagina 23

CONSIGLIO DEI MINISTRI

Nomine sottosegretari, oggi un nuovo round

È il tre sulla nomina dei sottosegretari che tuttavia potrebbe avere una svolta oggi, in un Cdm convocato alle 9,30. A Spicciocchi hanno intensificato il lavoro sul dossier, su impulso del presidente del Consiglio Conte. L'obiettivo è ultimare la compagine di Governo entro il fine settimana. — a pagina 6

#SUMMERGAME

Tropea e la Costa degli Dei contro Tarvisio e la Valcanale

Chiellino e Colledani — a pagina 12

TELECOM ITALIA

Ipotesi dimissioni per Conti, consiglio il 26

Per il presidente di Tim Fulvio Conti ha confermato: «Sto valutando l'opzione di fare un passo indietro laddove questo possa contribuire a un ulteriore miglioramento dell'equilibrio all'interno del Board e dei rapporti tra gli azionisti». — a pagina 15

1%

Il nodo prezzi
Le aspettative d'inflazione restano troppo lontane dall'obiettivo

La proiezione dell'inflazione media annua per il 2020: un livello molto basso rispetto all'obiettivo della Bce del 2% nel medio periodo

Riccardo Sorrentino — a pag. 3

Mef, freno al contante in quattro mosse con bonus e sanzioni

LOTTA ALL'EVASIONE

Detrazioni e deduzioni riconosciute solo se pagate con moneta elettronica

Taglio delle commissioni su bancomat e carte Pagamenti tracciati alla Pa

Sconti fiscali in dichiarazione solo se il costo è pagato con moneta elettronica. Abolite le commissioni agli esercenti per micro pagamenti. Sanzioni efficaci per chi rifiuta il Pos. Infine, pagamenti elettronici obbligatori nei rapporti con la Pa. Sono le direttrici principali su cui a breve potrebbe orientarsi la lotta al contante, inserita nel programma del Governo. **Mobili** — a pag. 5

EX BANKITALIA



Ex direttore generale Salvatore Rossi, in Banca d'Italia dal 2016 al 2018

Salvatore Rossi: «Un'arma efficace contro l'economia sommersa»

Davide Colombo — a pagina 5

AEROPORTI



Sea muove su Orio al Serio e studia l'acquisto di Sacbo

Sea, la società aeroportuale di Linate e Malpensa, controllata con il 54,8% dal Comune di Milano, potrebbe acquisire la maggioranza della sua partecipata Sacbo, la società che gestisce l'aeroporto «Il Caravaggio» di Orio al Serio (Bergamo, nella foto), di cui già possiede il 31% circa. **Sara Monaci** — a pagina 8

Londra resiste, piano B per Hong Kong

IL RISIKO DELLE BORSE

Le avvisce di Hong Kong alla Borsa di Londra non scaldano il mercato. A vedere almeno le quotazioni delle due società - mercato (il titolo Lac in lieve salita e quello della Borsa asiatica in calo del 3,5%), i commenti

scettici degli analisti e la reazione fredda della corteggiata. Possibile l'arrivo di un rifiuto dell'offerta da parte del Lacg (che teme anche lo sfarsi della controllata Borsa Italiana) mentre la Borsa di Hong Kong, secondo i rumors, sta valutando un rialzo dell'offerta. **Olivieri** — a pag. 13

AUTOMOTIVE

La cinese Tj Innova investirà 300 milioni a Benevento

Vera Viola — a pag. 9

.moda

INDUSTRIA STILE BELLEZZA



La giapponese Uniqlo porta a Milano l'impero del low cost

Con l'inaugurazione di oggi nel centro di Milano del primo negozio Uniqlo in Italia, Tadashi Yanai - l'uomo più ricco del Giappone che ha trasformato nel terzo retailer globale di abbigliamento la piccola sartoria del padre a Ube (circa 100 a mille km da Tokyo) - realizza il tassello a lungo desiderato di una strategia di crescita internazionale finalizzata a conseguire il primato mondiale. **Stefano Carrer** — a pag. 38

Zegna lega saggezza alla eccentricità

Angelo Fiacco — a pag. 33

IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

SUSTENIUM BOX ENERGIA. LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA.

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

Pagelle fiscali, il voto alto salva le immobiliari

IL FORUM DEL SOLE

Una società immobiliare non è mai società di comodo - situazione che farebbe scattare una serie di penalizzazioni fiscali - nel periodo d'imposta 2018 se il punteggio Isa ottenuto è pari o superiore a 9. Il beneficiario può riguardare sia le società «non operative» che quelle in «perdita sistemica». È questo uno dei temi oggetto di alcuni quesiti proposti dai lettori al videoforum sulle pagelle fiscali che si è tenuto ieri, visibile dal sito e dalla pagina Facebook del Sole. **Pegorin e Ranocchi** — a pag. 23

FERROVIE

Fs in Oriente: nel mirino l'alta velocità in Thailandia

Marco Morino — a pag. 11





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Venerdì 13 settembre 2019 € 1,20

S. Giovanni Crisostomo dottore
Anno LXXV - Numero 252

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, tel 06/675.881 * Abbonamenti a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20
a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,20 - a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50
a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20

www.iltempo.it
e-mail: direzione@iltempo.it

A Roma prendi la metro e rischi la vita

Avviso choc dei giudici sulle scale mobili delle stazioni: indecente la loro manutenzione
Gradini riparati con graffette, occultati gli incidenti. Chiusa l'inchiesta, raffica di indagati

IL TEMPO di Oshø



"Aò quanto ce scommetterete che questo mò se iscrive pure a Rousseau?"

Franceschini si offre a Grillo pure nelle Regioni

Martini → a pagina 8

di Franco Bechis

Meglio farsi il segno della croce prima di scendere sulle scale mobili della metropolitana di Roma, perché qualunque cosa in qualsiasi momento potrebbe accadere. Esattamente come accadde alla stazione di Repubblica nel tardo pomeriggio del 23 ottobre di un anno fa, quando 24 tifosi del Cska di Mosca volarono (...)

segue → a pagina 3

Oggi la visita di Conte

L'ira del vescovo «Qui ad Amatrice un anno buttato»



De Leo → a pagina 7

Rissa totale sui sottosegretari

Il premier si è già stufato dei bisticci rosso-gialli

Carta → a pagina 5

Diciottenne impiccata nel parco con le mani legate

Rinviati a giudizio in sette

La banda degli armadietti svaligiava le palestre vip

Ossino → a pagina 17

Giorgia aveva 18 anni e ieri mattina Luigi, il custode del parco, l'ha trovata impiccata alla sbarra d'acciaio dello scivolo. La famiglia la cercava da mercoledì sera. I genitori avevano avvertito la polizia. Avevano raccontato i problemi della figlia, del suo tentativo nell'aprile scorso di togliersi la vita. Stavolta però la ragazza è riuscita nel suo intento.

Liburdi → a pagina 16

Guai in vista per chi non paga la Tari

Accordo contro i furbetti tra albergatori e Ama

Verucci → a pagina 15

Quanti indagati tra Ursula & Co.

La nuova Commissione Ue fa il pieno di guai giudiziari

Rocca → a pagina 6



FISIODANIELI S.r.l.
Dir. San. Dr. Gianpietro Cutolo

Fisioterapia • Osteopatia
Medicina dello Sport
Visite Specialistiche

CONVENZIONI SANITARIE DIRETTE CON I PRINCIPALI FONDI ASSICURATIVI

Viale Stefano Gradi, 145 • Roma • Tel. 06.50.38.432 - www.fisiodanieli.it



di Maurizio Costanzo

IL DIARIO

Talvolta mi domando: ma cosa fa Matteo Renzi? Immagino faccia politica, come sempre. Però, rispetto al recente passato, appare più defilato, più osservatore che protagonista e questo mi porta a fare una considerazione. Sì, la notorietà è un vento rapidissimo che scompiglia un po' i capelli ma poi si allontana. Difficile, in politica come in altri campi, mantenere visibilità e

attenzione degli altri. Immagino quanti politici (e non solo) possono condividere questo ragionamento e ripensare, perciò, al loro percorso. Però una cosa la devo dire, al di là di tutto, non dandone un giudizio politico, ma umano: a me Matteo Renzi è simpatico. So che molti di voi non saranno d'accordo, ma si sa, nella vita, si va a simpatie e antipatie.

1.943.000 lettori (dati Auditpress 2019/II)

VENTIMILA LEGHE SOTTO I MARI

IN EDICOLA A € 7,90



LA NAZIONE

Fondato nel 1859

VENERDÌ 13 SETTEMBRE 2019 | € 1,60 | Anno 161 - Numero 252 | Anno 20 - Numero 252 | www.lanazione.it

NAZIONALE



MASSA, DOCENTE RINUNCIA A UN INCARICO PIU' REMUNERATIVO «Quello studente è disabile Voglio essere la sua prof»



LUPARIA ■ A pagina 17

HA SALVATO L'EURO UN BANCHIERE SPECIALE

di GIUSEPPE TURANI

«W HATEVER it takes»: con queste tre parole, pronunciate a Londra il 26 luglio 2012, Mario Draghi ha salvato l'euro e anche l'Europa. La speculazione, a causa delle difficoltà di Grecia e Italia, era pronta ad azannare l'euro. Poi, ha spiegato meglio: «Nei limiti del nostro mandato, la Bce è pronta a fare qualsiasi cosa per salvare l'euro. E credetemi, sarà abbastanza».

■ A pagina 4

TRA COSTI E BENEFICI L'IDEOLOGIA NEL PATTUME

di DAVIDE NITROSI

P REMESSO che salute e ambiente non hanno prezzo, non si può neppure fare finta che anche gestire e smaltire i rifiuti non ne abbia uno. Ce l'ha eccome, soprattutto con l'aumento delle spese per la raccolta differenziata. Già nel 2014 Nomisma Energia ha spiegato come l'introduzione del sistema porta a porta abbia quasi quadruplicato i costi (da 12 euro per ogni tonnellata di rifiuti raccolta ad abitante nel 2001 a 46 euro nel 2014).

■ A pagina 2

Draghi vede nero, torna il bazooka

La Bce spende 20 miliardi al mese. I vantaggi per imprese e famiglie | COMELLI e BONZI ■ Alle p. 4 e 5



CARISSIMI RIFIUTI

RACCOLTA DIFFERENZIATA, L'IMPEGNO DEI CITTADINI È RICAMBIATO CON PIÙ TASSE: STANGATA DEL 76% IN DIECI ANNI. E SENZA TERMOVALORIZZATORI I COSTI SALIRANNO ANCORA

MARIN e TROISE ■ Alle pagine 2 e 3

VERSO LE REGIONALI Alleanze locali, grillini tentati dall'offerta Pd COPPARI ■ A pagina 6

LAVORO, STRAGE A PAVIA Quattro annegati nella vasca dei liquami ZANETTE ■ A pagina 9

ROMA, I DIRIGENTI ATAC La frase choc «Le scale mobili? Possono crollare» G. ROSSI ■ A pagina 10

AGRIGENTO Il comune cede diritti e brand della scogliera CINI ■ A pagina 24

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com



BASKET USA Lui non gioca, ma la figurina vale un tesoro



BOLOGNINI ■ A pagina 12

FAMIGLIA RISARCITA Fa sesso in trasferta e muore La sentenza: «Infortunio sul lavoro»

SERAFINI e PONCHIA ■ A p. 13

Sei pronto a guardare oltre?
Benvenuta illimitybank.com

BANCA OLTRE LA FORMA



Oggi a € 2,00
 Weekend
 il venerdì
 Venerdì
 13 settembre 2019
 Anno 44 - N° 217

la Repubblica

illimity
BANCA OLTRE LA FORMA

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli

LA RIFORMA GIALLO-ROSSA SUI CONTI

“Mai più guerra con l’Europa”

Intervista al ministro dell’Economia Roberto Gualtieri: “No alla flat tax, meno imposte per i redditi mediobassi e per le aziende che innovano. A Bruxelles vogliamo tornare a contare, chiederemo di scorporare dal deficit gli investimenti per l’ambiente”

Draghi, calo record dei tassi ma avverte i governi: ora tocca a voi

Intervista di Alberto D’Argenio • alle pagine 2 e 3
con un servizio di Tonia Mastrobuoni • a pagina 4

L’analisi

Il pericolo di scivolare sulle promesse

di Tito Boeri

Non c’è stata sin qui alcuna discontinuità nelle promesse. Ancor prima di aver ricevuto la fiducia dalla Camera, alcuni ministri si sono sbilanciati nel senso letterale del termine. Il ministro dell’Istruzione si è impegnato, mettendo sul piatto le dimissioni, ad aumentare la spesa per scuola e università di 3 miliardi.

• a pagina 32

La mossa della Bce

Una sfida al potere made in Usa

di Federico Rampini

Mario Draghi prepara la sua uscita di scena con un’offensiva anti-crisi che gli attira i fulmini di Donald Trump. L’euro s’indebolisce, avvicinandosi alla parità con il dollaro: un aiuto per le esportazioni tedesche e italiane, una sfida al made in Usa.

• a pagina 33

DIALOGO CON SAVIANO



▲ Edward Snowden ha rivelato i segreti delle spie Usa

Snowden: un giorno Zuckerberg si pentirà

L’uomo che ha svelato il controllo di massa: “Bisogna rendere Internet di nuovo libero”

di Roberto Saviano

Immaginate di aprire il vostro computer e di trovare sul desk un documento non redatto da voi che raccolga in ordine tutti i dati della vostra vita. Quando vi siete diplomati, la foto in cui siete allo stadio, la patente, gli audio mandati su WhatsApp.

• alle pagine 14 e 15

Il progetto

John Elkann “Rifare le scuole per creare futuro”



di Paolo Griseri
• a pagina 23

Sport e potere

E Malagò scrisse al Cio: “Dovete punire l’Italia”

di Marco Mensurati

La lettera con cui, bocciando la riforma dello Sport, il Cio ha minacciato l’esclusione dell’Italia dalle Olimpiadi e la revoca dell’assegnazione di Milano-Cortina è stata richiesta da Giovanni Malagò, presidente del Coni.

• a pagina 13

Muoiono in quattro nel Pavese

Il sogno degli operai sikh diventa tragedia sul lavoro

Erano diventati imprenditori dopo vent’anni di impegno negli allevamenti pavesi. E ieri i due fratelli sono morti assieme a due degli operai che avevano assunto, tutti sikh, in un terribile incidente sul lavoro

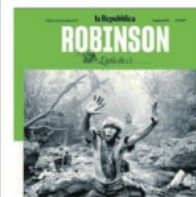
di Paolo Berizzi e Marco Ruffolo • alle pagine 18 e 19
con un commento di Chiara Saraceno • a pagina 32

Sei pronto a guardare oltre?
 Benvenuta illimitybank.com

illimity
BANCA OLTRE LA FORMA

Da domani in edicola

L’Amazzonia che brucia vista da Salgado



Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 50
Tel. 06/49821, Fax 06/4982393 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

con Libri
Capire la Filosofia
€ 7,90

NZ



Scuole hi-tech A Torino le aule di Fondazione Agnelli e Sanpaolo

BOTTERO E FERRARA - P. 15

Cinema Nuoto e spaghetti western Tutti i volti del mitico Bud Spencer

FULVIA CAPRARA - P. 24



Fiorentina Il presidente Comisso "Juve, voglio batterti senza insulti"

MARIO PLATERO - P. 34



LA STAMPA



VENERDÌ 13 SETTEMBRE 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N.252 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEDIZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN.L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DC8-TO II www.lastampa.it GNN

MISURE PER 20 MILIARDI. LO SPREAD SCENDE A 139

Il piano di Draghi contro la crisi "Chi può spenda"

Il neo commissario Gentiloni sposa la linea Bee e avvisa Berlino e L'Aia: ora politiche espansive

STRATEGIA DI BILANCIO

IL BAZOOKA NON È PIÙ SUFFICIENTE

ALBERTO MINGARDI

Il presidente Mario Draghi ha indicato la via a Christine Lagarde, che, del resto, vuole porsi in piena continuità col predecessore. A salutare la decisione con favore sono, inevitabilmente, i grandi debitori. Il tasso d'interesse e il prezzo del futuro: ci dice quanti euro di domani vale un euro di oggi.

CONTINUA A PAGINA 23

Draghi riapre il piano di acquisto titoli e spinge le banche a fare più prestiti. Gentiloni avvisa Berlino e L'Aia: «Ora politiche espansive». Lo spread a 139 punti. SERVIZI - PP. 4-5

L'ANALISI

Germania in panne Banche e auto adesso sono un peso

MARIO DEAGLIO - P. 7

IL FRONTE GEOPOLITICO

PER L'EUROPA LA SFIDA FRA POTENZE

MARTA DASSÙ - P. 23

Pavia, 4 operai annegano nel liquame I parenti: "Abbiamo cercato di salvarli"



La madre dei fratelli morti in un'azienda agricola di Arena Po, in provincia di Pavia, mostra le mani ferite nel tentativo di salvarli. Accanto la nuora

FABIO POLETTI MONICA SERRA ARENA PO (PAVIA)

Sono morti uno dietro l'altro, per cercare di aiutarsi a vicenda davanti a questa vasca di liquame vicino alle stalle, diventata in pochi minuti la loro tomba. - PP. 2-3

INTERVISTA ALLA MINISTRA BELLANOVA

"Bisogna investire in formazione e prevenzione"

GRAZIA LONGO - PP. 2-3

FERRARA, LA DONNA: VIVO COME UN MALATO TERMINALE

"Il mio ex vuole uccidermi Lui è libero, io sotto scorta"

NICCOLÒ ZANCANI FERRARA

Il suo nome è Lucia Panigalli, e forse sarà lei la prossima donna uccisa da un uomo. «Non so quanti giorni mi restano, se qualche ora o qualche mese».

CONTINUA A PAGINA 14

OLI OSTACOLI DELLA CAPITALE

L'impresa impossibile di vaccinare un bambino a Roma

SIMONA SPARACO - P. 23

BUONGIORNO

Il Papa ha detto che il nuovo governo deve occuparsi dei giovani. Dev'essere senz'altro giusto perché non c'è governo che non sia stato spronato a occuparsene, e non c'è governo che non se ne sia incaricato: i giovani sono una risorsa, sono il domani, sono un dono eccetera. Il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, nel discorso della fiducia ha pronunciato undici volte la parola giovani: il futuro dei nostri giovani, i giovani sono la spinta propulsiva, a partire dai nostri giovani, e pertanto stavolta non si risparmierà uno sforzo per spianare la strada ai giovani, e sarà la volta buona siccome, ha detto Conte, il «governo più giovane della storia della Repubblica» non può rinnegare sé stesso (e infatti, per conseguenza, il dentro qualche giovane si è già sistemato). I giovani possono dunque aspet-

Per sempre giovani

MATTIA FELTRI

tare speranzosi, come abbiamo aspettato noi a nostro tempo, e aspettando siamo diventati adulti (alcuni per tempo). Non tutti però ci siamo lasciati incantare dalla retorica. Ricordo un'assemblea di studenti - avrò avuto sedici anni - nella quale si rivendicavano i diritti dei giovani, gli spazi dei giovani, si diceva in continuazione «noi giovani», finché si alzò uno altrettanto giovane d'età ma meno giovane di testa e disse sono stupidaggini, se un paese va bene o male, va bene o male per chiunque, giovani e no. Prima di essere congelato bruscamente dai suoi giovani coetanei, riuscì a leggere qualche frase pronunciata da Benedetto Croce a un incontro coi giovani di qualche decennio prima, e una mi parve la soluzione a tutto: «I giovani hanno un solo dovere: invecchiare al più presto».

STAMPA PLUS ST+

LA TRAGEDIA

ALBERTO FLORES D'ARCAIS

Oltre mille dispersi nelle Bahamas colpite dall'uragano Dorian

P. 12



SCONTRO DIPLOMATICO

GIOVANNI TOMASIN

Croazia contro Trieste per la statua di Gabriele D'Annunzio

P. 11



LE STORIE

ROBERTO FIGURI

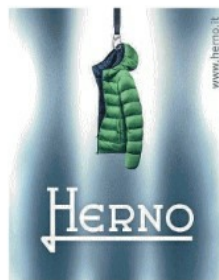
Compie 20 anni la chiesa opera d'arte delle Langhe

P. 31

FRANCA NEBBIA

La scuola chiude e vende i banchi ai suoi ex allievi

P. 31



Il Piccolo

Trieste

IL RICONOSCIMENTO AL SEATRADE DI AMBURGO

Passeggeri in aumento e nuovo terminal Zara "Porto dell' anno"

Zara. Lo scalo passeggeri di Gazeonica è stato designato quale "Porto dell' anno" al Seatrade Europe 2019 di Amburgo, superando in finale le candidature del porto norvegese di Olden/Looen e di quello giapponese di Yokohama. Il riconoscimento, che assume un rilievo ancora maggiore giacché arriva dagli operatori di categoria, è stato istituito dieci anni fa per premiare i migliori scali nel settore crocieristico, e ogni anno sono alcune centinaia i porti in gara per la conquista del titolo. A pesare a favore di Zara è stata certamente la svolta nell' attività crocieristica della città dalmata, iniziata proprio un anno fa con il passaggio della gestione del porto passeggeri alla società turca Global Ports Holding. Lo scorso aprile è stato inoltre inaugurato il nuovo terminal crociere, una struttura di 18 mila metri quadrati su due piani. Grazie al nuovo terminal, a fine anno i crocieristi in transito per Zara saranno circa 180.000, contro i 130.000 di due anni fa. Un balzo considerevole se si pensa che nel 2012 i passaggi si erano fermati a 21.000. A favorire il porto zaratini è anche il sovraffollamento di cui da tempo soffre Ragusa (Dubrovnik), porto leader nel turismo crocieristico in Croazia. Intanto i dati dell' Istat croato confermano il buon momento del settore delle crociere in Croazia: nei primi sei mesi 272 navi hanno toccato i porti croati, il 10,6% in più rispetto allo stesso periodo del 2018. Più marcata la lievitazione dei passeggeri saliti a quota 409.200, pari a un 14,8% in più. Ragusa resta in vetta con 195 attracchi, seguita da Spalato con 104 e Zara con 45. --P.R. BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

ISTRIA - QUARNERO - DALMAZIA

Lubiana risarcisce i pescatori per le multe nel golfo di Pirano

Più di 60 per gli indennizzati dalle imbarcazioni attive nella caccia di minie rispetto al consuntivo con Zagabria. La legge vieta una proroga di due anni



NOTIZIA DELL'ULTIMA ORA:
SPARITE TUTTE LE COPIE DEL NUOVO CATALOGO IKEA.

Ma non potete crescere senza IKEA.
Se non vi interessano il Catalogo o un altro, visitate il sito www.ikea.com per saperne di più.



IN TESA CI SEMPRE QUALITÀ IN NUOVO.
1800-010000. IKEA è un marchio registrato di IKEA Group.

il porto giuliano vorrebbe poter accogliere le portacontainer da 24 mila teu

Trieste sogna le maxi-strutture

Oggi solo Psa Genova Prà, Vado Ligure e Gioia Tauro possono farlo. Per Sea-Intelligence però in futuro la redistribuzione geografica dei grandi centri produttivi potrebbe favorire navi più piccole

Progetti ambiziosi per il porto di Trieste. Nei prossimi anni lo scalo infatti vorrebbe entrare a pieno titolo nel novero dei (pochi) porti del Mediterraneo in grado di accogliere le grandi navi portacontainer di ultima generazione, quelle da 24 mila Teu (unità di misura dei box da 20 piedi). L'obiettivo è scritto nero su bianco in un'istanza appena pubblicata dalla port authority giuliana e presentata dalle società General Cargo Terminal e alla sua controllante Piattaforma Logistica Trieste (lo scorso dicembre quest'ultima ha acquistato il 96,75% della prima). Si tratta di due società il cui controllo è congiuntamente in mano ai gruppi Francesco Parisi e Icop, che chiedono che le rispettive concessioni vengano in pratica accorpate in una sola, dando così vita a un terminal che somma l'attuale Scalo Legnami (147 mila mq) alla nuova Piattaforma Logistica di Trieste (in via di completamento) che da sola garantirà nuovi accosti per traffici di rotabili, merci varie e container, su un'area di oltre 14 ettari raccordata alla ferrovie e compresa fra lo Scalo Legnami e l'area della Ferreria di Servola. Nell'istanza è citato però anche il futuribile progetto del cosiddetto Molo VIII, già previsto dal Piano Regolatore Portuale, e per il quale il concessionario Piattaforma Logistica Trieste si impegna ad avviare uno studio di progettazione da completare entro la fine del 2021. «Qualora venisse realizzata l'opera infrastrutturale l'ambito portuale dovrà essere reso idoneo ad accogliere navi portacontainer aventi portata fino a circa 24 mila Teu, con conseguente necessità di disporre di fondali che consentano l'ormeggio anche di tale tipologia di unità». La nuova infrastruttura si aggiungerebbe al Trieste Marine Terminal, concessionario del Molo VII pariteticamente controllato da Msc e da To Delta, che a metà del 2014 aveva ottenuto l'ok a un prolungamento del suo affitto per 50 anni. Il tutto a fronte di nuovi investimenti per quasi 190 milioni di euro finalizzati a raddoppiare le superfici del terminal (portando i piazzali a 800 mila mq complessivi), allungare le relative banchine e accogliere in contemporanea due navi da 14 mila Teu. A distanza di cinque anni, però, i cantieri per l'avvio della prima fase dell'opera (allungamento di 100 metri, su 200 totali, della banchina) devono ancora partire. Nel breve termine, dunque, gli unici porti in Italia attrezzati con banchine, gru e fondali adatti per accogliere le navi portacontainer di ultima generazione lunghe 400 metri saranno il Medcenter Container Terminal di Gioia Tauro, il Psa Genova Prà di Genova e il nuovo terminal che da fine anno entrerà in attività a Vado Ligure (Savona). Negli anni a venire, così come a Trieste, anche altri scali come La Spezia (La Spezia Container Terminal) e Livorno (progetto Piattaforma Europa) ambiscono ad attirare le grandi navi portacontainer. Non è detto però che questa linea d'azione nel lungo termine si riveli vincente perché in futuro le navi più versatili (e di dimensioni ridotte) da 15 mila Teu potrebbero avere un successo commerciale maggiore rispetto alle loro sorelle maggiori. Secondo Alan Murphy, analista di Sea-Intelligence, la guerra commerciale in atto fra Stati Uniti e Cina potrebbe accelerare la cosiddetta rilocalizzazione dei grandi centri produttivi, impattando sulle rotte mercantili. «La scelta di grandi gruppi industriali di non investire più in pochi, grandi centri produttivi ma in un numero maggiore di stabilimenti dislocati in giro per il mondo porterà a una diffusione geografica più dispersiva della domanda di trasporti via mare», è la riflessione di Murphy, secondo il quale «a parità di domanda, questo comporterebbe dei problemi».



MF

Trieste

I vettori marittimi nell' ultimo lustro hanno infatti investito e scommesso pesantemente in navi portacontainer di portata sempre maggiore, impiegate su poche rotte di grande importanza. «Un ridisegno nella geografia dei centri di produzione si tradurrebbe in un minor numero di servizi con frequenza settimanale e in una minore resilienza delle compagnie di navigazione di fronte a una domanda di trasporto maggiormente diffusa geograficamente. Forse è il momento delle più versatili navi da 15 mila Teu, che potrebbero commercialmente soppiantare i giganti da 24 mila Teu». (riproduzione riservata)

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

disinquinamento

Marginamenti, il ministro conferma i fondi Entro dicembre 72 milioni per Marghera

Il titolare dell' Ambiente Costa risponde al sindaco: «Dire che ci siamo dimenticati di Venezia è una corbelleria»

Alberto Vitucci «Il ministero dell' Ambiente ha reso disponibili 72 milioni di euro per completare i marginamenti di Marghera. Dire che abbiamo dimenticato Venezia è una gran corbelleria». Il generale Sergio Costa, ministro riconfermato del governo Conte, replica così al sindaco Luigi Brugnaro che lo aveva accusato ieri di non aver mai dato alla città i milioni promessi dal governo Renzi per il disinquinamento della laguna. Ieri durante l' audizione in commissione Ecomafie ha annunciato il finanziamento «entro il 31 dicembre». «28 milioni e mezzo andranno alla Regione, 41,6 all' **Autorità portuale**, altri 10 milioni nei prossimi anni. «Ho le prove», ha scandito, «che abbiamo fatto tutto quello che la norma ci consente di fare». Con quei soldi si potranno finalmente concludere i lavori di messa in sicurezza del sito inquinato di Marghera. Opera finita al 95 per cento. Poi interrotta per la mancanza di fondi. Tre chilometri e mezzo sono ancora scoperti, e i terreni inquinati continuano a finire in laguna. Un aspetto sottolineato in commissione dal sindaco. «Dall' audizione di ieri del ministro Costa», commenta il senatore veneziano del Pd - che è anche vicepresidente della commissione - Andrea Ferrazzi, «sono arrivate delle buone notizie per Venezia. I fondi per il disinquinamento, ma anche il nuovo protocollo fanghi che ha avuto la valutazione finale dell' Ispra lunedì, e ora dovrà essere approvato definitivamente dal ministero delle infrastrutture. Infine, il ministro ha assicurato un lavoro di indagine per capire a che punto sia il progetto di interrimento degli elettrodotti di Terna in laguna». «Basta con lo scaricabarile, ognuno faccia la sua parte», commenta Marco Gasparinetti del Gruppo 25 Aprile, «la laguna e i suoi abitanti hanno già pagato un prezzo altissimo all' industrializzazione forzata. Adesso bisogna andare avanti con le bonifiche, e ognuno deve fare la sua parte». Gasparinetti attacca anche il sindaco Brugnaro. «Accusa il ministro di negligenza», scrive, «ma è lo stesso che ha fatto ricorso al ministero perché la sua società Porta di Venezia non accetta di accollarsi la sua parte nelle bonifiche dell' area dei Pili di cui è proprietaria. Lo ricordiamo al sindaco che ha ceduto la proprietà di quell' area a un Blind Trust». L' area dei Pili è da tempo al centro degli attacchi del Gruppo 25 Aprile al sindaco Brugnaro. Area acquistata dal gruppo Brugnaro quando al governo della città c' era il centrosinistra. Negli ultimi anni è tornata al centro della cronaca. Perché proprio lì, in posizione strategica fra Mestre e Venezia, all' ingresso del ponte della Libertà, è previsto un progetto di riqualificazione con un grande parcheggio, il nuovo palasport, negozi e alberghi. Diventato sindaco, Brugnaro ha conferito la proprietà a un Blind Trust americano. Ma non ha smesso la sua politica che ha al primo posto la «riqualificazione di Marghera a partire dal lavoro». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

«martini parla a titolo personale»

Grandi navi, divisione nel Pd Pellicani: «Comitatone subito»

Cambia il governo. Non cambia la divisione sul problema grandi navi. Nel Pd le opinioni sono distanti. Al presidente della Municipalità Andrea Martini che ha ribadito il concetto «grandi navi fuori dalla laguna» hanno risposto i segretari Favaron e Dodi: «Chi nel PD avanza soluzioni che non sono frutto del confronto democratico nel partito, parla a titolo personale». Sulla stessa linea il deputato veneziano Nicola Pellicani. «Adesso sono state archiviate ipotesi fantasiose proposte dal ministro Toninelli», dice, «in particolare Chioggia e il Lido. Occorre ripartire dal Comitatonone, e il nuovo governo dovrà convocarlo al più presto. Non ci sono soltanto le navi, ma anche i finanziamenti della Legge Speciale e la questione aperta della salvaguardia, a cominciare di Mose». Quanto alle navi. Pellicani suggerisce di «coinvolgere gli enti interessati e nel frattempo «ridurre i passaggi davanti a San Marco». Si ricomincia dunque- perché dopo i due gravi incidenti dell' estate - una nave in banchina a San Basilio per un guasto meccanico, un' altra in Riva Sette Martiri per la bufera, forti si sono levate le voci di chi chiede una soluzione drastica. Il governo è ormai convinto che le navi se ne debbano andare da San Marco. I comitati e i Cinquestelle chiedono di mandare le navi incompatibili «fuori della laguna». In mare o a Trieste. Le compagnie sono ora disposte a trattare, consapevoli dell' immagine negativa che porta la campagna contro i giganti del mare dentro la laguna. Gli ambientalisti ricordano il divieto di scavare canali e bacini di evoluzione. Gli studi ci sono, basta decidere. Dal naufragio della Costa Concordia sono passati quasi otto anni. --A.V.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Il Mose è costato sei miliardi di euro Le dighe mobili pronte a fine 2021

Approvato il Bilancio 2018: disavanzo di 194 mila euro, 74 milioni di lavori eseguiti e un ginepraio di contenziosi con le imprese

Un disavanzo di 194 mila euro. Lavori eseguiti nel 2018 per 74 milioni di euro. E la conferma che il Mose dovrebbe essere concluso e collaudato il 31 dicembre del 2021. Sono i dati del Bilancio 2018 del Consorzio Venezia Nuova, pubblicato ieri e firmato dagli amministratori straordinari Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, nominati dall' Anticorruzione di Raffaele Cantone al posto del Cda dopo lo scandalo e gli arresti del 2014. Cifre ufficiali, nero su bianco. Come il costo dell' opera, rimasto però fermo a 5.493 milioni, senza contare le ulteriori opere complementari per altro mezzo miliardo. Il bilancio svela anche molti retroscena di quello che è successo nella complessa macchina delle imprese del Mose negli ultimi anni. La serie di cause civili intentate dal Consorzio per il risarcimento danni alle imprese e ai responsabili dello scandalo 2014: 76 milioni di euro per «danno di immagine». Ci sono anche le cause del Consorzio Covela (gruppo Mantovani) con la richiesta di danni avanzata ai due commissari per ben 192 milioni di euro. E poi i contenziosi sui lavori «non fatti a regola d' arte». Come la «lunata» del Lido, diga foranea che dove ridurre le maree. Poi realizzata invece a protezione del Mose. Crollata in mare alla prima mareggiata, pochi giorni dopo il collaudo. Secondo l' impresa (Mantovani) è colpa dei progettisti (Technital). Secondo la Technital dei lavori mal fatti. Dopo un sopralluogo i tecnici del Consorzio hanno stabilito che bisogna intervenire con la sistemazione del fondale per evitare altri crolli. Contenziosi in piedi anche per la conca di navigazione di Malamocco. Anche questa danneggiata dalla mareggiata.

Decine di milioni il costo per la sistemazione. Ma la conca è in ogni caso «troppo piccola» per contenere le navi di ultima generazione. E definita «poco sicura» dai piloti del **porto**. Cause in piedi intentate anche dalla società croata Brodosplit, vincitrice della gara per la costruzione delle paratoie. Chiede due milioni in più rispetto al prezzo fissato. Aperte anche le cause civili con l' ex presidente Giovanni Mazzacurati, negli Stati Uniti dopo essere stato il protagonista dello scandalo e anche dell' inchiesta che ne è seguita. E infine i guasti tecnici. Ci vogliono almeno cento milioni di euro per riparare le criticità scoperte negli ultimi anni come i buchi nelle tubazioni sott' acqua, la corrosione delle cerniere e di parti vitali del sistema come le barre i tensionatori, gli steli. Infine, la manutenzione. L' unica gara avviata per la manutenzione delle paratoie di Treporti è stata annullata. In alto mare il progetto annunciato dal provveditore Roberto Linetti - nel frattempo andato in pensione - di trasferire il centro per la manutenzione delle paratoie a Marghera, nell' area ex Pagnan, liberando così la parte pregiata dell' Arsenal Nord e i Bacini di carenaggio. Tutto tace, e la manutenzione delle paratoie non è ancora partita. Gli impianti definitivi saranno installati entro il 30 giugno del 2020», si legge adesso nel bilancio depositato dai commissari del Consorzio, «e proseguono le prove di sollevamento del sistema nelle quattro bocche di **porto** (Treporti e Lido, Malamocco, Chioggia)». Ma le incognite sono ancora tante. Come concludere in due anni gli interventi che mancano proseguendo al ritmo di 76 milioni l' anno? -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Xinhua: Cogliendo l'opportunità della Cina, un porto italiano riacquista splendore

VADO LIGURE, Italia, 13 sett. (Xinhua) - Non lontano da un sito industriale abbandonato i cui metalli arrugginiti ne ricordano il passato manifatturiero, il **porto** di **Vado** Ligure racchiude una promessa per il futuro della città. Accanto al vecchio Reefer Terminal che finora ha smaltito principalmente carichi di banane e di ananas, aprirà a dicembre il nuovo **Vado Gateway Terminal**, frutto di una partnership tra aziende europee e cinesi: diventerà uno dei terminali più capaci d'Europa. La COSCO SHIPPING Ports, facente parte della China Ocean Shipping Corporation (COSCO), l'impresa di spedizione integrata più grande al mondo, ha acquistato una quota del terminal pari al 40%, un investimento che è secondo in ordine di grandezza all'investimento di APM Terminals, con sede nei Paesi Bassi e parte del conglomerato danese Maersk. "L'arrivo di COSCO in APM è stato accolto come un importante punto di svolta, che ha rafforzato questo gruppo fornendo una possibilità eccezionale che non avremmo avuto in uno scenario di investimento italiano," dichiara alla Xinhua il sindaco di **Vado** Ligure, Monica Giuliano. **CREAZIONE DI LAVORO** Le cose non vanno bene per l'occupazione in Italia, una delle economie più indebitate dell'Unione Europea (Ue). Nella regione della Liguria, dove si trova **Vado** Ligure, il tasso di disoccupazione è del 37,9 per cento tra i giovani di età compresa tra i 15 e i 24 anni, il più alto fra tutte le fasce di età, secondo le statistiche Ue. La città vantava fabbriche e industrie, molte delle quali negli ultimi anni hanno chiuso i battenti. Tuttavia, le imprese cinesi sono sbarcate fiduciose nel **porto**, portando fiducia anche tra la gente del luogo. "Gli investimenti cinesi a **Vado** sono positivi, perché stiamo attraversando un periodo di crisi," dichiara alla Xinhua il sindacalista Danilo Causa, responsabile CISL per i trasporti locali. APM Terminals prevede una crescita dell'organico di 240 dipendenti entro dicembre 2019, arrivando a 300 dipendenti entro la fine del 2020 e a circa 400 a pieno regime in questa città di 8.500 abitanti, afferma Paolo Cornetto, amministratore delegato dell'azienda a **Vado** Ligure. Un **porto** fiorente potrebbe avere un effetto moltiplicatore dell'occupazione, poiché alcuni studi hanno dimostrato che per ogni posto di lavoro se ne creano due per l'indotto, spiega Cornetto alla Xinhua. **UNA BOTTA DI VITA** Oltre al lavoro, il miglioramento in corso consentirà a **Vado** Ligure di vantare "l'unico terminal nella regione al momento in grado di gestire" le mega navi container, secondo Cornetto. I partner cinesi "aggiungono valore alla nostra presenza a **Vado** (Ligure), sia commercialmente (sia) a livello tecnico," aggiunge. Il nuovo terminal avrà una capacità annuale di 900.000 TEU, tre volte in più del vecchio terminal, e consentirà a **Vado** Ligure di competere con i porti europei più rilevanti. Enormi gru blu contrassegnate con l'acronimo dell'azienda produttrice, la cinese Zhenhua Port Machinery Company (ZPMC), costruiranno il sito di accatastamento più automatizzato d'Italia. Un nuovo impianto ferroviario a quattro corsie off-dock con una capacità di 14 treni al giorno consentirà



La Repubblica

Savona, Vado

inoltre un rapido accesso a Paesi dell' Europa centrale e settentrionale quali Svizzera, Germania e Francia. LA NUOVA VIA DELLA SETA Il legame tra la Cina e l' Italia risale al viaggio pionieristico del mercante ed esploratore veneziano Marco Polo lungo l' antica Via della Seta oltre sette secoli fa. Continuando questa tradizione, l' Italia all' inizio del 2019 ha firmato un memorandum d' intesa con la Cina sulla Belt and Road Initiative, che punta a riavvicinare varie parti del mondo tra loro migliorando le infrastrutture e tramite altri progetti. Notando che l' Italia è il primo paese del Gruppo dei Sette a firmare un tale accordo, Gian Enzo Duci, professore all' Università di Genova e presidente della Federazione nazionale degli Agenti raccomandatori e Mediatori Marittimi, ha dichiarato: "(Passerà attraverso l' Italia) una gran parte dei trasporti marittimi del presente e del futuro. E se siamo in grado di aggiornare la nostra infrastruttura stradale e ferroviaria, potremo diventare la porta cinese verso l' Europa centrale. " Secondo Cisco Wang, il rappresentante della COSCO SHIPPING a Vado Ligure, la sua azienda prevede di incrementare gli investimenti lungo la Belt and Road in uno spirito win-win, ossia vantaggioso per entrambe le parti. La Cina è il principale partner commerciale dell' Italia in Asia: l' anno scorso, il commercio bilaterale è cresciuto del 9,1 per cento raggiungendo 54.24 miliardi di dollari USA. UN FUTURO WIN-WIN La costruzione in corso a Vado Ligure è la più consistente in un porto italiano in questi anni. "Gli investimenti cinesi come quello a Vado Ligure sono necessari; se vogliamo sviluppare una determinata area dobbiamo accogliere questi investimenti. Non possiamo fermare il progresso," ha detto Giancarlo Vinacci, vicesindaco della vicina città portuale di Genova, che vanta il porto più trafficato d' Italia. L' anno scorso Genova è stata teatro del tragico crollo del Ponte Morandi, un disastro che ha acceso i riflettori su di un' urgenza italiana: quella di migliorare le infrastrutture. Li Shaofeng, consigliere commerciale presso il consolato cinese a Milano, afferma che i due Paesi vedono un grande potenziale per la cooperazione nell' ambito della costruzione delle infrastrutture: la Cina dispone di risorse finanziarie e di competenze tecniche, esattamente ciò di cui l' Italia ha bisogno. Paolo Firpo, responsabile delle operazioni container presso l' APM Terminals, afferma che il più grande cambiamento nel porto è stata la trasformazione da "impresa portuale" familiare "a una multinazionale". "È chiaro che il coinvolgimento di Maersk e COSCO ha portato a un potenziamento del porto; il fatto di lavorare con una cultura e con metodi diversi ha portato ad un aggiornamento professionale che trovo molto stimolante," dichiara Firpo. "Abbiamo percepito indicazioni positive sotto l' aspetto operativo e commerciale. " Enditem.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Gas e navi con la spina Onorato dà la carica: «Mancano le strutture»

L' amministratore delegato di Msc Crociere: «Effetto Ponte Morandi? Non c' è stato: nel 2019 crescita del 15% Spesi sul territorio 700 milioni» Alberto Quarati / GENOVA «Uno dei temi che sta a cuore alla nostra compagnia è il rispetto dell' ambiente. Stiamo investendo molto, sia sul fronte della possibilità di allacciare le navi in banchina alla rete elettrica, sia sulla nuova propulsione a gas naturale liquefatto. Purtroppo per queste modalità di rifornimento, oggi nei porti italiani non ci sono le infrastrutture». Così Gianni Onorato, amministratore delegato di Msc Crociere, parlando dei temi dell' energia verde al Festival della Comunicazione di Camogli. Onorato ricorda che Msc ha in ordine cinque navi da crociera a gas, per un investimento da oltre cinque miliardi di euro, e che la compagnia ha predisposto tutte le navi della flotta per l' allaccio alla corrente, in modo da poter spegnere i motori una volta ormeggiate in porto. Il manager ha anche ricordato gli investimenti sulla Liguria: «L' impatto economico sulla del gruppo sulla regione - dice Onorato - vale 1,5 miliardi di euro pari al 3% del suo Pil. Movimentiamo in Liguria circa 2,2 milioni di passeggeri, dove abbiamo 2.600 dipendenti, oltre un quarto dei 10 mila in Italia. Le spese dirette che facciamo sul territorio valgono 700 milioni di euro, di cui 70 milioni di acquisti da aziende e fornitori locali. Per fare un esempio, il chinotto che serviamo a bordo lo compriamo a Portofino». Onorato è tornato a parlare del crollo di ponte Morandi per colpa del quale si aspettava un calo dei passeggeri, «ma il calo non c' è stato; al contrario i nostri investimenti sono aumentati e grazie a questo siamo riusciti a incrementare i traffici del 15% nel 2019 rispetto al 2018». Investimenti in programma su Genova: l' arrivo a novembre della nuova ammiraglia "Grandiosa"; nuovi spazi nel porto grazie agli investimenti nel terminal di calata Bettolo, per cui l' Enac ha espresso delle perplessità sulla vicinanza al cono dell' aeroporto. «Niente che non si possa risolvere» conclude ottimista Onorato. -



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

L' ultimatum dei portuali «Stop in caso di maltempo»

Nessun accordo sul lavoro durante le allerte in vista dell' autunno. Scatta la linea dura

Matteo Dell' Antico

In caso di allerta meteo rossa, o comunque di forte vento, i portuali genovesi sono pronti a scioperare. Durante i giorni di maltempo, infatti, la decisione fermare il lavoro in banchina, all' interna dello scalo, spetta ai singoli terminal, che di fatto si comportano come vere e proprie aziende private attive su aree avute in concessione dall' **Autorità di sistema portuale**. I sindacati, dopo le recenti ondate di maltempo durante le quali lo scalo genovese non è stato chiuso, hanno chiesto la creazione di un nuovo regolamento per il lavoro in banchina, con norme che prevedano la chiusura del porto nel caso in cui venga meno la sicurezza dei lavoratori che operano nei terminal. C' è di più: sempre i portuali hanno chiesto da tempo che la decisione di fermare l' attività sui moli in caso di forte pioggia o di forti raffiche di vento, sia affidata a un tavolo di coordinamento composto dai rappresentanti dei lavoratori, da Palazzo San Giorgio, dagli enti locali, da Capitaneria di porto e da Arpal. «Abbiamo aspettato per mesi che venissero fatti i passi necessari - denuncia Davide Traverso (Fit-Cisl Liguria)- ma al momento davvero poco si è mosso. Proprio per questo, fino a quando non ci sarà una reale prevenzione a tutela della salute e della sicurezza dei portuali e dei marittimi, siamo pronti a mobilitarci». Dopo una lunga discussione all' interno del Comitato igiene sicurezza del porto, è in fase di ultimazione un documento denominato "Linee di indirizzo per la gestione delle situazioni di emergenza conseguenti ad avverse condizioni meteo" che per la Cisl «da solo non può essere considerato un significativo sviluppo atto a migliorare la sicurezza di tutti i lavoratori coinvolti». Dopo le ondate di maltempo che lo scorso autunno si sono abbattute sulla città, durante le quali per il sindacato «è stata messa a repentaglio la sicurezza dei lavoratori nei porti liguri, chiediamo un controllo mirato e capillare di tutto il territorio **portuale** con una regia pubblica degli enti, in primis dell' **Autorità di sistema portuale**, di capitaneria di porto e del previsore meteo Arpal. Va monitorata l' evolversi delle condizioni meteo prima e durante le allerte, al fine di poter decidere l' operatività o meno degli scali e dei terminal dove sono impiegati centinaia di lavoratori», aggiunge Traverso. Secondo Marco Sanguineri, segretario generale di Palazzo San Giorgio, il dossier che riguarda la sicurezza in banchina e «il lavoro di centinaia di portuali e marittimi che si trovano sui moli durante giornate di forte pioggia o forte vento, è un tema su cui l' attenzione Palazzo San Giorgio non è mai venuta meno. Proprio nei prossimi giorni - prosegue convocheremo un incontro con tutti i soggetti coinvolti per fare il punto della situazione e decidere i prossimi provvedimenti da adottare». Un primo tentativo di accordo sulla chiusura dei terminal in caso di allerta meteo, lo scorso febbraio, si è concluso con un nulla di fatto. Secondo i sindacati, la trattativa è fallita a causa di «una totale chiusura degli esponenti di Confindustria Genova» che rappresentano i terminalisti. Un atteggiamento di chiusura teso, secondo i rappresentanti dei lavoratori, a non voler affrontare minimamente il tema che riguarda lo stop al lavoro in banchina durante giornate di condizioni meteo avverse. -



Fit Cisl chiede la creazione di una cabina di regia che verifichi le condizioni di sicurezza nei porti liguri durante il maltempo

Traverso: non è accettabile che decisioni così importanti siano demandate ai singoli operatori Fit Cisl Liguria chiede la creazione di una cabina di regia incaricata di verificare le condizioni di sicurezza nei porti liguri durante i periodi di maltempo evitando di affidare tale valutazione, come attualmente avviene, ai singoli terminalisti che operano nello scalo. «In merito alle problematiche di sicurezza in presenza di allerta meteo, con riferimento alle aree di competenza delle Autorità di Sistema del Mar Ligure Occidentale (Genova, Prà, Savona, Vado Ligure) - ha spiegato il segretario regionale dell'organizzazione sindacale, Davide Traverso - la Fit Cisl Liguria ritiene che non siano stati fatti gli auspicabili e necessari passi a garanzia della sicurezza dei lavoratori. Dopo lunga e approfondita discussione in Comitato Igiene Sicurezza del Porto di Genova - ha reso noto Traverso - è in fase di ultimazione un documento denominato "linee di indirizzo per la gestione delle situazioni di emergenza conseguenti ad avverse condizioni meteo" relativo al solo porto di Genova. Il documento - ha precisato - non può essere considerato, da solo, significativo per il miglioramento delle condizioni sicurezza dei lavoratori. Servono risposte concrete, a partire dall'attivazione di una cabina di regia. In caso contrario siamo pronti alla mobilitazione». Traverso ha ricordato che il sindacato ha evidenziato la necessità di tale iniziativa subito dopo gli eventi meteo scatenatisi il 29 ottobre 2018 che hanno messo a repentaglio la sicurezza dei lavoratori nei porti liguri. «Chiediamo - ha ribadito - un controllo mirato e capillare di tutto il territorio di competenza attraverso una regia pubblica degli enti, in primis di Autorità di Sistema Portuale, Capitaneria e Arpal come previsore che monitori l'evolvere delle condizioni meteo prima e durante le allerta meteo, al fine di poter decidere l'operatività o meno degli scali e dei terminal. Non è accettabile che decisioni così importanti siano demandate ai singoli operatori, i quali, come già avvenuto, hanno in passato assunto decisioni di segno opposto rispetto a quanto condizioni meteo anche estreme avrebbero dovuto suggerire». «Riteniamo opportuno - ha specificato ancora il segretario regionale di Fit Cisl - il coinvolgimento di Regione Liguria, che si faccia parte attiva per la risoluzione di questa criticità estendendo anche al porto di La Spezia le tematiche sopracitate, che a oggi non sono state affrontate con la dovuta premura. Ribadiamo inoltre che finché non ci sarà una reale prevenzione in tema di salute e sicurezza dei lavoratori portuali e marittimi che operano nei bacini liguri - ha concluso Traverso - siamo pronti ad attuare tutte le iniziative sindacali a tutela e in rispetto dei lavoratori interessati».



L'analisi I governi ciclicamente promettono alla Liguria e Genova il federalismo fiscale senza però mantenerlo

Porto, l'autonomia chimera

di Aldo Lampani Nella "battaglia" per l'autonomia lanciata da alcune regioni del Nord, che pongono tra dieci e venti i punti di autogestione, la Liguria per ora non c'è. Eppure se il territorio della ex Repubblica di Genova si limitasse a chiedere una gestione più ampia del solo gettito dei propri ricavi portuali, avrebbe risolto in un sol colpo una parte davvero importante dei propri problemi produttivi e occupazionali. Le pubblicazioni di Bankitalia dedicate alla Liguria sono una buona lettura, dove spesso si trovano, a voler cercare, tanti spunti ed idee, per un territorio che non si sforza abbastanza per crearne di nuove. Un esempio, dove le percentuali dettano lo spartito. Ricorda l'Istituto che: "I trasporti e la logistica costituiscono un settore di particolare rilievo per l'economia ligure, data anche la sua naturale vocazione marittima: secondo dati Istat, nel 2010 essi impiegavano infatti il 7% degli occupati complessivi e producevano il 9,9% per cento del valore aggiunto della regione (i corrispondenti valori per il paese si attestano rispettivamente al 4,3% e al 5,6%). Un'indagine condotta dalla Banca". Cioè il comparto "vale" almeno quanto l'industria in senso stretto. Ma c'è di più: nel 2011 (cioè in piena crisi post subprime) l'incidenza media della logistica sul complesso dei costi delle aziende manifatturiere si è attestata al 4,7%. Si trattava di un valore più contenuto della media nazionale e di quella dell'area nordoccidentale, pari rispettivamente al 5,7% e al 5,8% per cento. Oggi ragioniamo su percentuali in aumento tra i due ed i tre punti percentuali per merci di pregio. Questo divario trova spiegazione, oltre che nella prossimità delle imprese agli scali portuali per le spedizioni a lungo raggio, nella peculiare composizione del tessuto manifatturiero regionale: la Liguria presenta infatti una modesta diffusione dei comparti che a livello nazionale si caratterizzano per costi logistici elevati e una specializzazione relativa in settori che si trovano nella situazione opposta. Il Settore del tessile-abbigliamento, per il quale nella media del Paese l'incidenza dei costi logistici è dell'8,5%, occupa solo il 2,7% degli addetti alla manifattura ligure, contro il 14% del Paese. Ciò significa, lapalissianamente, che avviare attività di nicchia dei maggiori comparti in aree contigue al porto creerebbe elevata occupazione a costi di spedizione limitati e pertanto a maggiore valore aggiunto. Un dato che fa il paio con un altro punto di rilancio della città. L'autonomia "a denaro" degli scali potrebbe rappresentare un volano importantissimo in termini di lavoro, occupazione, ricavi locali e nazionali. Perché un euro investito sulle banchine offre un ritorno di 30 euro in termini di ricavi. E invece ci si ragiona tantissimo, si arriva a un niente dall'accordo e alla fine non si conclude mai nulla in termini definitivi. **Assoporti** rinnova come un mantra la richiesta di una maggiore autonomia finanziaria dei porti italiani. Eppure il cosa chiede, letto dai competitor esteri, sembra quasi un niente. Ci si limita, da parte dell'associazione degli scali nazionali, a impegnare il Governo a concedere un incremento delle misure di autonomia finanziaria limitate oggi all'1% dell'Iva prodotta dagli scali



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

sopra i 70 milioni. Alla richiesta di autonomia gestionale delle finanze, di solito da Roma si risponde con l' impegno a rivedere gli iter di ripartizione delle risorse già destinate ai porti. E per assurdo il finanziamento alle infrastrutture viene spesso ritenuto e scambiato con ciò che le autorità portuali richiedono. Mentre la gestione quotidiana degli scali, con borsellino proprio per fare la spese e sul quale poter risparmiare quando serve, si continua a non prenderla in considerazione. Nel frattempo l' Europa del Nord (e non solo) fa numeri soprattutto grazie agli interventi pubblici in termini di agevolazioni sulle tariffe ed imposte. Tutte opportunità, queste ultime, che Genova sogna a vuoto. Che Genova sia riuscita a crescere sugli stessi livelli percentuali senza alcuna opportunità del genere sa di miracolo. E la speranza di poter fare da sé, per sé e per il bene comune, era basato sulla nuovissima legge di riforma in discussione in Parlamento. Si pensava fosse più coraggiosa. Invece nulla o quasi.

In Comune

A Genova torna la dinastia gradita ai signori del casello

Il sindaco nomina Maresca assessore. Il padre vicino ai Gavio, il fratello legale di Autostrade

Ferruccio Sansa

La Mecca delle grandi opere: ecco Genova oggi. Qui si sta realizzando il Terzo Valico (6,2 miliardi), mentre Autostrade ha in ballo partite importanti: la Gronda (4,3 miliardi) e il contenzioso per il nuovo ponte (oltre 200 milioni). Per non parlare della privatizzazione dell' aeroporto cittadino. Intanto il sindaco Marco Bucci, centrodestra, sceglie un nuovo assessore chiave. È Francesco Maresca (Lista Bucci) che si occuperà di Sviluppo Economico Portuale e Logistico. Ma qualcuno, come Stefano Giordano (M5S), solleva dei dubbi: "Ci chiediamo se sia adatto a occuparsi di logistica visto che diversi suoi familiari sono impegnati con soggetti privati che hanno progetti miliardari a Genova". Già, la famiglia Maresca la trovi ovunque si parli di logistica e infrastrutture. Una dinastia con molti contatti politici. Partiamo proprio dal capostipite Maurizio, professore universitario a Udine e noto avvocato con esordi genovesi, ma oggi attivo anche a Roma, Milano e Bruxelles. Fu consulente di Graziano Delrio (governo Renzi) in materia di infrastrutture. "Sono stato io - spiegò Maresca Sr. al Fatto - ad andare a Bruxelles e a contrattare la proroga fino a 4 anni della concessione di Autostrade in cambio della Gronda e di altre opere per 8,5 miliardi. Se non ci fossi stato io, non l'avremmo spuntata. L'alternativa era alzare i pedaggi in tutta Italia del 4-6%". Ma già allora ci fu chi storse il naso: Maresca infatti è stato avvocato dell'Aiscat, la Confindustria dei concessionari autostradali, per cui, sono parole di Maresca, seguì la causa "per prorogare le concessioni". Non solo: "Sono stato designato da Benetton per il cda di Impregilo, ma ho lasciato l'incarico da anni". Nelle carte dei Ros di Firenze dell'inchiesta sulle grandi opere il nome di Maresca (non indagato) compare più volte. In particolare nelle intercettazioni: "Fino a oggi noi abbiamo avuto mandato da Gavio a fare i suoi interessi e questo va benissimo ma in una logica di collaborazione con lo Stato se adesso noi cosa facciamo? a parte che non ce lo chiedono non ce lo hanno nemmeno chiesto", disse Maresca al figlio il 20 giugno 2015. I carabinieri sostenevano che Maresca, nonostante lavorasse per lo Stato "nel contempo, per come emerge dalle conversazioni rilevate, utilizza informazioni e contatti che gli derivano da questo incarico, per curare, remunerato, gli interessi del gruppo Gavio, interessi confliggenti con quelli rappresentati dal neo ministro alle Infrastrutture Delrio che intende rinegoziare le favorevoli condizioni concesse dal predecessore". L'ipotesi accusatoria non ebbe seguito. "Non ero consulente di Gavio", assicurò Maresca, "lavoravo nella struttura di missione del ministero, non retribuito". È il 11 giugno 2015 quando riceve un sms da Alberto Bianchi, allora presidente di Open (Bianchi, non toccato dall'inchiesta, spiegò che i contatti non riguardavano la fondazione renziana): "Riusciamo a vederci prima di martedì? Alle 9 devo vedere Bonaretti (Mauro, capo di gabinetto di Delrio, ndr)". Di quell'incontro Maresca informa poi Fabrizio Palenzona che "come presidente dell'Aiscat è interessato alla questione del rinnovo delle concessioni, argomento oggetto dell'incontro Maresca/Bianchi", annotano i carabinieri. Maresca Sr. era stato anche consulente di Claudio Burlando, ministro dei Trasporti nel primo governo Prodi (in quegli anni Maresca entrò nel cda di Alitalia). A Trieste con la giunta di centrosinistra l'avvocato genovese fu scelto per guidare l'Autorità Portuale, mentre a Genova collaborò con la sindaca



Il Fatto Quotidiano

Genova, Voltri

Marta Vincenzi. Ma quando arriva il centrodestra Maresca non cade di sella. Bucci lo sceglie come ambasciatore di Genova nel mondo (carica onorifica). Intanto la città è diventata capitale delle grandi opere. Come presidente dell' Autorità Portuale - voluto dal governatore Giovanni Toti - è arrivato **Paolo Emilio Signorini**, ex delfino di Ercole Incalza, gran signore degli appalti pubblici. Anche per **Signorini** (nemmeno lui indagato) gli investigatori fiorentini chiesero nel luglio 2015 la proroga delle intercettazioni. Nessun addebito penale, al massimo l' appartenenza a un comune milieu. Ma non c' è soltanto Maurizio. C' è anche suo figlio Davide che è avvocato di Autostrade per le questioni genovesi. E ora il fratello Francesco, assessore alla Logistica, avrà un ruolo chiave in partite come la Gronda. C' è anche la privatizzazione dell' aeroporto - dove il Comune non è azionista, ma certo ha voce in capitolo - che fa gola ai Benetton.

Genova: cresce Start 4.0, entro fine ottobre pronti i primi bandi per progetti di ricerca

Finanziato dal Mise, il Competence center genovese si occupa di sicurezza e ottimizzazione delle infrastrutture strategiche

Cresce a Genova e sta preparando i bandi di ricerca di prossima pubblicazione il Centro di competenza "Sicurezza e ottimizzazione delle infrastrutture strategiche - Start 4.0", uno degli otto centri istituiti dal governo nel 2018 per favorire l'innovazione del tessuto industriale italiano e in particolare delle piccole e medie imprese, far crescere le competenze professionali e trasferire conoscenza da Università ed enti di ricerca alle imprese. In questa fase, dopo l'avvio amministrativo, stanno prendendo forma gli organi tecnici e istituzionali di Start 4.0 per l'avvio della fase operativa: entro la fine di ottobre saranno pronti i primi bandi per progetti di ricerca. Con sede in corso Perrone, vicino all'area di Ponte Morandi, Start 4.0, finanziato dal Mise, si occupa di tutte le possibili declinazioni della sicurezza, (safety, security e cyber security) in cinque domini applicativi: energia, trasporti, idrico, produzione, porto, con una forte vocazione al monitoraggio di infrastrutture strategiche connesse alla viabilità. Da oggi Liguria Business Journal collabora con Start 4.0 e le realtà che ne fanno parte. Periodicamente il giornale pubblicherà focus e approfondimenti su temi relativi a security, safety, cyber security e all'industria 4.0. Gli 8 Competence center I Competence center sono poli ad alta specializzazione, costituiti secondo il modello di partenariato pubblico-privato, da almeno un organismo di ricerca e da una o più imprese con un numero di partner pubblici che non può superare la misura del 50% dei partner complessivi. Devono mettere a disposizione delle aziende linee-pilota innovative per diverse tecnologie e costituire un punto di riferimento su ambiti di alta tecnologia come big data, iot, robotica e cybersecurity. Possono contare su un totale di circa 400 imprese coinvolte insieme a Università e centri di ricerca e sull'assegnazione da parte del Mise di fondi per circa 73 milioni di euro complessivi per la fase di start up, che andranno a coprire il 50 % delle spese di ciascun polo. Questi gli otto centri nazionali: Manufacturing 4.0, Politecnico di Torino, Made in Italy 4.0, Politecnico di Milano, Bi-Rex, Università di Bologna, Artes 40, Scuola Superiore Sant' Anna di Pisa, Smact, Università degli studi di Padova, Industry 4.0, Università degli Studi di Napoli Federico II Start 4.0, Cnr - Consiglio nazionale delle ricerche di Genova Cyber 4.0, Università degli Studi di Roma "La Sapienza". Start 4.0 è il risultato di un lungo percorso di analisi e pianificazione condotto dal Cnr, nel ruolo di capofila del partenariato pubblico/privato, dall'Università di Genova e con il supporto di molte aziende del territorio, dell'Istituto Italiano di Tecnologia e delle istituzioni pubbliche della Liguria, tra cui l' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Orientale e quella del Mar Ligure Occidentale. La piattaforma tematica su cui si sviluppano le attività del Centro è stata definita, anche attraverso il confronto con tutti i player del territorio (associazioni di categoria, enti locali, distretti tecnologici, poli di ricerca e innovazione costituiti nell'ambito delle politiche regionali di ricerca e innovazione). Si punta, da un lato, a coinvolgere l'intero territorio ligure come test-bed per una rigorosa sperimentazione e applicazione delle tecnologie abilitanti Industria 4.0 volte al miglioramento dei processi e della loro efficienza, alla loro protezione e sicurezza con particolare riferimento alle infrastrutture strategiche, produttive e idriche, dall'altro lato si intende coniugare la dimensione locale con quella nazionale e internazionale, attraverso l'attivazione di confronti sistematici con i cluster nazionali e con le principali piattaforme e iniziative europee. Componenti di Start 4.0 Start 4.0 coinvolge le seguenti realtà del tessuto economico imprenditoriale genovese e ligure: Abb, Abirk italia, Aitek, Aizoon Consulting, Ansaldo Energia, Ansaldo Sts, Augentes, **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure



BizJournal Liguria

Genova, Voltri

orientale, **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Ligure occidentale, Camelot Biomedical Systems, Centro per gli studi di tecnica navale Cetena, Circle, Consorzio Ligure delle Piccole e Medie Imprese per il Distretto Ligure delle Tecnologie Marine, Dgs, Digimat, Distretto Ligure delle Tecnologie Marine società consortile a responsabilità limitata, Ett, European Chemical Management Italia società a responsabilità limitata, Flairbit, Fondazione Istituto Italiano di Tecnologia (Iit), Fondazione Ricerca e Imprenditorialità, Fos, Gruppo Sigla, Imaging Technology Abruzzo, Isc, Iren, Leonardo, Liguria Digitale, Netalia, Rina consulting, Sedapta, Siit, Softeco sismat, Softjam, Stam, Tecnologie innovative per il controllo ambientale e lo sviluppo sostenibile. Le imprese sono state selezionate attraverso la risposta a un avviso pubblico per manifestazione di interesse sulla base di un processo valutazione di specifiche caratteristiche tecniche e di aspetti di solidità economica coerenti con le finalità programmatiche del Centro.

Msc vale il 3% del Pil della Liguria. Onorato: "Aumentano investimenti e traffici"

GENOVA - L' impatto economico sulla Liguria del gruppo Msc vale 1,5 miliardi di euro pari al 3% del Pil della regione stessa: Gianni Onorato, Ceo di Msc Cruises, del gruppo snocciola i dati relativi a quella che è il rapporto con **Genova** e con la Liguria. " Movimentiamo in Liguria circa 2,2 milioni di passeggeri - ha detto Onorato - dove abbiamo 2.600 dipendenti, oltre un quarto dei 10mila in Italia. Le spese dirette che facciamo sul territorio valgono 700 milioni di euro, di cui 70 milioni di acquisti da aziende e fornitori locali. Per fare un esempio, il chinotto che serviamo a bordo lo compriamo a Portofino". Onorato è tornato a parlare del crollo di ponte Morandi per colpa del quale si aspettava un calo dei passeggeri , "ma il calo non c' è stato; al contrario i nostri investimenti sono aumentati e grazie a questo siamo riusciti a incrementare i traffici del 15% nel 2019 rispetto al 2018". Investimenti in programma su **Genova**, cinque nuove navi in costruzione e l' arrivo a novembre della nuova ammiraglia Msc Grandiosa; nuovi spazi nel **porto** grazie agli investimenti nel terminal di calata Bettolo per cui l' Enac ha espresso delle perplessità sulla vicinanza al cono dell' aeroporto. "Niente che non si possa risolvere", ha concluso ottimista Onorato. Approfondimenti Calata Bettolo, le gru saranno alte 80 metri: Msc presenta lo studio a Enac **Porto** di **Genova**, al terminal Messina un nuovo servizio di Msc Prime prove in mare per MSC Grandiosa: varo a novembre, far tappa fissa a **Genova**

The screenshot shows the article content on the PrimoCanale.it website. The main headline is "Msc vale il 3% del Pil della Liguria. Onorato: 'Aumentano investimenti e traffici'". The sub-headline reads "Il gruppo di Aponte vale almeno 1,5 miliardi di Euro". The article text is partially visible, starting with "GENOVA - L'impatto economico sulla Liguria del gruppo Msc vale 1,5 miliardi di euro pari al 3% del Pil della regione stessa: Gianni Onorato, Ceo di Msc Cruises, del gruppo snocciola i dati relativi a quella che è il rapporto con Genova e con la Liguria." Below the text, there are social media sharing icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and Email. A section titled "Approfondimenti" lists related topics like "Calata Bettolo, le gru saranno alte 80 metri: Msc presenta lo studio a Enac" and "Porto di Genova, al terminal Messina un nuovo servizio di Msc". At the bottom, there is a "Comments" section with a form and a "PRIMO" logo in the footer.

Il Nautilus

La Spezia

AdSP Mar Ligure Orientale: Da Lunedì 9 Settembre parte un Road Show negli USA

Il Gruppo Contship Italia, operatore terminalistico e intermodale leader in Italia e l' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** (porti di La Spezia e Marina di Carrara), in partnership per questa missione, hanno iniziato stamani a New York, il loro secondo Road Show negli USA per promuovere i vantaggi legati alla connettività marittima e intermodale della Spezia ed il modello di offerta integrata di Contship. Il Road Show è stato organizzato con il supporto della Camera di Commercio Americana in Italia ed il patrocinio delle **Autorità Portuali** di New York/New Jersey e di Long Beach, della Camera di Commercio di Long Beach e dei Consolati Generali Italiani a New York e Los Angeles. Gli Stati Uniti sono uno dei partner commerciali più importanti per l'italia e per i traffici del porto spezzino. Oggi presenti all' evento, realizzato presso il Marriott Hotel di Newark (New Jersey) più di 40 operatori USA , oltre al Console Italiano a New York, Francesco Genuardi, e al Direttore della Port Authority di New York/New Jersey, Sam Ruda. Illustrati alla platea i vantaggi dell'offerta intermodale integrata di Contship e le potenzialità delle infrastrutture del porto della Spezia. Carla Roncallo, che ha partecipato all' evento di New York, in qualità di Presidente della **Autorità di Sistema portuale** di La Spezia e Carrara, dopo aver illustrato le infrastrutture esistenti ed in progetto nel porto della Spezia, ha commentato: 'Questi eventi sono mirati ad interagire in maniera molto diretta con gli operatori, i soggetti cioè che sono realmente interessati alla movimentazione della merce e credo siano davvero utili per incrementare i nostri traffici. Noi, come soggetto istituzionale, illustriamo le nostre infrastrutture attuali e e quelle in progetto, mentre lasciamo poi al terminalista il compito di approfondire la parte prettamente commerciale. E' una formula già sperimentata lo scorso anno, che sembra funzionare molto bene. Tra le altre infrastrutture, abbiamo in particolare illustrato il nostro nuovo centro servizi alla merce, di prossima apertura a Santo Stefano Magra primo in Italia e tra i più all' avanguardia in Europa, che ospiterà lo Sportello Unico Doganale, realizzato in attuazione della norma generale e che aprirà in anteprima rispetto all' uscita del decreto attuativo, di prossima emanazione.' 'Siamo contenti di ritornare negli USA dopo gli incontri dello scorso anno a New York e Toronto' ha dichiarato Daniele Testi, Marketing & Corporate Communication Director del Gruppo Contship Italia - specialmente in questo anno in cui Contship taglia il traguardo dei 50 anni di attività in questo business. Gli Stati Uniti sono uno dei partner commerciali più importanti per l'italia e per i traffici di La Spezia Container Terminal. Abbiamo incontrato oggi e continueremo ad incontrare clienti, spedizionieri, operatori logistici, partner americani e internazionali per illustrare i vantaggi dell'offerta intermodale integrata di Contship e le potenzialità delle infrastrutture del porto della Spezia. Sono elementi fondamentali sia per l'efficienza operativa sia per minimizzare i crescenti rischi di ritardi e interruzioni nelle catene di approvvigionamento globali messe a dura prova, anche in Europa, dagli effetti del cambiamento climatico. I bassi livelli di acqua nel Reno, una delle vie principali dal Nord Europa per servire la Svizzera, sono solo uno degli esempi dei rischi che rendono conveniente e appetibile la soluzione via Sud da La Spezia.' La delegazione è composta anche da Peter Hill (Direttore Commerciale di Gruppo), Nicolò Marrali (Responsabile vendite di Hannibal, l' operatore multimodale di Contship), Monica Fiorini, Responsabile Comunicazione, Promozione e Marketing dell' **AdSP**. Dopo New York, la delegazione Contship visiterà anche Long Beach (12 e 13 Settembre) e Houston (16 e 17 Settembre).



Un unico scalo per La Spezia e Carrara

Francesco Di Sarcina, segretario generale presenta il progetto per il futuro

Vezio Benetti

AMBURGO La Spezia e Carrara unico scalo. È questo uno dei progetti futuri dell'Autorità di Sistema portuale del mar Ligure orientale come spiega ai nostri microfoni il segretario generale Francesco Di Sarcina. L'idea è quella di mettere sotto un'unica gestione le banchine per evitare concorrenza, creando uno scalo unico con luoghi diversificati. Importante anche l'aspetto ambientale per l'Authority che lavora su un progetto che riduca emissioni e rumori in banchina. Crociere e traffico merci possono andare d'accordo? La nostra organizzazione cerca di far crescere entrambi i comparti facendo in modo che dove interviene uno, non intervenga l'altro.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo.it'. At the top, there is a navigation bar with 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO'. The main headline reads 'Un unico scalo per La Spezia e Carrara'. Below the headline, it states 'Francesco Di Sarcina, segretario generale presenta il progetto per il futuro' and 'Di Vezio Benetti'. A video player is present with an error message: 'Your browser does not currently recognize any of the video formats available. Click here to visit our frequently asked questions about HTML5 video.' To the right of the video is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo e-mail', and 'Registra!'. Below the video, there are social media sharing icons and a 'ABBONATI E EFFETTUA IL LOGIN' button. A section titled 'ARTICOLI CORRELATI' lists 'Gruppo Moby: ricavi in crescita' and 'Scatti del Seatrade Europe'. On the far right, there is a 'ULTIME POPOLARI VIDEO' section with several article thumbnails and titles, such as 'Ancona: ottimo risultato per le crociere' and 'Chiffresecchia supera i 2 milioni e mezzo di crocieristi'.

Commissario, è questione di giorni

Contatti frenetici col ministro De Micheli «per un mandato mirato»

SI LAVORA per dare un commissario all' **Autorità portuale** nel giro di pochi giorni. La conferma è venuta ieri mattina durante l'incontro tra il sindaco de Pascale e associazioni di categoria ed operatori portuali. La fretta è dettata dal fatto che con la sospensione del presidente Daniele Rossi, del segretario generale Paolo Ferrandino e del direttore tecnico Fabio Maletti, l'Adsp è praticamente bloccata nell'operatività. «PUNTIAMO ad una nomina molto veloce - ha spiegato il sindaco parlando dei contatti in corso con il ministro delle Infrastrutture e Trasporti Paola De Micheli - appunto una questione di giorni, e con un mandato molto mirato. C'è la necessità stringente di mettere l'Adsp nelle condizioni di operare a pieno ritmo. Nel caso che l'iter giudiziario nei suoi vari livelli, facesse decadere il provvedimento di sospensione a carico del presidente Rossi, il commissario lascerebbe l'incarico e si ristabilirebbe il vertice che ha guidato l' **Autorità portuale** fino a tre giorni fa». Il commissario dovrebbe occuparsi di tre temi urgenti: progetto Hub **portuale**, manutenzione ordinaria dei fondali, sviluppi tecnici della vicenda Berkan B. Gli operatori portuali hanno sostenuto la posizione del sindaco, illustrando anche i contenuti della lettera inviata al ministro, al sindaco e al presidente della Regione Bonaccini, dal presidente dell'Unione Utenti Riccardo Martini. «Dopo circa 10 anni di attesa - scrive Martini - adesso il pericolo è che con un vertice dell'Ente **Portuale** azzerato, il progetto hub **portuale** subisca ulteriori rallentamenti, non più sostenibili da un'industria marittima che si evolve molto velocemente, e che quindi il nostro porto possa subire perdite di traffico e di occupazione. Ci appelliamo al ministro, affinché vengano prese al più presto tutte le misure atte a garantire la piena operatività dell'Adsp, inclusi tutti gli atti di ordinaria e straordinaria amministrazione che necessitano sia il progetto hub **portuale** che la manutenzione ordinaria dei fondali del Canale Candiano, al fine di garantire la competitività del nostro porto». Sul fronte politico, il capogruppo di Ravenna in Comune, Massimo Manzoli, ha chiesto di parlare del caso in un question time alla presenza del sindaco. Manzoli chiede di sapere «in quali tempi verrà rimossa la Berkan B e gli altri sei relitti». Altri due quesiti: «Se il Comune non ritenga indispensabile sollecitare il ministro competente affinché il commissario da nominare, in sostituzione degli attuali vertici di Adsp, abbia tra i propri compiti espliciti proprio la rimozione del Berkan B e risulti comunque non appartenere alle amministrazioni portuali e marittime coinvolte nella presente vicenda» e «se il Comune di Ravenna intende agire nei confronti di eventuali responsabili di reati ambientali nel proprio territorio». Io. tazz.



PORTO-OIL&GAS

Alberghini: «Ravenna rischia il ko»

«NONOSTANTE le parole di ottimismo espresse dal sindaco de Pascale sul futuro del porto, restano forti le perplessità e le preoccupazioni per il futuro dello scalo ravennate». E' quanto afferma il consigliere comunale Massimo Alberghini della Lega. «Certamente non ci tranquillizzano le affermazioni di De Pascale - afferma Alberghini - sulle assicurazioni ricevute dal ministro delle Infrastrutture che ha garantito che metterà in campo tutte le azioni necessarie a garantire il successo del progetto. Troppo volte in passato abbiamo visto Ravenna messa in secondo piano dai palazzi romani e soprattutto quando questi erano occupati dal Pd». Nella speranza che le vicende giudiziarie «vengano prontamente chiarite, non possiamo permetterci ulteriori slittamenti e farci trovare impreparati ad affrontare l' emergenza». Ravenna «ha esaurito il suo tempo, in un mercato in cui la concorrenza è sempre più agguerrita e occorre proporsi con efficienza, competitività e prontezza». Ogni giorno di ritardo «può risultare determinante per il rilancio o l' affossamento del porto». E tutto questo «dopo il blocco delle attività estrattive promesso dal nuovo governo che rende vano tutto il lavoro svolto in questi mesi per effettuare le modifiche necessarie a tutelare il distretto offshore ravennate. Probabilmente i vertici locali e nazionali del Pd non si rendono conto che disperdere il know out acquisito in tanti anni significa non recuperarlo più».

Alberghini: Ravenna rischia il ko
«NONOSTANTE le parole di ottimismo espresse dal sindaco de Pascale sul futuro del porto, restano forti le perplessità e le preoccupazioni per il futuro dello scalo ravennate».

Molestie alle studentesse, libero l'insegnante sospeso dalla scuola, il racconto di una ex allieva
L'insegnante è stato sospeso dalla scuola per molestie alle studentesse. La vicenda è raccontata da una ex allieva.

Le concessioni demaniali prorogate fino al 2033
Il governo ha prorogato le concessioni demaniali fino al 2033.

Treni, da lunedì una fermata per Classe
Da lunedì una fermata per Classe sui treni.



investimenti a rischio

Ravenna, sospesa l' Autorità portuale

Ilaria Vesentini

Sono giorni drammatici - così li definisce il presidente di Confindustria Romagna, Paolo Maggioli -per gli imprenditori ravennati e per le prospettive dei due pilastri economici del territorio: il distretto dell' oil&gas e il porto. Nel giro di poche ore sulla città dei mosaici sono piombati lo stop del neonato Governo giallo-rosso a nuove attività di esplorazione ed estrazione di idrocarburi e la misura cautelare di sospensione di tutti i vertici dell' Autorità portuale di Ravenna (presidente, segretario generale, direttore tecnico) decisa dalla Procura romagnola che accusa i tre del reato di inquinamento ambientale per l' affondamento, lo scorso marzo, del relitto della motonave turca Berkan B nel canale Piomboni. La prima notizia mette a rischio la sopravvivenza del più importante distretto italiano dell' oil&gas, 8mila posti di lavoro e rischia di paralizzare tra l' altro i 2 miliardi di euro di investimenti annunciati a Ravenna da Eni. «Vorremmo capire quale strategia energetica ha in mente questo Governo per l' Italia, perché il metano è l' energia più pulita e sostenibile che abbiamo a disposizione in abbondanza, con cui gestire la transizione verso le fonti rinnovabili», afferma Maggioli. La seconda notizia, quella giudiziaria, riaccende invece l' allarme di un nuovo rinvio dei lavori di approfondimento dei fondali nel porto. Cantieri per 250 milioni di euro vitali per far arrivare le grandi navi dal Far East, di cui si discute da un decennio e che aspettavano il bando di gara a fine mese. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Ravenna e Dintorni

Ravenna

PORTO

Sospesi i vertici di Autorità portuale «ma l' iter per l' escavo non subirà ritardi»

Il provvedimento del gip su richiesta della procura per il caso della nave Berkam B e i sospetti di inquinamento. Rassicurazioni da via Antico Squero e Palazzo Merlato

Il porto è senza timoniere. Il giudice per le indagini preliminari del tribunale di Ravenna ha accolto la richiesta presentata dalla procura per una misura interdittiva a carico dei massimi vertici dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico centro-settentrionale, dicitura ufficiale dell' Autorità portuale di Ravenna. Il presidente **Daniele Rossi**, il segretario generale Paolo Ferrandino e il direttore tecnico Fabio Maletti sono sospesi dall' incarico per un anno (durata massima del provvedimento) alla luce degli elementi portati dal pubblico ministero a sostegno dell' accusa di concorso in inquinamento ambientale, abuso e omissione di atti d' ufficio nell' ambito dell' inchiesta sul parziale affondamento del relitto della motonave Berkan B nel canale Piomboni alla penisola Trattaroli. Tra gli indagati figura una quarta persona, il perito industriale Lorian Bernardini: non ha incarichi pubblici ma è il proprietario dello scafo e stava conducendo la demolizione «senza qualifica e competenza adeguata», dice il gip. I tre dirigenti sotto inchiesta ora verranno ascoltati dai magistrati in interrogatorio di garanzia e potranno chiedere la revoca della misura cautelare. Difficile che la richiesta venga accolta dal gip che l' ha appena emessa: in tal caso le difese faranno appello alle sedi opportune. In estrema sintesi la procura ritiene che Ap - rappresentata dai suoi vertici per le responsabilità del caso - non abbia fatto quanto in suo dovere per impedire l' inquinamento conseguente all' affondamento causato da imperizia nello smantellamento e alle segnalazioni della guardia costiera. Invece di revocare la concessione al privato la rinnovò. Ap dal canto suo già in passato sostenne di aver fatto tutto quanto in suo potere ritenendo che alcune competenze fossero della capitaneria. Il rischio di reiterazione del reato, ravvisato dal giudice, riguarda la presenza di altri tre relitti ormeggiati nel Piomboni anche se per questi era stata fatta la bonifica interna a differenza del Berkan che conteneva carburante. La divulgazione della notizia sulla stampa locale ha scosso l' ambiente portuale: con i vertici di Ap sospesi, che ne sarà del progetto per l' approfondimento del Canale arrivato ormai alle ultime curve prima dell' emissione del bando di gara? Arrivano rassicurazioni sul proseguimento dell' iter da più parti, in primis dai diretti interessati che respingono gli addebiti ritenendoli errati nei loro presupposti di attribuzione soggettiva e infondati nel merito: «L' Autorità portuale garantisce il proseguimento di tutte le proprie attività istituzionali, con parti colare riferimento al rispetto delle tempistiche connesse al progetto hub ed alle operazioni per la rimozione della Berkan B, i cui necessari adempimenti amministrativi sono già ultimati e pronti per la pubblicazione». Sulla stessa lunghezza d' onda il sindaco Michele de Pascale: «I fatti giudiziari riguardano una vicenda molto rilevante dal punto di vista della tutela ambientale, ma che è totalmente disgiunta ed estranea alla procedura amministrativa che riguarda l' hub portuale e quindi in nessun modo correlata o correlabile al suo buon esito». Per il 18 settembre è in programma e confermata la conferenza dei servizi che dovrebbe dare l' ultimo definitivo parere favorevole che manca per emanare il bando. Secondo quanto si apprende non mancherebbe più nulla per il sì e a quella riunione Ap potrebbe semplicemente essere spettatore interessato. Per la fine del mese i tre dirigenti indagati contano di aver già una risposta sulla possibilità di revoca della sospensione e in quel caso sarebbero loro a firmare la maxi gara da 250 milioni di euro. In caso contrario il ministero dovrebbe nominare un commissario incaricato di seguire la partita hub. Alle Infrastrutture e Trasporti, con il nuovo governo rossogiallo, c' è la vicesegretaria del Pd Paola De Micheli già coinvolta



Ravenna e Dintorni

Ravenna

nel periglioso iter di autorizzazione come componente del Cipe per conto del ministero dell' Economia sotto il primo governo Conte. (and.a.)

SetteSere Qui

Ravenna

PORTO | Indagati per inquinamento ambientale per il collasso della Berkan B

Sospesi i vertici di Autorità di sistema, possibile slittamento del progetto Hub

Preoccupa non poco la bufera che si è abbattuta sul **porto** di **Ravenna** dopo che il gip Janos Barlotti, su richiesta della Procura, il 9 settembre ha sospeso i vertici di autorità portuale, il presidente Daniele Rossi, il segretario generale Paolo Ferrandino e il dirigente tecnico Fabio Maletti nell'ambito dell'indagine per inquinamento ambientale che ha portato al sequestro della Berkan B, motonave inabissatasi in piallassa Piomboni. La sospensione dell'incarico è per un anno e a giorni è atteso l'interrogatorio di garanzia. Il relitto era stato sequestrato d'urgenza il 3 luglio dopo una relazione della Capitaneria di **Porto** secondo cui c'era un possibile pericolo per le condizioni ambientali. I pm Alessandro Mancini ed Angela Scorza, titolari dell'indagine, avevano indagato i tre vertici di autorità portuale per inquinamento, abuso e omissione di atti d'ufficio, e il proprietario dello scafo, Lorian Bernardini, per il «solo» reato di inquinamento ambientale. Secondo il giudice, c'era più di un motivo per ritenere decaduta la concessione, già nel marzo 2018, un anno prima che la Berkan B affondasse, quando la Capitaneria aveva segnalato all'interno della motonave la presenza di carburante e il pericolo concreto di inabissamento. Eppure Autorità portuale l'aveva rinnovata, secondo il gip pur conoscendo i rischi e mostrando una «totale improvvisazione» nel affrontare la questione dello smantellamento del relitto. Aveva, infatti, dato l'incarico a Bernardini, titolare di un'azienda specializzata nel taglio metalli, di occuparsi dello smaltimento, ma, per il gip, l'uomo non aveva alcuna qualifica adeguata ed aveva effettuato lavori «improvvisati e scellerati» utilizzando persino un ex cuoco e violando le norme sul lavoro.

Per il gip, dunque, è indubbia la mala gestione dell'Ap nell'affrontare l'affondamento della Berkan B. **DE PASCALE: «L' HUB ANDRA' AVANTI»** Una situazione molto delicata quella che sta vivendo Autorità Portuale soprattutto per quanto riguarda il progetto dell'hub: se infatti non verrà nominato un commissario, come sperano gli operatori del settore, potrebbero andare vanificati tutti gli sforzi per giungere ad emettere, entro fine settembre, il bando di gara per assegnare i lavori di escavo dei fondali del **porto** e la scelta delle aree per la logistica. Il sindaco Michele De Pascale ci ha tenuto a fare il punto sottolineando come il Progettone non c'entra con l'inchiesta della Magistratura. «Non ritengo che sia compito della politica - ha spiegato - quello di commentare le decisioni dell'autorità giudiziaria in merito ad indagini o in particolare misure cautelari e che per loro natura presentano elementi di delicatezza. Ci tengo invece a precisare alcuni aspetti che posso essere fraintesi o mal interpretati soprattutto dagli investitori nazionali ed internazionali che guardano con interesse al **Porto** di **Ravenna**. I fatti giudiziari riguardano una vicenda molto rilevante dal punto di vista della tutela ambientale, ma che è totalmente disgiunta e in nessun modo correlata o correlabile al suo buon esito. Ho già comunicato il provvedimento emesso dal tribunale al ministro Paola De Micheli che mi ha assicurato il suo totale impegno e attenzione rispetto all'Autorità portuale di **Ravenna** e al progetto dell'Hub portuale. Il ministro De Micheli è stata già coinvolta nel pericoloso iter di autorizzazione come componente del Cipe per conto del Ministero dell'Economia e delle finanze nella passata legislatura, dunque conosce perfettamente il progetto nei dettagli, lo condivide e mi ha assicurato che il Ministero metterà in campo tutte le azioni necessarie a garantirne il successo. In particolare è confermata la conferenza dei servizi del 18 settembre, il cui buon esito renderebbe finalmente possibile l'avvio delle procedure di gara». **CONFINDUSTRIA: «SERVE CAUTELA»** Paolo Maggioli, presidente di Confindustria Romagna ha spiegato come



SetteSere Qui

Ravenna

«le ombre che si allungano sul futuro del porto di Ravenna e delle attività estrattive rischiano di compromettere definitivamente la crescita e la competitività dello scalo, del suo indotto e di tutte le attività ad esso collegate. Alle preoccupazioni già espresse per l'allungamento dei tempi di avvio del progetto hub portuale si aggiunge l'allarme per la prospettiva di stallo dell'ente portuale e dei suoi effetti amministrativi: non possiamo permetterci uno stop proprio ora dopo anni di lunghissima attesa ad una settimana dalla conferenza dei servizi potenzialmente decisiva per il via libera. Servono lucidità e cautela per trascinare il porto di Ravenna fuori dalle sabbie mobili in cui sta soffocando». ROSSI (AP): «NESSUNA COLPA» Autorità portuale, in una nota, ha respinto le accuse spiegando come l'iter per il hub andrà avanti. «Il 9 settembre, il gip del Tribunale di Ravenna ha emesso un provvedimento di interdizione nei confronti del Presidente, del Segretario Generale e del Direttore Tecnico dell'Ente, i quali quindi, in pari data, sono sospesi dai relativi incarichi. Gli interessati respingono fermamente gli addebiti, in sintesi non aver impedito l'affondamento della nave Berkan B e relative conseguenze, ritenendoli errati nei loro presupposti di attribuzione soggettiva e infondati nel merito. L'Autorità di Sistema Portuale ha, fin dall'insorgenza del problema, attuato tutto quanto in suo potere per fronteggiare la situazione, evitando così gravi danni ambientali. In attesa delle determinazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti vigilante, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico centro-settentrionale garantisce il proseguimento di tutte le proprie attività istituzionali, con particolare riferimento al rispetto delle tempistiche connesse al progetto hub ed alle operazioni per la rimozione della Berkan B, i cui necessari adempimenti amministrativi sono già ultimati e pronti per la pubblicazione». (m.c.)

Dopo il caos in Autorità dubbi sul futuro dell' hub portuale: "Ravenna rischia il ko"

A unirsi al coro di voci preoccupate, dopo la sospensione di un anno dalla carica da parte del Tribunale di tre persone ai vertici dell' Autorità Portuale di Ravenna, è il consigliere della Lega Nord Massimiliano Alberghini

"Nonostante le parole di ottimismo espresse dal sindaco De Pascale sul futuro del porto, restano forti le perplessità e le preoccupazioni per il futuro dello scalo ravennate". A unirsi al coro di voci preoccupate, dopo la sospensione di un anno dalla carica da parte del Tribunale di tre persone ai vertici dell' **Autorità Portuale** di Ravenna, è il consigliere della Lega Nord Massimiliano Alberghini. "Certamente non ci tranquillizzano le affermazioni di De Pascale sulle assicurazioni ricevute dal Ministro delle Infrastrutture, che ha garantito che metterà in campo tutte le azioni necessarie a garantire il successo del "progettone" - spiega Alberghini - Troppo volte in passato abbiamo visto Ravenna messa in secondo piano dai palazzi romani e soprattutto quando questi erano occupati dal Pd. Nella speranza che le vicende giudiziarie vengano prontamente chiarite, non possiamo permetterci ulteriori slittamenti e farci trovare impreparati ad affrontare l' emergenza. Ravenna ha esaurito il suo tempo, in un mercato in cui la concorrenza è sempre più agguerrita e occorre proporsi con efficienza, competitività e prontezza. Ogni giorno di ritardo può risultare determinante per il rilancio o l' affossamento del porto. Fondali limitati come quelli attuali dello scalo ravennate sono sempre più penalizzanti: ogni centimetro in più di pescaggio significa tonnellate di merci movimentate, significa riduzione di costi, significa che molte navi potrebbero entrare con maggiori carichi, significa un incremento significativo di tutto l' indotto. Senza dimenticare la normale attività di manutenzione che deve essere garantita e la cui importanza è vitale per la sopravvivenza del porto. Se non vengono effettuate sistematicamente e senza ritardi, ogni altra attività risulta inefficace e il rischio di declassamento di diverse banchine è più che concreto". "Il porto è la principale economia del nostro territorio e l' impatto negativo sul tessuto locale che deriverebbe da ulteriori ritardi sarebbe gravissimo - continua Alberghini - Perdita di competitività e conseguente perdita di posti di lavoro. E le possibilità di attirare investitori, se disperse, difficilmente vengono recuperate. E tutto questo dopo il blocco delle attività estrattive promesso dal nuovo governo che rende vano tutto il lavoro svolto in questi mesi per effettuare le modifiche necessarie a tutelare il distretto offshore ravennate. Probabilmente i vertici locali e nazionali del Pd non si rendono conto che disperdere il know out acquisito in tanti anni significa non recuperarlo più. Il nostro territorio presenta già oggettive difficoltà del tessuto economico, con un turismo che non decolla e la chiusura di molte attività. Il rischio di un "declassamento" dello scalo **portuale** non possiamo proprio permettercelo. Occorre agire con tempestività e prontezza per garantire un futuro economico al nostro territorio. Il sindaco non può attendere, deve agire con lucidità ed efficacia e interagire prontamente e costantemente con il governo per non rischiare di disperdere il lavoro fin qui effettuato. Ravenna non può permetterselo e non ha più tempo".

'Cimitero delle navi' in pialassa, non preoccupa solo l'hub: "Serve urgentemente una bonifica"

Non è solo il tema dell'approfondimento dei fondali a preoccupare il mondo ravennate dopo la sospensione di un anno dalla carica da parte del Tribunale di tre persone ai vertici dell' Autorità Portuale

Non è solo il tema dell'approfondimento dei fondali a preoccupare il mondo ravennate dopo la sospensione di un anno dalla carica da parte del Tribunale di tre persone ai vertici dell' **Autorità Portuale** di Ravenna. C'è anche il tema ambientale da tenere in considerazione, tanto che il gruppo consiliare di Ravenna in Comune ha presentato un question time al sindaco in merito all'affondamento della Berkan B e degli altri relitti nella Pialassa Piomboni. "Sono ben sei i relitti nell'arco di poche centinaia di metri in fondo alla pialassa - spiega il capogruppo Massimo Manzoli - Oltre al tristemente noto relitto della Berkan B, sono presenti quelli di tre navi portarinfuse e due chiatte fluviali. I relitti creano preoccupanti sversamenti e danni all'ambiente circostante. Nella commissione consigliare del 4 marzo 2019, il tema del pericolo di disastro ambientale e conseguentemente della rimozione dei relitti era già emerso chiaramente ma, lo ricordiamo bene, il Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** Rossi aveva affermato: "Navi in Piailassa, è un problema di grande attenzione, di competenza e di responsabilità della Capitaneria di Porto di Ravenna". Successivamente, invece, è stata proprio l' **Autorità di Sistema Portuale** ad annunciare che entro la fine del 2019 il relitto della nave Berkan B, semiaffondata nel porto di Ravenna, sarebbe stato rimosso. Tale previsione derivava dall'annuncio diretto del presidente dell' **Autorità Portuale** Daniele Rossi, che cadenzava nel mese di luglio la pubblicazione del bando per rimozione e smantellamento e a settembre l'avvio dei lavori che avrebbero richiesto un paio di mesi (comprensivi di brevi interruzioni della navigabilità in quel tratto)". Ai primi di luglio la Procura di Ravenna ha chiuso un'indagine che vede indagati i vertici di **Autorità portuale** (e il sequestro del relitto) che dovranno rispondere di inquinamento, abuso e omissione di atti d'ufficio. Oltre a loro è stato indagato il proprietario dello scafo che da ultimo l'aveva acquistata per portarla in demolizione. Nei giorni scorsi a Daniele Rossi, Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro-settentrionale, a Paolo Ferrandino, Segretario Generale della stessa **AdSP** e a Fabio Maletti, Direttore Tecnico dell'Ente Porto, è stata notificata sospensione per un anno dalla carica. La misura, assunta dal Gip nell'ambito del procedimento per reati ambientali e amministrativi collegato alla presenza della Berkan B nelle acque della Pialassa dei Piomboni, è già operativa. "Abbiamo pertanto chiesto al Sindaco e alla Giunta di far conoscere con urgenza - spiega il consigliere d'opposizione - in quali tempi verrà rimosso il relitto della Berkan B e gli altri relitti, se il Comune non ritenga indispensabile sollecitare la Ministra competente affinché il commissario da nominare, in sostituzione degli attuali vertici di **Autorità portuale**, abbia tra i propri compiti espliciti proprio la rimozione del Berkan B e risulti comunque non appartenere alle amministrazioni portuali e marittime coinvolte nella presente vicenda, se il Comune di Ravenna intende agire nei confronti di eventuali responsabili di reati ambientali nel proprio territorio".

SEAT Ateca. Vivi la tua città.

RAVENNA TODAY Cronaca

love has no labels

'Cimitero delle navi' in pialassa, non preoccupa solo l'hub: "Serve urgentemente una bonifica"

Non è solo il tema dell'approfondimento dei fondali a preoccupare il mondo ravennate dopo la sospensione di un anno dalla carica da parte del Tribunale di tre persone ai vertici dell'Autorità Portuale

12 settembre 2019

Mediastore

I più letti di oggi

Picco di inquinamento in mare: multa di 40 mila euro per il Comune di Ravenna

Procedura del Tribunale di un'indagine per inquinamento

La nuova guida della Capitaneria di Porto di Ravenna

Torna di ordine un'attività di pulizia nel porto di Ravenna

BANDIERI CASAMENTI

Accoglienza clienti, assistenza riservata.

0543.781022

"Cimitero delle navi, a quando la bonifica della pialassa Piomboni?"

L'interrogazione al sindaco da parte di Massimo Manzoli, Ravenna in Comune

"Ben 6 relitti in poche centinaia di metri" Riportiamo di seguito l'interrogazione che Massimo Manzoli, capogruppo di Ravenna in Comune, indirizza al sindaco di Ravenna, Michele de Pascale, chiedendogli quanto tempo servirà per bonificare la pialassa Piomboni, nella quale ben sei relitti "Creano preoccupanti sversamenti e danni all'ambiente circostante". Inoltre il capogruppo chiede, a proposito della sospensione della durata di un anno per il vertici dell' **Autorità Portuale**, ritenuti responsabili del caso della Berkan B, che il commissario da nominare in loro sostituzione abbia "tra i propri compiti espliciti proprio la rimozione del Berkan B e risulti comunque non appartenere alle amministrazioni portuali e marittime coinvolte nella presente vicenda" e "se il Comune di Ravenna intende agire nei confronti di eventuali responsabili di reati ambientali nel proprio territorio". Il Question Time "Abbiamo depositato urgente domanda al Sindaco (c.d. "Question Time") a seguito delle vicende degli ultimi giorni che, benché relative al disastro ambientale che si è aggiunto ai molti altri problemi della Pialassa Piomboni, ha visto piuttosto catalizzare tutta l'attenzione sulle conseguenze per l'approfondimento dei fondali del porto. Ci sembra invece doveroso rammentare che sono ben sei i relitti nell'arco di poche centinaia di metri, in fondo alla pialassa Piomboni (oltre al tristemente noto relitto della Berkan B, sono presenti quelli di tre navi portarinfuse e due chiatte fluviali). I relitti presenti in quell'area creano preoccupanti sversamenti e danni all'ambiente circostante. Nella commissione consigliare del 04/03/2019 il tema del pericolo di disastro ambientale e conseguentemente della rimozione dei relitti era già emerso chiaramente ma, lo ricordiamo bene, il Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** Rossi aveva affermato: 'Navi in Pialassa, è un problema di grande attenzione, di competenza e di responsabilità della Capitaneria di Porto di Ravenna'. Successivamente, invece, è stata proprio l'**Autorità di Sistema Portuale** ad annunciare che entro la fine del 2019 il relitto della nave Berkan B, semiaffondata nel porto di Ravenna, sarebbe stato rimosso. Tale previsione derivava dall'annuncio diretto del presidente dell'**Autorità Portuale** Daniele Rossi che cadenzava nel mese di luglio la pubblicazione del bando per rimozione e smantellamento e a settembre l'avvio dei lavori che avrebbero richiesto un paio di mesi (comprensivi di brevi interruzioni della navigabilità in quel tratto). Come ormai ben noto, ai primi di luglio la Procura di Ravenna ha chiuso un'indagine che vede indagati i vertici di **Autorità portuale** (e il sequestro del relitto) che dovranno rispondere di inquinamento, abuso e omissione di atti d'ufficio. Oltre a loro è stato indagato il proprietario dello scafo che da ultimo l'aveva acquistata per portarla in demolizione. Nei giorni abbiamo appreso dalla stampa che a Daniele Rossi, Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro-settentrionale, a Paolo Ferrandino, Segretario Generale della stessa AdSP e a Fabio Maletti, Direttore Tecnico dell'Ente Porto, è stata notificata sospensione per un anno dalla carica. La misura, assunta dal GIP nell'ambito del procedimento per reati ambientali e amministrativi collegato alla presenza della Berkan B nelle acque della Pialassa dei Piomboni, è già operativa. Abbiamo pertanto chiesto al Sindaco e alla Giunta di far conoscere con urgenza: In quali tempi verrà rimosso il relitto della Berkan B e gli altri relitti, Se il Comune non ritenga indispensabile sollecitare la Ministra competente affinché il commissario da nominare, in sostituzione degli attuali vertici di AP, abbia tra i propri compiti espliciti proprio la rimozione del Berkan B e risulti comunque non appartenere alle amministrazioni portuali e marittime coinvolte nella presente vicenda, Se il Comune di Ravenna intende agire nei confronti di eventuali responsabili di reati ambientali nel proprio territorio".



Alberghini (Lega): su Porto e Offshore Ravenna è all'angolo e rischia il ko, il Sindaco agisca

'Nonostante le parole di ottimismo espresse dal Sindaco de Pascale sul futuro del **porto**, restano forti le perplessità e le preoccupazioni per il futuro dello scalo ravennate. Certamente non ci tranquillizzano le affermazioni di de Pascale sulle assicurazioni ricevute dal Ministro delle Infrastrutture che ha garantito che metterà in campo tutte le azioni necessarie a garantire il successo del 'Progettone'. Troppo volte in passato abbiamo visto Ravenna messa in secondo piano dai palazzi romani e soprattutto quando questi erano occupati dal Pd.' Così il consigliere comunale leghista Massimiliano Alberghini. 'Nella speranza che le vicende giudiziarie vengano prontamente chiarite', secondo Alberghini Ravenna non può permetterci ulteriori slittamenti: 'Ogni giorno di ritardo può risultare determinante per il rilancio o l' affossamento del **porto**'. 'Il **porto** è la principale economia del nostro territorio e l' impatto negativo sul tessuto locale che deriverebbe da ulteriori ritardi sarebbe gravissimo. - continua Alberghini - E tutto questo dopo il blocco delle attività estrattive promesso dal nuovo governo che rende vano tutto il lavoro svolto in questi mesi per effettuare le modifiche necessarie a tutelare il distretto offshore ravennate. Probabilmente i vertici locali e nazionali del Pd non si rendono conto che disperdere il know-how acquisito in tanti anni significa non recuperarlo più.' Alberghini chiude chiedendo al Sindaco di Ravenna di muoversi con lucidità e con prontezza per affrontare questa situazione critica.

The screenshot shows the website interface for RavennaNotizie.it. At the top, there's a navigation bar with 'HOME', 'CANTIERI', 'MAREMARE', 'RUBRICA', 'CULTURA', 'CULTURA', 'REPORTAGE', and 'MAREMARE'. Below that, a banner for 'IL GRANDE CONCORSO' is visible, along with logos for 'La Asca' and 'Ravennanotizie.it'. The main headline reads 'DEVI METTERE IN SICUREZZA LA TUA COPERTURA?'. The article title is 'Alberghini (Lega): su Porto e Offshore Ravenna è all'angolo e rischia il ko, il Sindaco agisca'. Below the title, there's a photo of Massimiliano Alberghini and a short text snippet: 'Nonostante le parole di ottimismo espresse dal Sindaco de Pascale sul futuro del porto, restano forti le perplessità e le preoccupazioni per il futuro dello scalo ravennate. Certamente non ci tranquillizzano le affermazioni di de Pascale sulle assicurazioni ricevute dal Ministro delle Infrastrutture che ha garantito che metterà in campo tutte le azioni necessarie a garantire il successo del "Progettone". Troppo volte in passato abbiamo visto Ravenna messa in secondo piano dai palazzi romani e soprattutto quando questi erano occupati dal Pd.'

Cimitero delle navi, a quando bonifica della pialassa Piomboni? Question time di Ravenna in Comune

'Abbiamo depositato urgente domanda al Sindaco a seguito delle vicende degli ultimi giorni che, benché relative al disastro ambientale che si è aggiunto ai molti altri problemi della Pialassa Piomboni, ha visto piuttosto catalizzare tutta l'attenzione sulle conseguenze per l'approfondimento dei fondali del porto. Ci sembra invece doveroso rammentare che sono ben sei i relitti nell'arco di poche centinaia di metri, in fondo alla Pialassa Piomboni (oltre al tristemente noto relitto della Berkan B, sono presenti quelli di tre navi portarinfuse e due chiatte fluviali). I relitti presenti in quell'area creano preoccupanti sversamenti e danni all'ambiente circostante. Nella commissione consigliare del 4/03/2019 il tema del pericolo di disastro ambientale e conseguentemente della rimozione dei relitti era già emerso chiaramente ma, lo ricordiamo bene, il Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** Rossi aveva affermato: 'Navi in Pialassa, è un problema di grande attenzione, di competenza e di responsabilità della Capitaneria di Porto di Ravenna'. Così in una nota Massimo Manzoli di Ravenna in Comune. 'Successivamente, invece, è stata proprio l'**Autorità di Sistema Portuale** ad annunciare che entro la fine del 2019 il relitto della nave Berkan B, semiaffondata nel porto di Ravenna, sarebbe stato rimosso. Tale previsione derivava dall'annuncio diretto del presidente dell'**Autorità Portuale** Daniele Rossi che cadenzava nel mese di luglio la pubblicazione del bando per rimozione e smantellamento e a settembre l'avvio dei lavori che avrebbero richiesto un paio di mesi (comprensivi di brevi interruzioni della navigabilità in quel tratto). - continua Manzoli -

Come ormai ben noto, ai primi di luglio la Procura di Ravenna ha chiuso un'indagine che vede indagati i vertici di **Autorità portuale** (e il sequestro del relitto) che dovranno rispondere di inquinamento, abuso e omissione di atti d'ufficio. Oltre a loro è stato indagato il proprietario dello scafo che da ultimo l'aveva acquistata per portarla in demolizione. Nei giorni scorsi a Daniele Rossi, Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico centro-settentrionale, Paolo Ferrandino, Segretario Generale della stessa **AdSP** e Fabio Maletti, Direttore Tecnico dell'Ente Porto, è stata notificata sospensione per un anno dalla carica. Abbiamo pertanto chiesto al Sindaco e alla Giunta - conclude Ravenna in Comune - di far conoscere con urgenza in quali tempi verranno rimossi il relitto della Berkan B e gli altri relitti, se il Comune non ritenga indispensabile sollecitare la Ministra competente affinché il commissario da nominare, in sostituzione degli attuali vertici di AP, abbia tra i propri compiti espliciti proprio la rimozione della Berkan B e risulti comunque non appartenere alle amministrazioni portuali e marittime coinvolte nella presente vicenda, se il Comune di Ravenna intende agire nei confronti di eventuali responsabili di reati ambientali nel proprio territorio.'



Alberghini (Lega): Il futuro del porto e distretto Off-Shore, Ravenna all'angolo rischia il Ko

Nonostante le parole di ottimismo espresse dal Sindaco de Pascale sul futuro del **porto**, restano forti le perplessità e le preoccupazioni per il futuro dello scalo ravennate. Certamente non ci tranquillizzano le affermazioni di de Pascale sulle assicurazioni ricevute dal Ministro delle Infrastrutture che ha garantito che metterà in campo tutte le azioni necessarie a garantire il successo del 'progettone'. Troppo volte in passato abbiamo visto Ravenna messa in secondo piano dai palazzi romani e soprattutto quando questi erano occupati dal PD. Nella speranza che le vicende giudiziarie vengano prontamente chiarite, non possiamo permetterci ulteriori slittamenti e farci trovare impreparati ad affrontare l'emergenza. Ravenna ha esaurito il suo tempo, in un mercato in cui la concorrenza è sempre più agguerrita e occorre proporsi con efficienza, competitività e prontezza. Ogni giorno di ritardo può risultare determinante per il rilancio o l'affossamento del **porto**. Fondali limitati come quelli attuali dello scalo ravennate sono sempre più penalizzanti, ogni centimetro in più di pescaggio significa tonnellate di merci movimentate, significa riduzione di costi, significa che molte navi potrebbero entrare con maggiori carichi, significa un incremento significativo di tutto l'indotto. Senza dimenticare la normale attività di manutenzione che deve essere garantita e la cui importanza è vitale per la sopravvivenza del **porto**. Se non vengono effettuate sistematicamente e senza ritardi, ogni altra attività risulta inefficace e il rischio di declassamento di diverse banchine è più che concreto. Il **porto** è la principale economia del nostro territorio e l'impatto negativo sul tessuto locale che deriverebbe da ulteriori ritardi sarebbe gravissimo: perdita di competitività e conseguente perdita di posti di lavoro. E le possibilità attirare investitori, se disperse, difficilmente vengono recuperate. E tutto questo dopo il blocco delle attività estrattive promesso dal nuovo governo che rende vano tutto il lavoro svolto in questi mesi per effettuare le modifiche necessarie a tutelare il distretto offshore ravennate. Probabilmente i vertici locali e nazionali del PD non si rendono conto che disperdere il know out acquisito in tanti anni significa non recuperarlo più. Il nostro territorio presenta già oggettive difficoltà del tessuto economico con un turismo che non decolla e la chiusura di molte attività. Il rischio di un 'declassamento' dello scalo portuale non possiamo proprio permettercelo. Occorre agire con tempestività e prontezza per garantire un futuro economico al nostro territorio. Il Sindaco non può attendere, deve agire con lucidità ed efficacia e interagire prontamente e costantemente con il governo per non rischiare di disperdere il lavoro fin qui effettuato. Ravenna non può permetterselo e non ha più tempo.

The screenshot shows the website interface for RavennaWebTV. At the top, there's a navigation bar with categories like CRONACA, CULTURA, ECONOMIA, POLITICA, SCUOLA & UNIVERSITÀ, SOCIALE, SPORT, and TURISMO. Below that is a search bar and a logo for 'moreno'. The main article is titled 'Alberghini (Lega): Il futuro del porto e distretto Off-Shore, Ravenna all'angolo rischia il Ko'. The article text is partially visible, starting with 'Nonostante le parole di ottimismo espresse dal Sindaco de Pascale sul futuro del porto, restano forti le perplessità e le preoccupazioni per il futuro dello scalo ravennate...'. There are also several small thumbnail images and titles for other articles on the right side of the page.

Inquinamento, dati 'allarmanti' per il porto

PASSI avanti per un porto sempre più 'green'. Grazie all' **autorità portuale** che è stata una delle prime in Italia a mappare in modo esaustivo le emissioni di carbonio. Ieri, presentati i risultati di un anno di indagini racchiusi nel rapporto 'Carbon Footprint'. I dati illustrati dal presidente, Stefano Corsini, danno l'idea di quanto l'inquinamento ambientale stia diventando un problema al quale si deve porre rimedio al più presto. In un anno - dal 1 maggio del 2018 al 2 maggio del 2019 - sono state prodotte nel porto di Livorno 150mila tonnellate di emissioni. L'ANIDRIDE carbonica rappresenta oltre il 97 per cento di tutti gli inquinanti atmosferici prodotti. Circa il 56% di tutta la Co2 (83.000 tonnellate) è stata emessa direttamente dalle navi durante i movimenti portuali, il 37 per cento deriva dalle attività industriali svolte nelle aree portuali, mentre il restante 7 è composto da emissioni indirette derivanti dal consumo di energia elettrica prodotta da aree esterne a quelle portuali. In 12 mesi sono state prese in esame le principali tipologie di navi, quelle caratterizzate da un elevato numero di arrivi, da prolungati tempi di sosta e da una elevata potenza installata. Complessivamente sono arrivate 5663 unità tra portacontainer, navi da crociera, traghetti, car-carrier e Ro-Ro. Che cosa è emerso? Prese tutte assieme, queste unità si sono fermate in porto per un totale di 59.000 ore e hanno emesso tanta Co2 quanta quella prodotta in un anno da 63.000 auto (circa il 70 per cento di tutte quelle registrate nel comune). Per quanto riguarda le emissioni di ossido di zolfo, in un anno le navi analizzate hanno inquinato quanto 108 milioni di auto (1245 volte la SOx emessa in un anno da tutte le automobili di Livorno). Gli studi evidenziano che queste emissioni possono essere notevolmente ridotte tramite l'utilizzo di combustibili alternativi quali il Gnl-gas naturale liquefatto. Nel rapporto è stato sottolineato che se tutte le navi del porto lo utilizzassero, si avrebbe una riduzione del 20% delle emissioni di Co2, mentre quelle di Sox tenderebbero ad annullarsi. 000 tonnellate. La fotografia scattata dall'**Autorità** vuole essere un contributo utile ai fini della redazione del Piano Ambientale ed Energetico di Sistema su cui l'**Autorità Portuale** sta lavorando. «Abbiamo - dice Corsini - da tempo inserito nella pianificazione strategica dell'ente obiettivi e azioni specifiche per supportare la transizione verso processi globalmente sostenibili e carbon free». Corsini sottolinea poi come l'elaborazione di questo rapporto rappresenti un primo risultato certamente rilevante per la comunità **portuale**. Le opzioni disponibili per la decarbonizzazione, che siano orientate alla riduzione della domanda di energia (efficientamento energetico), oppure all'uso di vettori energetici alternativi che presentino un minor rapporto carbonio/idrogeno, restano a oggi tutte sul tavolo. Quel che è certo è che hanno un impatto profondo sul sistema economico e produttivo, dato che ridisegnare i processi in questi termini richiede investimenti di lungo periodo per la sostituzione o l'adeguamento dei macchinari o dei mezzi impiegati e comporta soprattutto la necessità di conoscere i processi in ogni dettaglio per poterli riorganizzare.

Livorno & Provincia
www.italyinfo.com
11 settembre 2019 - 11 settembre 2019

AMBIENTE

STOP EMISSIONI

Inquinamento, dati 'allarmanti' per il porto

AMBIENTE
Via alla riduzione delle emissioni di CO2 nel porto di Livorno. I dati illustrati dal presidente, Stefano Corsini, danno l'idea di quanto l'inquinamento ambientale stia diventando un problema al quale si deve porre rimedio al più presto. In un anno - dal 1 maggio del 2018 al 2 maggio del 2019 - sono state prodotte nel porto di Livorno 150mila tonnellate di emissioni. L'ANIDRIDE carbonica rappresenta oltre il 97 per cento di tutti gli inquinanti atmosferici prodotti. Circa il 56% di tutta la Co2 (83.000 tonnellate) è stata emessa direttamente dalle navi durante i movimenti portuali, il 37 per cento deriva dalle attività industriali svolte nelle aree portuali, mentre il restante 7 è composto da emissioni indirette derivanti dal consumo di energia elettrica prodotta da aree esterne a quelle portuali. In 12 mesi sono state prese in esame le principali tipologie di navi, quelle caratterizzate da un elevato numero di arrivi, da prolungati tempi di sosta e da una elevata potenza installata. Complessivamente sono arrivate 5663 unità tra portacontainer, navi da crociera, traghetti, car-carrier e Ro-Ro. Che cosa è emerso? Prese tutte assieme, queste unità si sono fermate in porto per un totale di 59.000 ore e hanno emesso tanta Co2 quanta quella prodotta in un anno da 63.000 auto (circa il 70 per cento di tutte quelle registrate nel comune). Per quanto riguarda le emissioni di ossido di zolfo, in un anno le navi analizzate hanno inquinato quanto 108 milioni di auto (1245 volte la SOx emessa in un anno da tutte le automobili di Livorno). Gli studi evidenziano che queste emissioni possono essere notevolmente ridotte tramite l'utilizzo di combustibili alternativi quali il Gnl-gas naturale liquefatto. Nel rapporto è stato sottolineato che se tutte le navi del porto lo utilizzassero, si avrebbe una riduzione del 20% delle emissioni di Co2, mentre quelle di Sox tenderebbero ad annullarsi. 000 tonnellate. La fotografia scattata dall'**Autorità** vuole essere un contributo utile ai fini della redazione del Piano Ambientale ed Energetico di Sistema su cui l'**Autorità Portuale** sta lavorando. «Abbiamo - dice Corsini - da tempo inserito nella pianificazione strategica dell'ente obiettivi e azioni specifiche per supportare la transizione verso processi globalmente sostenibili e carbon free». Corsini sottolinea poi come l'elaborazione di questo rapporto rappresenti un primo risultato certamente rilevante per la comunità **portuale**. Le opzioni disponibili per la decarbonizzazione, che siano orientate alla riduzione della domanda di energia (efficientamento energetico), oppure all'uso di vettori energetici alternativi che presentino un minor rapporto carbonio/idrogeno, restano a oggi tutte sul tavolo. Quel che è certo è che hanno un impatto profondo sul sistema economico e produttivo, dato che ridisegnare i processi in questi termini richiede investimenti di lungo periodo per la sostituzione o l'adeguamento dei macchinari o dei mezzi impiegati e comporta soprattutto la necessità di conoscere i processi in ogni dettaglio per poterli riorganizzare.

COMUNE
Medaglia Approvata la variazione di bilancio

LA MAGGIORANZA ha approvato la variazione di bilancio del Comune di Livorno. Il bilancio 2019 è stato approvato con un margine di 10 milioni di euro. La variazione di bilancio è stata approvata con un margine di 10 milioni di euro. La variazione di bilancio è stata approvata con un margine di 10 milioni di euro.

IL CASO L'ANNUNCIO DELL'ASSISORE CERRARELLO
Limocino, no al conferimento rifiuti

DOPO L'ALLUVIONE DOMENICA L'INILUGAZIONE
Collina, il parco torna a vivere



Livorno, Corsini: "La Darsena Europa sarà pronta a fine 2023, inizio 2024"

LUCIA NAPPI

12 Sep, 2019 **LIVORNO** - «La Darsena Europa sarà pronta a fine 2023, al massimo all' inizio del 2024» queste le parole del presidente dell' Autorità di Sistema Portuale di **Livorno**, Stefano Corsini, ai rappresentatnti del cluster marittimo, secondo le informazioni trapelate tra le banchine. Ancora nessuna comunicazione ufficiale in merito da parte dell' Authority, ma come si sa le buone notizie e soprattutto se molto attese, volano veloci. Corsini rientrato a palazzo Rosciano il 27 agosto, martedì scorso ha incontrato per i saluti i presidenti delle associazioni del cluster marittimo, alla presenza del segretario generale Simone Gagliani e del dirigente Gabriele Gargiulo. Oggi dovrebbe essere in programma l' incontro con il Tavolo di Partenariato in forma ristretta. E nell' attesa che si compia la Darsena Europa, motore di sviluppo per il **porto** di **Livorno** e per l' economia toscana, l' obiettivo per lo scalo rimane quello, ormai noto a tutti, di non perdere traffici e continuare a crescere. L' imbocco portuale ad oggi rappresenta ancora un ostacolo per le navi superiori ai 9 mila TEU o quantomeno a pieno carico per il cui ingresso, molto spesso, viene richiesto l' intervento di tre rimorchiatori e il doppio pilota a bordo. Un problema che doveva essere già in parte risolto con la realizzazione del microtunnel del canale di accesso al **porto** e per il quale sarebbe già tutto pronto, ma sembrano persistere alcuni difficoltà tecniche che ne fanno ritardare l' inizio dei lavori. Pertanto ancora oggi le navi più grandi entrando nel canale portuale, soprattutto se dirette verso la Sponda est, continuano a passare con la poppa a pochi metri di distanza dalla Torre del Marzocco sfiorandola di 3 o 4 metri appena. Una specie di saluto, per così dire, all' antico baluardo mediceo simbolo del **porto** di **Livorno**, amato e al tempo stesso visto con fastidio dai livornesi. (Foto: L' ingresso di una nave nel **porto** di **Livorno** trainata da tre rimorchiatori) Lucia Nappi.

The screenshot shows the website 'Corriere Marittimo' with a navigation bar at the top. The main article is titled 'Livorno, Corsini: «La Darsena Europa sarà pronta a fine 2023, inizio 2024»'. Below the title is a large image of a container ship at the port. The article text is partially visible, starting with 'Livorno, Corsini: «La Darsena Europa sarà pronta a fine 2023, inizio 2024»'. To the right of the article, there are two advertisements: one for 'Toremare' and another for 'ALDO SPADONI' with contact information. At the bottom right, there is a 'Video' section with a small thumbnail.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

economia del mare

Sedici le aziende interessate alle nuove banchine del porto

Gli operatori hanno risposto all' avviso pubblicato dall' Autorità di sistema portuale Obiettivo: entro la fine dell' anno individuare gli interlocutori per i lotti disponibili

Manolo Morandini PIOMBINO. Sedici. È il numero degli operatori interessati a investire e operare sulle nuove banchine del porto di Piombino. Si tirano le somme e il primo bilancio delle risposte raccolte dall' avviso di manifestazione di interesse dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno settentrionale dà la misura dell' attenzione per un bacino che ha fondali profondi fino a 20 metri, che rappresentano una rarità per i porti italiani. Sedici delle venti società che hanno preso parte al sopralluogo obbligatorio per la presentazione delle manifestazioni di interesse si è fatta avanti. In questa fase della procedura restano coperte le carte su chi e che cosa intende fare. Il prossimo passo spetta all' **Autorità portuale** che in questi giorni è impegnata a vagliare la legittimità delle richieste d' insediamento. A seguire l' invio di una lettera d' invito con cui sarà chiesto di esplicitare i dettagli degli insediamenti che si intende realizzare sulle banchine piombinesi. «L' interesse che ha riscosso la procedura, pubblicata il 19 luglio, dà la misura dell' appetibilità del nostro porto», afferma Claudio Capuano, dirigente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno settentrionale a cui fa capo il procedimento. Che aggiunge: «Entro la fine di settembre spediremo le lettere di invito e nell' arco di un mese e mezzo contiamo di avere in risposta i progetti che poi saranno vagliati da una commissione. L' obiettivo è di chiudere la procedura entro novembre ed entro la fine dell' anno di avere individuato gli interlocutori per i vari lotti». Le nuove banchine del porto di Piombino, costruite attraverso 200 milioni di finanziamenti pubblici di Regione Toscana e Governo negli ultimi quattro anni. Nell' avviso sono indicate quali sono le aree già pronte all' uso e quelle che devono essere ancora completate. «Alcuni interventi, come la pavimentazione e il consolidamento - spiega Capuano -, necessariamente devono tenere conto delle esigenze tecniche di chi vi si insedierà». Lotto per lotto saranno stilate le graduatorie. Le imprese selezionate sottoscriveranno un accordo procedimentale con cui verranno messi nero su bianco gli impegni da rispettare per l' una e l' altra parte, con tanto di fidejussioni a garanzia. In caso di rinuncia l' **Autorità portuale** avrà la possibilità di abbreviare i termini scorrendo la graduatoria degli operatori interessati a quel lotto, senza la necessità di dover fare una nuova gara. L' orientamento è quello di privilegiare i progetti industriali che consentiranno al porto di superare la monocultura siderurgica, favorendo l' insediamento di attività che rappresentino effettive occasioni di nuove e concrete opportunità imprenditoriali. Con un occhio di riguardo alle richieste di concessione che porteranno innovazione tecnologica e occupazione. --

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

pim

Tavoli operativi per sbloccare tutte le questioni

piombino. «Clima positivo e di massima collaborazione». L' incontro di ieri tra **Autorità portuale** e Piombino industrie marittime (Pim) letto dalle due parti del tavolo registra una valutazione concorde. La prospettiva che mette tutti d' accordo è quella di definire a breve una bozza di atto di concessione. Quest' ultima rappresenta il passaggio formale definitivo a fronte di quello che in gergo tecnico è chiamato atto di sottomissione, già rilasciato al termine di un iter di tre anni che assegna a Pim i 100mila metri di banchina. Restano aperti altri temi su cui c' è l' impegno ad attivare a stretto giro dei tavoli operativi. Mancano infatti i necessari allacci all' acqua e all' energia, che pure Pim si è detta disponibile a pagare di tasca propria. L' altra questione su cui c' è da fare chiarezza sono le modalità di accesso al sito, ovvero le strade per raggiungere la banchina dove da due mesi ha preso forma il cantiere della Pim: fatte le sottofondazioni, completate le vasche, iniziati i colloqui per i primi dipendenti. --

PIOMBINO

Sedici le aziende interessate alle nuove banchine del porto

Di operativi hanno discusso l'ultimo tavolo convocato dall'Autorità di sistema portuale. Obiettivo entro la fine dell'anno individuare gli interlocutori per i lavori di sbloccatura.

Fattori operativi per sbloccare tutte le questioni

Imprenditori e autorità portuale hanno discusso l'ultimo tavolo operativo. L'obiettivo è definire a breve una bozza di atto di concessione. Quest'ultima rappresenta il passaggio formale definitivo a fronte di quello che in gergo tecnico è chiamato atto di sottomissione, già rilasciato al termine di un iter di tre anni che assegna a Pim i 100mila metri di banchina. Restano aperti altri temi su cui c'è l'impegno ad attivare a stretto giro dei tavoli operativi.

Molo Battered si rinfizza il cantiere

Prima banchina di sbloccatura. Sottoscrizioni e lavori di sbloccatura. Il cantiere della Pim si è detto disponibile a pagare di tasca propria.

Vertice urgente al Ministero c'è la richiesta dei sindacati

Il vertice con il Ministero del Lavoro è stato convocato per discutere le richieste dei sindacati.



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Porto di Ancona, oltre 650mila passeggeri da giugno ad agosto

Questo l'andamento del traffico marittimo secondo il presidente Giampieri

ANCONA - Più di 650 mila i passeggeri fra giugno e agosto nel **porto di Ancona**. Un risultato che consolida l'andamento del 2018 e che conferma lo scalo come punto di riferimento per i collegamenti internazionali nel mare Adriatico. I passeggeri transitati nel cuore dell'estate nello scalo dorico sono stati 651.687 di cui 281.008 quelli che sono sbarcati ad **Ancona** e 328.887 quelli che si sono invece imbarcati. Del totale, i passeggeri dei traghetti sono stati 600.678, quelli delle crociere oltre 51 mila di cui 41.792 in transito e ben 9.217 in "home port" ossia le persone che hanno scelto di partire dal capoluogo marchigiano per una delle crociere dirette, in tutta la stagione, sulle rotte turistiche internazionali del mare Adriatico e del Mediterraneo. A giugno i passeggeri transitati sono stati 103.682 di cui 88.758 quelli dei traghetti e 14.924 i crocieristi. A luglio i passeggeri totali sono stati 222.652 di cui 207.319 dei traghetti e 15.333 quelli delle crociere. Ad agosto, il totale passeggeri è stato di 325.353 di cui 304.601 dei traghetti e 20.752 crocieristi. Il traffico marittimo nel **porto dorico** ha registrato, fra giugno e agosto, 1.127 toccate-navi di cui 563 partenze e 564 arrivi. Sono stati 847 i traghetti, 197 le navi portacontainer, 29 quelle specializzate nel trasporto delle merci rinfuse secche e 54 crociere (27 arrivi e 27 partenze). La stagione crocieristica 2019, che è già arrivata a 52 toccate rispetto alle 46 previste ad inizio maggio, prevede domani 13 settembre, puntuale come ogni venerdì fino al 22 novembre, la toccata di Msc Sinfonia. A bordo della nave della compagnia di navigazione Msc Crociere ci saranno circa 2.500 persone, fra crocieristi e componenti dell'equipaggio. Arriverà alle 9 da Dubrovnik, in Croazia, e ripartirà, dopo una giornata dedicata al turismo ad **Ancona** e nelle Marche, alle 18 per Venezia. Per i crocieristi, saranno disponibili i servizi di "Welcome to **Ancona**", il progetto di accoglienza coordinato dalla Camera di Commercio delle Marche, capofila di un gruppo di soggetti privati e pubblici fra cui Comune di **Ancona**, Regione Marche e Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Le crociere Martedì 17 settembre attraccherà, per la prima volta in questa stagione, la crociera Aegean Odyssey in navigazione nel mar Mediterraneo. La nave della compagnia di navigazione Aegean Odyssey Maritime, caratterizzata dall'offerta turistica di alta qualità, arriverà alle 8 dal **porto di Spalato**, in Croazia, e ripartirà alle 20 per Venezia. A bordo, ci saranno circa 530 persone di cui 350 passeggeri, ospiti in 200 cabine, e 180 componenti dell'equipaggio. La crociera Aegean Odyssey sarà di nuovo ad **Ancona** sabato 21 settembre. "Il traffico marittimo nel **porto di Ancona** si consolida, sia nel traffico passeggeri e crocieristi sia in quello delle toccate-nave - afferma il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri -, essere al centro del mare Adriatico e della Macroregione Adriatico Ionica consente allo scalo di essere protagonista dei collegamenti internazionali di persone e di merci verso l'Europa Balcanica". Un asset strategico, aggiunge Giampieri, "che opera a pieni ritmi, con una fiducia crescente da parte di tutto il sistema portuale, degli operatori, delle imprese collegate e anche dei passeggeri che, per i loro viaggi, crediamo che scelgano **Ancona** anche per la qualità e l'efficienza dei servizi forniti. Continua con decisione la sfida giornaliera occupazionale del sistema **porto** con quella di tutela della sicurezza e dell'ambiente attraverso anche l'uso di tecnologie avanzate".

Sabato 14 SETTEMBRE SPENDI & RIPRENDE il 20% su tutta la spesa!

ANCONATODAY Cronaca

Porto di Ancona, oltre 650mila passeggeri da giugno ad agosto

Questo l'andamento del traffico marittimo secondo il presidente Giampieri

Francesco Benigni

ANCONA - Più di 650 mila i passeggeri fra giugno e agosto nel porto di Ancona. Un risultato che consolida l'andamento del 2018 e che conferma lo scalo come punto di riferimento per i collegamenti internazionali nel mare Adriatico. I passeggeri transitati nel cuore dell'estate nello scalo dorico sono stati 651.687 di cui 281.008 quelli che sono sbarcati ad Ancona e 328.887 quelli che si sono invece imbarcati.

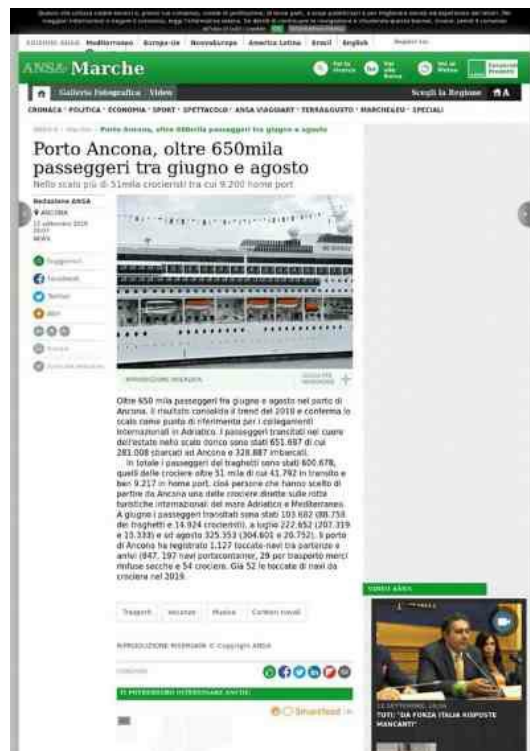
Del totale, i passeggeri dei traghetti sono stati 600.678, quelli delle crociere oltre 51 mila di cui 41.792 in transito e ben 9.217 in "home port" ossia le persone che hanno scelto di partire dal capoluogo marchigiano per una delle crociere

I più letti di oggi

- Albergo sotto casa, accorciato e riprodotto da un sito...
- Marta dopo un'operazione alla tiroide, si cura il tumore...
- La fabbrica sotto il lampadario di piazza...
- La famiglia di Francesco...

Porto Ancona, oltre 650mila passeggeri tra giugno e agosto

Oltre 650 mila passeggeri fra giugno e agosto nel porto di Ancona. Il risultato consolida il trend del 2018 e conferma lo scalo come punto di riferimento per i collegamenti internazionali in Adriatico. I passeggeri transitati nel cuore dell'estate nello scalo dorico sono stati 651.687 di cui 281.008 sbarcati ad Ancona e 328.887 imbarcati. In totale i passeggeri dei traghetti sono stati 600.678, quelli delle crociere oltre 51 mila di cui 41.792 in transito e ben 9.217 in home port, cioè persone che hanno scelto di partire da Ancona una delle crociere dirette sulle rotte turistiche internazionali del mare Adriatico e Mediterraneo. A giugno i passeggeri transitati sono stati 103.682 (88.758 dei traghetti e 14.924 crocieristi), a luglio 222.652 (207.319 e 15.333) e ad agosto 325.353 (304.601 e 20.752). Il porto di Ancona ha registrato 1.127 toccate-navi tra partenze e arrivi (847, 197 navi portacontainer, 29 per trasporto merci rinfuse secche e 54 crociere. Già 52 le toccate di navi da crociera nel 2019.



Porto Ancona: più di 650 mila passeggeri da Giugno ad Agosto. Presidente Giampieri, andamento traffico marittimo crea fiducia

(FERPRESS) - **Ancona**, 12 SET - Più di 650 mila i passeggeri fra giugno e agosto nel **porto di Ancona**. Un risultato che consolida l'andamento del 2018 e che conferma lo scalo come punto di riferimento per i collegamenti internazionali nel mare Adriatico. I passeggeri transitati nel cuore dell'estate nello scalo dorico sono stati 651.687 di cui 281.008 quelli che sono sbarcati ad **Ancona** e 328.887 quelli che si sono invece imbarcati. Del totale, i passeggeri dei traghetti sono stati 600.678, quelli delle crociere oltre 51 mila di cui 41.792 in transito e ben 9.217 in "home port" ossia le persone che hanno scelto di partire dal capoluogo marchigiano per una delle crociere dirette, in tutta la stagione, sulle rotte turistiche internazionali del mare Adriatico e del Mediterraneo. A giugno i passeggeri transitati sono stati 103.682 di cui 88.758 quelli dei traghetti e 14.924 i crocieristi. A luglio i passeggeri totali sono stati 222.652 di cui 207.319 dei traghetti e 15.333 quelli delle crociere. Ad agosto, il totale passeggeri è stato di 325.353 di cui 304.601 dei traghetti e 20.752 crocieristi. Il traffico marittimo nel **porto** dorico ha registrato, fra giugno e agosto, 1.127 toccate-navi di cui 563 partenze e 564 arrivi. Sono stati 847 i traghetti, 197 le navi portacontainer, 29 quelle specializzate nel trasporto delle merci rinfuse secche e 54 crociere (27 arrivi e 27 partenze). La stagione crocieristica 2019, che è già arrivata a 52 toccate rispetto alle 46 previste ad inizio maggio, prevede domani 13 settembre, puntuale come ogni venerdì fino al 22 novembre, la toccata di Msc Sinfonia. A bordo della nave della compagnia di navigazione Msc Crociere ci saranno circa 2.500 persone, fra crocieristi e componenti dell'equipaggio. Arriverà alle 9 da Dubrovnik, in Croazia, e ripartirà, dopo una giornata dedicata al turismo ad **Ancona** e nelle Marche, alle 18 per Venezia. Per i crocieristi, saranno disponibili i servizi di "Welcome to **Ancona**", il progetto di accoglienza coordinato dalla Camera di Commercio delle Marche, capofila di un gruppo di soggetti privati e pubblici fra cui Comune di **Ancona**, Regione Marche e Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale. Martedì 17 settembre attraccherà, per la prima volta in questa stagione, la crociera Aegean Odyssey in navigazione nel mar Mediterraneo. La nave della compagnia di navigazione Aegean Odyssey Maritime, caratterizzata dall'offerta turistica di alta qualità, arriverà alle 8 dal **porto** di Spalato, in Croazia, e ripartirà alle 20 per Venezia. A bordo, ci saranno circa 530 persone di cui 350 passeggeri, ospiti in 200 cabine, e 180 componenti dell'equipaggio. La crociera Aegean Odyssey sarà di nuovo ad **Ancona** sabato 21 settembre. "Il traffico marittimo nel **porto** di **Ancona** si consolida, sia nel traffico passeggeri e crocieristi sia in quello delle toccate-nave - afferma il presidente dell'Autorità di sistema portuale, Rodolfo Giampieri -, essere al centro del mare Adriatico e della Macroregione Adriatico Ionica consente allo scalo di essere protagonista dei collegamenti internazionali di persone e di merci verso l'Europa Balcanica". Un asset strategico, aggiunge Giampieri, "che opera a pieni ritmi, con una fiducia crescente da parte di tutto il sistema portuale, degli operatori, delle imprese collegate e anche dei passeggeri che, per i loro viaggi, crediamo che scelgano **Ancona** anche per la qualità e l'efficienza dei servizi forniti. Continua con decisione la sfida giornaliera del sistema **porto** nel conciliare le esigenze produttive e occupazionali con quelle di tutela della sicurezza e dell'ambiente attraverso anche l'uso di tecnologie avanzate".



Informare

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Quest' estate nel porto di Ancona sono transitati 652mila passeggeri

601mila i passeggeri dei traghetti e oltre 51mila i crocieristi Nel periodo giugno-agosto di quest' anno il traffico dei passeggeri nel porto di Ancona è stato di 652mila persone, di cui 281mila allo sbarco e 329mila all' imbarco, totale - ha specificato l' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale - che consolida l' andamento del 2018. I soli passeggeri dei traghetti sono stati 601mila e quelli delle crociere oltre 51mila di cui 42mila in transito e ben 9mila in home port. «Il traffico marittimo nel porto di Ancona - ha commentato il presidente dell' AdSP, Rodolfo Giampieri - si consolida, sia nel traffico passeggeri e crocieristi sia in quello delle toccate-nave. Essere al centro del Mare Adriatico e della Macroregione Adriatico Ionica consente allo scalo di essere protagonista dei collegamenti internazionali di persone e di merci verso l' Europa balcanica».

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

12 settembre 2019

Quest'estate nel porto di Ancona sono transitati 652mila passeggeri

601mila i passeggeri dei traghetti e oltre 51mila i crocieristi

«Nel periodo giugno-agosto di quest'anno il traffico dei passeggeri nel porto di Ancona è stato di 652mila persone, di cui 281mila allo sbarco e 329mila all'imbarco, totale - ha specificato l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale - che consolida l'andamento del 2018. I soli passeggeri dei traghetti sono stati 601mila e quelli delle crociere oltre 51mila di cui 42mila in transito e ben 9mila in home port.

«Il traffico marittimo nel porto di Ancona - ha commentato il presidente dell'AdSP, Rodolfo Giampieri - si consolida, sia nel traffico passeggeri e crocieristi sia in quello delle toccate-nave. Essere al centro del Mare Adriatico e della Macroregione Adriatico Ionica consente allo scalo di essere protagonista dei collegamenti internazionali di persone e di merci verso l'Europa balcanica».

PSA GENOVA PRA

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

Cerca il tuo albergo

Destinazione	Data di arrivo	Data di partenza
Oltre destinazioni	12 [Sep -] 2019 [-]	13 [Sep -] 2019 [-]

Indice • Prima pagina • Indice notizie

PSA GENOVA - Piazza Mentovani 1/3 - 16123 Genova - ITALIA
 tel.: 010.2462322, fax: 010.2516706, e-mail

Ancona: ottimo risultato per le crociere

Redazione

ANCONA Sono in totale più di 650 mila i passeggeri al porto di Ancona tra Giugno e Agosto e che confermano un ottimo risultato per il sistema. Dati che consolidano tra l'altro l'andamento del 2018 confermando lo scalo come punto di riferimento per i collegamenti internazionali nel mare Adriatico. I passeggeri transitati nel cuore dell'estate nello scalo dorico sono stati 651.687 di cui 281.008 quelli che sono sbarcati ad Ancona e 328.887 quelli che si sono invece imbarcati. Del totale, i passeggeri dei traghetti sono stati 600.678, quelli delle crociere oltre 51 mila di cui 41.792 in transito e ben 9.217 in home port ossia le persone che hanno scelto di partire dal capoluogo marchigiano per una delle crociere dirette, in tutta la stagione, sulle rotte turistiche internazionali del mare Adriatico e del Mediterraneo. A Giugno sono transitati 103.682 passeggeri di cui 88.758 quelli dei traghetti e 14.924 i crocieristi. Il mese successivo sono saliti a 222.652 di cui 207.319 dei traghetti e 15.333 quelli delle crociere. Ad Agosto, il totale passeggeri è stato di 325.353 di cui 304.601 dei traghetti e 20.752 crocieristi. Guardando al numero delle toccate-nave, il traffico marittimo nel porto dorico ha registrato, nei tre mesi estivi 1.127 toccate-navi di cui 563 partenze e 564 arrivi con 847 traghetti, 197 navi portacontainer, 29 quelle specializzate nel trasporto delle merci rinfuse secche e 54 crociere (27 arrivi e 27 partenze). Ma la stagione crocieristica 2019, che è già arrivata a 52 toccate rispetto alle 46 previste ad inizio Maggio, va avanti e domani è prevista come ogni venerdì fino al 22 Novembre, la toccata di Msc Sinfonia. Martedì 17 Settembre invece attraccherà per la prima volta in questa stagione, la crociera Aegean Odyssey in navigazione nel mar Mediterraneo. La nave della compagnia di navigazione Aegean Odyssey Maritime, caratterizzata dall'offerta turistica di alta qualità, arriverà dal porto di Spalato, in Croazia, e ripartirà per Venezia. Il traffico marittimo nel porto di Ancona si consolida, sia nel traffico passeggeri e crocieristi sia in quello delle toccate-nave afferma il presidente dell'Autorità di Sistema portuale, Rodolfo Giampieri. Essere al centro del mare Adriatico e della macroregione Adriatico Ionica consente allo scalo di essere protagonista dei collegamenti internazionali di persone e di merci verso l'Europa Balcanica. Un asset strategico, aggiunge Giampieri, che opera a pieni ritmi, con una fiducia crescente da parte di tutto il sistema portuale, degli operatori, delle imprese collegate e anche dei passeggeri che, per i loro viaggi, crediamo che scelgano Ancona anche per la qualità e l'efficienza dei servizi forniti. Continua con decisione la sfida giornaliera del sistema porto nel conciliare le esigenze produttive e occupazionali con quelle di tutela della sicurezza e dell'ambiente attraverso anche l'uso di tecnologie avanzate.

The screenshot shows the website interface for Messaggero Marittimo. At the top, there is a navigation bar with the logo 'm SC' and 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL'. Below it, the website name 'Messaggero Marittimo.it' is displayed with social media icons and a search bar. The main article title is 'Ancona: ottimo risultato per le crociere' with a sub-headline 'Da Giugno a Agosto più di 650 mila passeggeri'. A photo of Rodolfo Giampieri, the president of the port authority, is featured. To the right, there is a newsletter sign-up form and a list of related articles under the heading 'ULTIME POPOLARI VIDEO'.

Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Ex Privilege, Cgil «Il cantiere deve essere riattivato»

Il sindacato chiede alle istituzioni per quale ragione i cancelli rimangano ancora chiusi

OCCUPAZIONE Ma il cantiere ex Privilege quando riapre? A chiederselo sono le segreterie di Fiom e Cgil. Dopo il via libera dell' **Autorità portuale** nel luglio scorso, a oggi i cancelli del cantiere sono ancora chiusi. «Abbiamo accolto positivamente scrive la Cgil - sia l' acquisizione che la recente assegnazione dell' area cantiere per le opportunità che si aprirebbero in particolare nell' immediato per gli ex lavoratori e anche in prospettiva, vista la crisi industriale del territorio, per l' occupazione locale. Ma ora è arrivato il momento di chiarire quali sono le reali possibilità di avvio delle attività, perché è passato troppo tempo e non si può più aspettare». La Cgil conclude ricordando come il sito potrebbe accogliere imbarcazioni sia sopra che sotto i 100 metri e invita tutti gli attori della vicenda a fare la propria parte per la garanzia del lavoro. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Progetto Fiumaretta, il Pincio adesso pensa a una trattativa

LE SPINE DEL COMUNE Una riunione non ancora decisiva, ma la carne sul fuoco è sempre parecchia. Mercoledì sera si è svolto un intenso meeting della maggioranza di centrodestra: tema all'ordine del giorno il bilancio del Comune. In sostanza l'incontro si è concluso con la promessa che fra pochi giorni ci si dovrà necessariamente riaggiornare su diversi punti perché per ora, soprattutto sul fardello che pesa di più, il progetto di Fiumaretta e della Sgr, regna l'incertezza sul da farsi. La storia è ormai nota: l'ex amministrazione 5 Stelle ha messo in bilancio (nel preventivo approvato lo scorso anno) tre milioni di euro che non sono stati incassati e che, se l'amministrazione Tedesco dovesse tener fede alle promesse elettorali non verranno mai introitati dalle casse del Pincio. E qui si apre la discussione, perché se il primo cittadino ha ribadito in più occasioni che l'Outlet da 70 negozi non ha ragion d'essere, in quanto «sarebbe una vera e propria disgrazia per il commercio locale», qualcuno sta cercando una sorta di exit strategy da un vicolo che sembra cieco. Ad esempio l'assessore al bilancio Emanuela Di Paolo (nella foto), che i conti evidentemente ha imparato in fretta a conoscerli e non nasconde una certa preoccupazione. Trovare altri tre milioni di euro in una manciata di settimane è praticamente impossibile, così si cerca una strada alternativa che potrebbe essere quella di sedersi intorno a un tavolo con il proponente e provare di concerto a modificare il progetto. Come? Ridimensionando l'Outlet, che diventerebbe un semplice duty-free e lasciando invece intatto l'info point del Welcome center. Difficile ad ogni modo che il puzzle si incastrasse in questo modo, visto che il vero business dell'operazione è rappresentato proprio dal centro commerciale, ma un tentativo lo si può fare lo stesso. Oggi intanto è in programma un nuovo incontro a Palazzo del Pincio con i vertici dell'**Autorità di sistema portuale**. Si parlerà della questione navettamento e di largo della Pace, ma non è affatto escluso che non venga toccato anche l'argomento Fiumaretta. Qualcuno all'interno della giunta non vedrebbe affatto male un coinvolgimento di Molo Vespucci nell'operazione. Il problema è che il tempo è tiranno e poche settimane potrebbero non bastare per trovare una soluzione in grado di salvare capra e cavoli. Pierluigi Cascianelli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Navettamento: vertice al Pincio

Dopo la sentenza del Tar che ha accolto il ricorso di Medov convocata una conferenza dei servizi. L'obiettivo è regolamentare il traffico degli autobus andando a decongestionare il centro

CIVITAVECCHIA - Una conferenza dei servizi, con lo scopo di andare a disciplinare il traffico relativo ai flussi turistici anche e soprattutto alla luce della recente sentenza del Tar del Lazio che ha accolto il ricorso presentato nella primavera dello scorso anno dalla Medov - agenzia marittima raccomandataria che opera all' interno del porto - relativo al navettamento crocieristico tra il porto, largo della Pace e la stazione ferroviaria. Domani mattina a Palazzo del Pincio è stata convocata la prima riunione alla quale prenderanno parte il sindaco Tedesco, il vicesindaco Grasso e l' assessore Pescatori, l' **Autorità di Sistema Portuale**, la Capitaneria di porto, la Polizia locale, la Polizia di frontiera ed il commissariato. D' altronde proprio alla luce della sentenza del Tar era emersa la necessità, da parte degli enti competenti, di affrontare con urgenza la questione andando ad eliminare ogni criticità e garantire la massima efficienza nell' erogazione dei servizi dedicati ai crocieristi. Nulla contro la Medov e gli operatori in generale, ma è necessario oggi andare a regolamentare il settore. Anche perché i giudici amministrativi non hanno chiarito nel dettaglio la questione. Anzi, come spiegato nelle scorse settimane da Molo Vespucci «il Tar ha qualificato il "servizio di navettamento" alla stregua di un "servizio di linea comunale", in base alla definizione che dello stesso dà la Legge Regionale 30/1998, rilevando, di conseguenza, l' incompetenza della stessa **Autorità di Sistema Portuale** a disciplinare la materia, così inquadrata, la cui competenza rientrerebbe, in tal caso, tra quelle del Comune e della Regione». Esiste la linea tpl tra largo della Pace e la stazione: il resto ad oggi va regolamentato. La stessa **Adsp** aveva auspicato la convocazione, in tempi ristretti, di un tavolo per discutere una soluzione tecnico/amministrativa per risolvere in maniera definitiva le problematiche di mobilità. Problematiche, che come ricordato anche dal vicesindaco Grasso, coinvolgono anche altri aspetti di carattere ambientale e di sicurezza, con corso Marconi congestionato da un traffico non più tollerabile. A questo si aggiungono anche gli sforamenti di Pm10 registrati ultimamente. Tra gli obiettivi del Pincio c' è quello di interdire al traffico di autobus - ad esclusione del Tpl e del Cotral - proprio il centro cittadino studiando tragitti alternativi, rivedendo il piano urbano del traffico e quello della mobilità sostenibile. Andrà poi affrontato il discorso legato proprio al terminal di largo della Pace, all' accoglienza e ai servizi resi ai crocieristi. (12 Set 2019 - Ore 09:32)



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Rabbia e proteste alla Frasca: rimosse le imbarcazioni

È iniziata l'operazione della Guardia costiera che porterà a togliere tutti gli ormeggi abusivi

di FRANCESCO BALDINI CIVITAVECCHIA - Rimosse le barche dalla Frasca. A nulla sono valse le proteste dei cittadini presenti, quasi tutti diretti interessati colpiti dall'ordinanza emessa dalla Capitaneria di porto. I militari hanno proceduto alla rimozione di diversi ormeggi abusivi delle piccole imbarcazioni presenti da anni con l'aiuto dei sommozzatori dei Vigili del fuoco. Un'operazione iniziata ieri mattina e che continuerà nei prossimi giorni. Sul posto anche i Carabinieri. I diportisti presenti hanno protestato a gran voce contro quella che giudicano un'ingiustizia. Già un'ordinanza simile nel 2016 li aveva spinti a costituire l'associazione Amici del mare. «Ci hanno tolto anche questo - ha spiegato Angelo Beni - ai civitavecchiesi non è rimasto più niente. Abbiamo chiesto da tempo di avviare un dialogo per poter regolamentare questa situazione. Ci sono tante persone che lavorano qui». Nel mirino, infatti, ci sarebbe anche lo scivolo a mare, sempre abusivo, in cemento che però sembrerebbe essere l'ultimo pubblico rimasto a Civitavecchia. «L'unica possibilità - ha spiegato uno dei manifestanti - per tanti civitavecchiesi e non che non possono permettersi i costi elevati dei porticcioli privati». Tanta rabbia da parte dei cittadini perché l'area della Frasca «è stata un po' la scuola nautica di Civitavecchia - ha detto Giuseppe Pontani - è sempre stato un'area di diporto popolare ed è una questione che non si è mai voluta affrontare. Questo è l'ultimo specchio d'acqua che ci è rimasto». L'azione sarebbe partita da alcune segnalazioni che hanno spinto gli uomini della Capitaneria prima nel territorio di Tarquinia a San Giorgio per poi spostarsi fino alla Frasca, sempre su segnalazione. L'assessore all'Ambiente Manuel Magliani ha spiegato che l'abuso è accertato e che «il Comune non ha potere o competenza specifica o può impedire alla Capitaneria di fare il suo lavoro. Noi comunque ci siamo messi a disposizione per cercare di mandare in porto il prima possibile il progetto di riqualificazione della Frasca». (12 Set 2019 - Ore 09:30)



Civitavecchia supera i 2 milioni e mezzo di crocieristi

AMBURGO Con più di 2 milioni e mezzo di crocieristi Civitavecchia si posiziona al secondo posto in Europa dopo Barcellona. È quanto afferma il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centro settentrionale Francesco Maria Di Majo, intervistato a Amburgo durante il Seatrade Europe. Se lo scorso anno avevamo avuto una crescita del 10%, quest'anno i dati sembrano confermarne una ulteriore. Nello scalo laziale cresce negli ultimi tempi anche il numero di chi sceglie il porto per imbarcarsi o sbarcare e raggiungere poi altre mete. Non si tratta di mero transito, perchè spesso questo tipo di turista sceglie anche il pernottamento in città o nei dintorni, generando economia nel territorio. Prossimo progetto per lo scalo, quello del terzo terminal Bramante che incrementerà anche i servizi offerti.

The screenshot shows the website interface for Messaggero Marittimo. At the top, there is a navigation bar with 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO'. The main headline reads 'Civitavecchia supera i 2 milioni e mezzo di crocieristi'. Below the headline, there is a sub-headline 'Di Majo: "Risultati oltre le aspettative"' and a byline 'Amburgo, 12 settembre 2019'. A video player is visible with an error message: 'Your browser does not currently recognize any of the video formats available. Click here to visit our frequently asked questions about HTML5 video.' To the right of the article, there is a newsletter sign-up form and a sidebar with 'ULTIME' and 'POPOLARI' sections. The sidebar includes a 'DA NON PERDERE' section with the article 'Mac Magnifica: refitting da 130 milioni nel 2021'.

Porta Ovest, pressing della Regione sprint per sbloccare il cantiere sud

Diletta Turco

LE INFRASTRUTTURE La riapertura imminente del cantiere di via Ligea di Porta Ovest. È stato questo l'argomento della discussione di ieri mattina al cantiere delle gallerie tra le segreterie di Feneal Uil, Filca Cisl e Fillea Cgil e i vertici del consorzio Arechi, l'associazione di imprese che sta portando avanti i lavori, attualmente solo sul fronte nord del Cernicchiera, per via della mancata ripresa sul lato meridionale degli scavi. Dal confronto tra azienda e sindacati sono arrivati importanti spiragli su una risoluzione rapida del blocco del cantiere sud. «L'impegno tra la Regione Campania e la Stazione Appaltante - dice Patrizia Spinelli, segretario provinciale Feneal Uil - ci si auspica che comporterà la stipula della convenzione tra **Autorità Portuale** e Società Autostrade, da tempo attesa, che consentirà, ci si augura, l'utilizzo degli esplosivi per lo scavo in galleria accelerando nei fatti la realizzazione dell'opera e sbloccando anche i lavori anche in via Ligea. Si tratta di un atto importante perché consentirà di intervenire in maniera efficace, velocizzando l'ultimazione dei lavori». STOP & GO Un cantiere decisamente intricato quello di Porta Ovest. Sospeso a metà tra dei ritardi di natura giudiziaria e puramente tecnici. Questi ultimi dovuti al passaggio di testimone dalla Tecnis, ancora commissariata, e il gruppo irpino D'Agostino costruzioni. Un passaggio formalizzato da rogito notarile, ma ancora non definito, per via di alcune richieste avanzate dalla stessa Tecnis. E che riguardano la firma di un'apposita convenzione con l'**autorità** di sistema che, nero su bianco, stabilisca l'andamento futuro dei lavori delle gallerie, fino al loro compimento. Un documento che, prima della firma, deve essere validato dal ministero dello Sviluppo Economico che ha seguito l'intera vertenza. «Noi siamo pronti a firmare - ha detto solo pochi giorni fa Francesco Messineo, segretario generale dell'Authority ma fino a quando il ministero non darà l'ok alla richiesta della Tecnis, non si può procedere alla definizione della vendita». Lavori, però, continuano sebbene a scartamento ridotto, ed esclusivamente sul fronte Cernicchiera. Il lato sud, ovvero quello Ligea, continua ad essere fermo. «Continua l'annosa questione con la società Autostrade meridionali aggiunge Messineo - e anche ad agosto c'è stato un fitto scambio di mail e di contatti tra noi, la società e l'università perché vogliamo in tutti i modi che anche questo fronte di scavo si sblocchi il prima possibile. Molti strumenti stanno già acquisendo dati in tempo reale durante i lavori e, in tutto questo, però, è stato anche proposto un meccanismo in base al quale ogni qualvolta gli strumenti presenti segnalano una minima vibrazione superiore ai parametri, scatta una procedura di valutazione da parte dei tecnici che può sfociare nella sospensione momentanea dei lavori o nell'incremento dei monitoraggi». GLI SCAVI Lo sblocco della questione aperta con società Autostrade Meridionali consentirà, dunque, di poter riavviare gli scavi anche sul versante sud delle gallerie, e riprendere i ritmi di lavoro «standard», ad oggi ancora fortemente rallentati per via di questa empassa tecnico-giuridico. «Riteniamo - conclude Spinelli - che si stia procedendo nella direzione giusta per dare risposte concrete sia alla cittadinanza che alle componenti del sistema **portuale** da tempo in attesa di una risoluzione delle problematiche trasportistiche intorno allo scalo per procedere ad un incremento dei livelli occupazionali».



LA MOVIMENTAZIONE DEL MINERALE DI FERRO RICHIEDE CAUTELA CHI CONTROLLA?

di ANTONIO LICCHELLO-MINO GRECO* Apprendiamo dalla stampa della lettera aperta del segretario generale della **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale, dottor Vespasiani, in risposta alla Legaambiente locale. La Uil e la Uil Trasporti di Brindisi, nel comunicato del 10 settembre scorso, avevano sottolineato la necessità di mantenere alta la stessa attenzione dedicata allo scarico del carbon coke a costa Morena, non avvenuto per i noti motivi, anche per lo sbarco del minerale di ferro in corso. Si tratta della movimentazione di un composto che, a detta del dottor Vespasiani, risulta "prodotto non pericoloso". A sostegno di tale affermazione e delle ragioni espresse esclude potenziali danni che potrebbero causare problemi alla salute e alla sicurezza dei lavoratori, impegnati nelle manovre di scarico, oltre ad essere non dannoso per l'ambiente. Sembra, da quello che si legge, che tutte le procedure previste dalla legge 81/08 e dal regolamento **portuale** per lo scarico di detto materiale siano rispettate. Per questo gli organismi di controllo preposti hanno dato le autorizzazioni necessarie. Come è noto le attività di sbarco vengono eseguite a Brindisi per il sequestro da parte della magistratura di Taranto dell'area di "sbarco materie prime" della raffineria Arcelor Mittal, avvenuta nel mese di luglio. Una tragedia che causò la morte di un giovane gruista. **SEGUE A PAGINA III**



MF

Cagliari

Cagliari metterà a gara il terminal container

«Il porto canale di Cagliari torna sul mercato per il rilancio del transhipment in Sardegna». Si apre con questa frase la nota della port authority sarda che annuncia la revoca della concessione approvata dal locale comitato di gestione nei confronti di Cagliari International Container Terminal che dal 1997 occupava le banchine del porto canale. La revoca, chiesta per il mancato rispetto degli impegni assunti nel programma operativo di Cict, era già all'ordine del giorno del comitato di gestione del 1° luglio scorso, ma era stata poi rinviata su richiesta del ministero delle Infrastrutture e dei trasporti nell'ultimo tentativo di accordo con la società. Alla deliberazione del comitato di gestione seguirà, nei prossimi giorni, un decreto che, nel rendere efficace sia la revoca della licenza che la decadenza, indicherà i termini per il ripristino e la riconsegna del bene. Contestualmente i 400 mila mq di piazzali, per un totale di 900 mila mq di aree portuali disponibili, gli oltre 1.500 metri di banchine con fondali di 16 metri, per una movimentazione contenitori potenziale di 1,3 milioni di Teu/anno, torneranno sul mercato, insieme a servizi, facility e professionalità operative. L'AdSP del Mare di Sardegna procederà con una sollecitazione di mercato a livello internazionale per l'individuazione di un nuovo soggetto che, con la riattivazione dei traffici, possa riproiettare il porto canale alla naturale funzione di hub mediterraneo. (riproduzione riservata)

Trieste sogna le maxi-strutture
Cagliari metterà a gara il terminal container
IMPIANTO PER L'ESTERNE
RIMA



Il mondo delle crociere cerca novità

Vezio Benetti

AMBURGO Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare di Sardegna, intervistato dal direttore Benetti in missione al Seatrade Europe di Amburgo. La Sardegna nel settore delle crociere vive un momento di crescita sia numerica che di numero di scali. La situazione generale non è negativa e a una contrazione in un porto, equivale la crescita in un altro del sistema. Le nostre infrastrutture sono ben messe per il traffico delle crociere -continua Deiana- anche se col gigantismo navale servono sempre più fondali adeguati, banchine più grandi e attrezzate. Una domanda anche sulla situazione del Porto canale e della caduta della concessione a Cict: A breve partirà una call pubblica per presentare manifestazioni di interesse e ripartire.



La Sicilia

Catania

Incontro all' autorità portuale

Licenziamenti Caronte & Tourist la vertenza si sposta in Prefettura

Si sposterà direttamente in Prefettura la vertenza dei 20 portuali della Caronte & Tourist, attivi fino allo scorso 30 agosto nelle operazioni di terra della tratta marittima Catania-Salerno. La notizia del licenziamento collettivo era arrivata a lavoratori e sindacati solo due giorni prima, una vera e propria doccia gelata che aveva portato all' immediata organizzazione di una giornata di sit-in pacifico al molo 14. Ieri mattina, nella sede dell' **Autorità di sistema portuale** della Sicilia orientale, si è tenuto un incontro interlocutorio tra le parti con i rappresentanti di Caronte & Tourist e Grimaldi-Marangolo, la ditta di handling che ha sostituito i lavoratori procedendo a nuove assunzioni, e i segretari di Cgil e Filt Cgil, Giacomo Rota, Alessandro Grasso e Edoardo Pagliaro. «Auspichiamo - ha commentato Andrea Annunziata, presidente dell' **Autorità portuale** - una soluzione del problema che investe gli attuali 20 licenziati di Caronte, oltre a quanti sono rimasti da un anno senza lavoro per la crisi della New TTT Lines, e che ci sia una vera gara di solidarietà per assorbire questi lavoratori anche con l' aiuto del prefetto. Se avessimo risolto i lavori da fare alla nuova darsena, per i quali non abbiamo notizie del commissario Tecnis, pur avendolo più volte sollecitato, oggi non avremmo avuto disoccupati e un porto completamente operativo in piena sicurezza e con una migliore tutela dell' ambiente». Netta la posizione dei sindacati Cgil e Filt Cgil: «Ribadiamo quanto già detto: il nostro obiettivo è la rioccupazione di tutti e 20 i lavoratori, 19 portuali e un amministrativo. In Prefettura convocheremo tutte le aziende operative al porto, riservandoci, in caso di lungaggini inutili e dannose, di mettere in campo tutte le azioni possibili consentite dalla legge. Abbiamo inoltre riproposto, nell' ambito di un ragionamento complessivo sul porto, la posizione dei 4 ex lavoratori della biglietteria New TTTLines, rimasti senza lavoro da più di un anno». Maria Elena Quaiotti.



Pasqualino Monti: stiamo riqualificando i nostri scali

La situazione del settore crocieristico con un occhio alla cantieristica

Vezio Benetti

AMBURGO Le crociere in Sicilia: Pasqualino Monti fa un quadro della situazione sull'isola. Abbiamo trovato una situazione non semplice ma ci siamo rimboccati le maniche per riqualificare scali e raccogliere fondi. Sono in atto dragaggi a Palermo, Termini Imerese e Trapani, sono in costruzione alcune stazioni marittime e terminal. Un occhio però anche alla cantieristica e ai terminal container: non c'è necessità di nuove infrastrutture, ma di quelle immateriali per poter governare al meglio.



Economia

Cantieri navali, si apre uno spiraglio

L' Autorità di sistema portuale è intenzionata a firmare l' atto di concessione all' impresa romana «Marinedi» già ai primi di novembre. Ma il sopralluogo previsto è stato rinviato

Presto potrebbero riaprire il Cnt: un mantra ripetuto troppe volte negli ultimi anni, anche se ora, uno spiraglio comincia a vedersi. «Per l' ennesima volta intervengo sulla questione relativa all' assegnazione dell' area demaniale ex Cnt di Trapani accogliendo con favore le recenti dichiarazioni del presidente dell' **Autorità di Sistema portuale** del Mare di Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti, seguite agli attacchi ricevuti da alcune organizzazioni sindacali sull' attuale, incomprensibile, stato di abbandono del Cantiere navale di Trapani». Così il consigliere comunale Andrea Vassallo porta nuovamente l' attenzione su una questione che sta a cuore ai lavoratori e ai cittadini. Pare, infatti, che la soluzione sia vicina. È volontà dell' Authority di procedere, in tempi brevi, alla definizione dell' atto di anticipata occupazione dell' area demaniale a favore della ditta romana «Marinedi» che, dopo anni di contenzioso, è stata legittimata dalla sentenza del Tar di Palermo 1437/2017 ad ottenere il diritto alla concessione demaniale per l' attività di cantieristica da diporto. Nei giorni scorsi era stato fissato un sopralluogo tra l' impresa assegnataria e l' **Autorità portuale** per la chiusura dell' annosa vicenda che segnerebbe la fine di un incubo per i lavoratori e le loro famiglie, da mesi ormai privi di ammortizzatori sociali. L' appuntamento tra una rappresentanza dell' Authority e la «Marinedi» è saltato con un ulteriore rinvio a data da destinarsi ma con una promessa verbale, da parte dell' **Autorità di Sistema Portuale**, a firmare l' atto di concessione nei primi di novembre, secondo quanto fa sapere lo stesso Andrea Vassallo. «Come al solito tanto rumore per nulla - commenta il consigliere tante promesse mai mantenute, le solite della politica e delle Istituzioni. Tanti lavoratori in ansia per la loro sorte il cui esito finale sembra essere rimandato all' infinito, di settimana in settimana, di mese in mese, di anno in anno. È come se ci si trovasse davanti ad un moribondo bisognoso di una medicina che non arriva mai - continua Vassallo - ma che si continua comunque ad aspettare perché altra scelta non c' è. Un grido disperato che proviene dal territorio verso il quale politica e Istituzioni rimangono - sostiene colpevolmente sorde. E ciò nelle more che la nostra cara Regione, mettendo da parte gli inutili proclami fin qui sempre disattesi, si dedichi al completamento della ristrutturazione del Bacino di Carenaggio con il tanto auspicato e mai realizzato ripristino dell' impianto elettrico che, da tempo immemore, ne impedisce l' utilizzo». (*FTAR*)



Il nuovo terminal

Porto, un restyling da un milione

Gli interventi hanno riguardato l' area di attracco delle navi veloci

Dopo l' inaugurazione dello scorso luglio del Trapani Fast Ferry Terminal il porto cittadino comincia a cambiare volto. Il progetto ha visto la realizzazione di un terminal marittimo per l' attracco delle navi veloci. Al suo interno: la zona biglietteria con una superficie utile complessiva di circa 31 metri quadrati con otto postazioni operative, eventualmente divisibili, dotata di propri servizi igienici e di locale tecnico per gli impianti; i servizi igienici pubblici; lo spazio di attesa chiuso e climatizzato di superficie utile pari a circa 156,50 metri quadrati, accessibile dal lato sud, cioè lato banchina, in grado di accogliere circa 70 posti a sedere, con annesso spazio per edicola e per un punto di informazioni turistiche; il bar, di superficie utile pari a circa 24,50 metri quadrati, dotato di bagno ed antibagno di pertinenza propria e di un deposito funzionale all' attività; lo spazio esterno coperto, comprendente un' ulteriore zona di attesa, per ulteriori 70 posti a sedere, e una zona attrezzata con tavoli e sedie di supporto al bar. Le opere realizzate hanno avuto un costo di circa un milione di euro. Ma questo è solo l' inizio. È previsto il restyling della Stazione Marittima sul molo Sanità e delle aree esterne di pertinenza per adeguarle alle rinnovate esigenze dimensionali e di comfort degli utenti in vista di un incremento del traffico crocieristico ma non solo. «Stiamo lavorando per i dragaggi, per il salpamento del Ronciglio e per la manutenzione complessiva dello scalo» aveva detto Pasqualino Monti sottolineando come il progetto per il nuovo «Trapani Cruise - RoRo Terminal» sia al centro dei pensieri del presidente dall' **Autorità di Sistema portuale** del Mare di Sicilia Occidentale.



Otto anni fa la chiusura tra le proteste

Otto anni. Da settembre 2011 a oggi: questo è il tempo «perso». Il Cnt chiuse infatti otto anni fa, tra le proteste dei lavoratori e gli scioperi organizzati. A novembre del 2011 ventuno lavoratori del Cantiere navale di **Trapani** occuparono la nave «Marettimo M.», la petroliera che fu commissionata alla Satin dalla società siracusana «Augusta Due» del gruppo Mednav di Roma, per un progetto nato nel 2005 i cui lavori sembrava fossero arrivati in dirittura d'arrivo già il 22 maggio del 2009 quando si celebrò il varo della nave (136 metri di lunghezza e 26 di larghezza). La Satin fallì e nel 2013 furono affissi i sigilli. Poi i bandi, l'assegnazione, i ricorsi, le infinite perdite di tempo e la situazione che ancora non si è risolta, con buona pace per i lavoratori. «Sono passati 8 anni - afferma Filippo Cutrona, segretario generale della Cgil - e i lavoratori sono fermi: ci sono ditte che potrebbero creare sviluppo nel nostro territorio. Tutto si trascina da troppo tempo e noi della Cgil sollecitiamo, a prescindere dal tempo che ormai si è perso, ad accelerare il percorso e che possa avviarsi una ristrutturazione dell'immobile che oggi è deturpato e che per anni è stato un centro fondamentale per il **porto di Trapani**». Il Cnt sorge su un'area di 70 mila metri quadrati e all'interno presenta il bacino di carenaggio di proprietà della Regione. Una struttura mastodontica che negli anni ha «alimentato» il settore cantieristico trapanese.

Trapani

66 addizionali entrano a ottobre con un programma di tagli

Marinedi si prepara a ottobre

Monday 9th September 2019

Cantieri navali, si apre uno spiraglio

L'Autorità di sistema portuale è intenzionata a firmare l'atto di concessione all'impresa romana «Marinedi» già ai primi di novembre. Ma il sopralluogo previsto è stato rinviato

Porto, un restyling da un milione

Capitaneria, il comandante Marzio: «Darò il massimo»

Il cambio della guardia

Capitaneria, il comandante Marzio: «Darò il massimo»

Ieri la cerimonia ufficiale, prende il posto del capitano Maltese che va ad Ancona

Cambio di comando alla capitaneria di porto di Trapani dove il capitano di vascello Franco Maltese lascia la direzione al suo parigrado Paolo Marzio. Un cambio delle guardia sentito e partecipato ieri all'interno del piazzale della capitaneria di porto. «Fa parte dell'ordine naturale del nostro lavoro» ha affermato Maltese che ora andrà ad occupare il ruolo di comandante in seconda alla capitaneria di porto di Ancona. «Dopo due anni intensi è giusto rinvigorire e rinfrescare le energie. Sono molto soddisfatto di aver mandato il porto di Trapani - ha detto il capitano di vascello - soddisfatto di questa città e della provincia che mi ha dato i natali. È giusto, però, lasciare il campo a nuove energie». Durante il suo discorso, Maltese ha lasciato trasparire che in passato possono esserci stati alcuni momenti di dialettica nella gestione del porto cittadino: «Tante sono le aspettative che emergono riguardo questo porto. Trapani è fondamentale, necessità di altrettanti e importanti e importanti lavori. Il mio era un appello verso alcune dialettiche, alcune dinamiche che ci sono state ma che si sono concluse a buon fine». Il comandante Maltese, nel suo discorso di chiusura ha anche rivolto un invito all'unità. «È un appello affinché ci sia un'unità di intenti tra tutte le amministrazioni coinvolte nel porto nella città. Le criticità - ha ribadito - sono i fondali che devono essere incrementati a cura dell' **autorità** di **sistema** e il rifacimento di alcune banchine soprattutto nel porto peschereccio che necessitano una revisione». Il testimone passa Paolo Marzio, Capitano di Vascello, che in passato ha lavorato al ministero delle Politiche agricole alimentari e forestali, è stato al Comando generale del corpo delle Capitanerie di porto, per il ministero delle Politiche agricole alimentari e forestali e per cinque anni al comando della Capitaneria di porto di Vibo Valentia. «Per me è veramente un onore assumere il comando di una Capitaneria di porto come questa - ha affermato Paolo Marzio - tra le altre cose, con la fortuna di assumere il comando dal comandante Maltese che ha lavorato veramente in un modo incredibile, non risparmiando un minuto del proprio tempo e della propria attività. Una prova a favore della collettività. Sono sicuro che avrò un compito facilitato dal lavoro precedentemente svolto, sicuramente cercherò di dare il massimo per lo sviluppo del porto, semplificando tutte le procedure amministrative e continuando l'ottimo lavoro che è stato fatto dei miei predecessori».



Un Green new deal per i sistemi portuali

La questione ambientale? Sarà il fulcro della svolta politica inaugurata dal Governo giallo-rosso. Il presidente del Consiglio Giuseppe Conte, che proprio ieri ha ottenuto la fiducia al Senato per la nascita del nuovo esecutivo PD-M5S, lo ha dichiarato apertamente: «Obiettivo primario del Governo sarà la realizzazione di un Green new deal che promuova la rigenerazione urbana, la riconversione energetica verso un progressivo e sempre più diffuso ricorso alle fonti rinnovabili, la protezione delle biodiversità e dei mari, il contrasto ai cambiamenti climatici». Ancora non si sa come si articolerà concretamente l'azione politica del Governo, ma una cosa è chiara: il canale della green economy è oggi quello più in grado di raccogliere e indirizzare iniziative valide per lo sviluppo. Decarbonizzazione, digitalizzazione, sensorizzazione e monitoraggio costituiscono i temi più significativi per l'obiettivo della sostenibilità globale anche nell'ambito specifico dei porti, della navigazione, dei trasporti e della logistica. «Se le emissioni annue di gas serra dell'UE ammontano a 4,5 miliardi di tonnellate aveva sottolineato non molto tempo fa su Port News , il numero uno della Sea Ports Organisation , Eamonn O'Really quelle del trasporto marittimo internazionale sono pari a 0,8 miliardi di tonnellate. Ridurle a zero avrebbe un impatto equivalente a quello che risulterebbe dalla decarbonizzazione dello Stato membro più grande dell'UE». L'Unione Europea crede fermamente in un futuro a emissioni a zero. E l'Italia dei porti ha la capacità di muoversi in direzione di un Green New Deal ? Qualche passo in avanti in questo senso è stato fatto. Nel 2017 è stato infatti istituito presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri il 'Tavolo tecnico sulla decarbonizzazione dell'economia', che ha delineato gli scenari di sviluppo del sistema energetico nazionale e redatto il catalogo delle tecnologie energetiche disponibili. Per il comparto dei porti e dei sistemi logistici a essi funzionali, le novità normative in termini di decarbonizzazione sono state recepite sia con l'aggiornamento della legge 84/94, all'art. 4 bis, che ha introdotto l'obbligo di redazione di piani energetici da parte delle AdSP, sia con le nuove Linee guida per la redazione dei documenti di pianificazione energetico ambientale dei sistemi portuali (DEASP), delineate con decreto del Ministero dell'Ambiente (il n. 408 del 17.12.2018). La rotta è stata insomma tracciata, ora resta da percorrerla. Sotto questa prospettiva, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale è stata una delle prime Port Authority in Italia a mappare in modo esaustivo le principali emissioni di carbonio prodotte dai porti di sua competenza (soprattutto Livorno, Piombino e Portoferraio), presentando stamani a Livorno i risultati di un anno di indagini. Il rapporto sul Carbon Footprint del Sistema Portuale dell'Alto Tirreno è innovativo per un duplice motivo. Innanzitutto, è stato elaborato grazie alla ridefinizione di una nuova architettura digitale: oggi gli scali portuali del Mar Tirreno Settentrionale possono contare su una piattaforma strategica, chiamata MONICA (Monitoring & Control Architecture), sulla quale convergono informazioni e dati provenienti sia da set di servizi digitali diversi (Port Community System, Rete Nazionale AIS del Comando Generale delle Capitanerie di Porto, workflow specifici, ecc.), sia da apposite reti di sensori disseminate nei punti più rilevanti degli scali portuali. L'altro elemento di novità è costituito dal fatto che i dati sono stati elaborati secondo le linee guida rilasciate dall' International Maritime Organization , attraverso il set di strumenti denominato ' Port Emissions Toolkit ', finalizzato ad armonizzare e standardizzare le metodologie di raccolta delle informazioni, di analisi e di determinazione del carbon footprint . I dati del rapporto presentati dall'AdSP guidata dal presidente Stefano Corsini danno già una idea di quanto l'inquinamento ambientale stia diventando un problema al quale si deve porre rimedio al più presto. In un anno dal 1° maggio del 2018 al 2 maggio del 2019 sono state



Portnews

Focus

prodotte nel porto di Livorno 150.000 tonnellate di emissioni. L'anidride carbonica rappresenta oltre il 97% di tutti gli inquinanti atmosferici prodotti. Circa il 56% di tutta la CO₂ (83.000 tonnellate) è stata emessa direttamente dalle navi durante i movimenti portuali, il 37% deriva dalle attività industriali svolte nelle aree portuali, mentre il restante 7% è composto da emissioni indirette derivanti dal consumo di energia elettrica prodotta da aree esterne a quelle portuali. In 12 mesi sono state prese in esame le principali tipologie di navi, quelle caratterizzate da un elevato numero di arrivi, da prolungati tempi di sosta e da una elevata potenza installata. Complessivamente sono arrivate 5663 unità tra portacontainer, navi da crociera, traghetti, car-carrier e Ro-Ro. Che cosa è emerso? Prese tutte assieme, queste unità si sono fermate in porto per un totale di 59000 ore e hanno emesso tanta CO₂ quanta quella prodotta in un anno da 63.000 auto (circa il 70% di tutte le automobili registrate nel comune della Città dei Quattro Mori). Per quanto riguarda le emissioni di SO_x (Ossido di Zolfo), in un anno le navi analizzate hanno inquinato quanto 108 milioni di auto (1245 volte la SO_x emessa in un anno da tutte le automobili della città di Livorno). Gli studi evidenziano che queste emissioni possono essere notevolmente ridotte tramite l'utilizzo di combustibili alternativi quali il Gas Naturale Liquefatto. Nel rapporto è infatti stato sottolineato che se tutte le navi del porto di Livorno utilizzassero il GNL come combustibile, si avrebbe una riduzione del 20% delle emissioni di CO₂, mentre quelle di SO_x tenderebbero ad annullarsi. Per quanto riguarda il porto di Piombino, nel periodo temporale di riferimento sono arrivate oltre 12.700 navi, l'85% delle quali appartengono alla categoria Ro/Ro e Ro/Ro-Pax. Complessivamente i tempi di attività di tutte le navi oggetto di studio sono stati pari a 41000 ore (di cui 38000 ore di sosta). Nello scalo piombinese, le emissioni prodotte dalle attività connesse ai trasporti marittimi sono state pari a 14.000 tonnellate. L'anidride carbonica rappresenta oltre il 96% di tutti gli inquinanti nel porto. Circa il 74% di tutta la CO₂ è stata prodotta direttamente dalle navi durante i movimenti portuali (10440 tonnellate), il 24% deriva dalle attività industriali svolte nelle aree portuali, mentre il restante 2% è composto da emissioni indirette derivanti dal consumo di energia elettrica prodotta da aree esterne a quelle portuali. La fotografia scattata dall'AdSP e, in particolare, dalla Direzione Sviluppo, Programmi Europei e Innovazione dell'Ente, vuole essere un contributo utile ai fini della redazione del Piano Ambientale ed Energetico di Sistema su cui l'Autorità Portuale sta lavorando: «L'AdSP-MTS - ha dichiarato Corsini ha da tempo inserito nella pianificazione strategica dell'ente obiettivi e azioni specifiche per supportare la transizione verso processi globalmente sostenibili e carbon free ». Il numero uno dei porti di Livorno e Piombino ha sottolineato come l'elaborazione di questo 1° Rapporto sulla Carbon Footprint rappresenti un primo risultato certamente rilevante per la comunità portuale, locale e non: «Riteniamo che l'elemento di novità di questa esperienza, la digitalizzazione al servizio della sostenibilità, possa costituire un valido contributo, una best practice di potenziale interesse per tutti gli stakeholder, gli enti e gli esperti coinvolti nella definizione e nell'attuazione di azioni per la sostenibilità». Tutto bene quindi? Dipende. Aver individuato gli obiettivi non significa poi essere in grado di realizzarli. Le opzioni disponibili per la decarbonizzazione, che siano orientate alla riduzione della domanda di energia (efficientamento energetico), oppure all'uso di vettori energetici alternativi che presentino un minor rapporto carbonio/idrogeno, restano a oggi tutte sul tavolo. Quel che è certo è che hanno un impatto profondo sul sistema economico e produttivo, dato che ridisegnare i processi in questi termini richiede investimenti di lungo periodo per la sostituzione o l'adeguamento dei macchinari o dei mezzi impiegati e comporta soprattutto la necessità di conoscere i processi in ogni dettaglio per poterli riorganizzare. Sotto questo punto di vista, la digitalizzazione si dimostra come il migliore strumento disponibile per ottenere una conoscenza approfondita del carbon footprint di un porto. Le strategie per la sostenibilità dei sistemi portuali non possono infatti oggi prescindere dalla leva dell'innovazione che, integrando le competenze operative dei settori produttivi con le conoscenze delle Università e dei Centri di Ricerca, costituisce il motore di ogni settore economico moderno, il vero discriminante per coniugare l'efficacia e l'efficienza dei processi con la loro sostenibilità. Scarica qui il rapporto completo sul Carbon Footprint del Sistema Portuale dell'Alto Tirreno

Il Giornale

Focus

Il governo riapre i porti e bluffa sui migranti: resteranno qui per mesi

Vertice a Palazzo Chigi: «Ricollocati in Ue gli 82 della Ocean Viking». Ma non sarà così

Il governo giallo rosso si prepara ad aprire i **porti** alla nave Ocean Viking con 82 migranti a bordo grazie al solito copione del ricollocamento volontario in alcuni paesi Ue. Un sistema lungo, farraginoso, che va deciso di volta in volta e ha già dimostrato tutti i suoi limiti con il precedente esecutivo. Non solo: la nave delle Ong francesi Msf ed Sos Mediterranee, come le altre già sequestrate, non è abilitata al salvataggio sistematico come ha fatto e annunciato nelle ultime operazioni davanti alla Libia. Ocean Viking risulta solo una nave di rifornimento, che poi è stata potenziata con a bordo un centro di primo soccorso e altre strutture che dimostrano la non casualità del salvataggio dei migranti. Da Sos Mediterranee confermano: «Vero che non siamo registrati per ricerca e soccorso, ma non è legalmente necessario. Salvare le vite in mare è un obbligo». La Guardia costiera italiana non la pensa così e ha già contestato il problema a tutte le altre navi delle Ong sequestrate o sottoposte a fermo amministrativo. «Ocean Viking ha ribadito la richiesta di porto sicuro a Italia e Malta per 82 naufraghi, tra cui 18 minori e una donna incinta. Speriamo in una decisione rapida, di responsabilità e umanità» ha scritto su Twitter Medici senza frontiere. L' Ong nemmeno si è sognata di portarli in Tunisia, il porto sicuro più vicino. Ieri a Palazzo Chigi, il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, ha riunito il ministro dell' Interno, Luciana Lamorgese, quello degli Esteri, Luigi Di Maio, della Difesa, Lorenzo Guerini, delle Infrastrutture Paola De Micheli. E c' era pure Dario Franceschini a nome del Pd. Il summit è servito a partorire il classico topolino cercando di mascherare l' inversione di rotta rispetto ai **porti** chiusi. Sulla «vicenda della Ocean Viking si è registrata una forte adesione europea al meccanismo di redistribuzione attivato nelle scorse ore dall' Italia, che consentirà un' adeguata e sollecita soluzione» si legge in una nota di Palazzo Chigi dopo il vertice. Peccato che prima le navi delle Ong non venivano fatte entrare e che la soluzione europea sia un mezzo bidone. Nessun migrante parte subito per un altro paese, ma resta da noi. Gli 82 sbarcheranno in Italia e verranno trasferiti in un hotspot dove ci vorranno mesi per distribuire le quote. Prima devono arrivare da Malta i funzionari dell' Easo, l' agenzia europea che si occupa di ricollocamenti, per intervistare tutti i migranti. Poi arrivano le delegazioni dei singoli paesi come Germania, Francia, Spagna che si sono già resi disponibili in passato per ascoltare a loro volta i migranti e scegliere le proprie quote. Il Lussemburgo, piccolo e moderno, organizza le teleconferenze. Per dare un' idea i 67 sbarcati il 31 luglio da nave Gregoretti hanno cominciato i trasferimenti negli ultimi giorni. In altri casi c' è voluto più tempo e comunque il sistema va attivato di volta in volta. La senatrice pentastellata Paola Taverna ha rivelato ieri l' arduo obiettivo del Conte bis: «Il Paese di approdo non sarà più quello del porto sicuro di prima accoglienza (l' Italia, ndr) ma la nazione dove i migranti verranno ricollocati, tassativamente entro un mese dallo scalo iniziale, e secondo quote predefinite». Una chimera che non tiene conto del probabile aumento delle partenze dalla Libia dopo l' inversione a U sui **porti** chiusi. E come se non bastasse ieri la chiesa evangelica tedesca ha deciso di mandare una propria nave nel Mediterraneo dopo avere già finanziato i talebani dell' accoglienza tedesca Sea watch e Sea eye. I migranti recuperati dalla Libia andranno direttamente in Germania o sbarcheranno tutti in Italia?

