



**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 19 novembre 2019**



Prime Pagine

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

Primo Piano

18/11/2019	Informare	26
<hr/>		
18/11/2019	Messaggero Marittimo	27
<hr/>		
18/11/2019	The Medi Telegraph	28
<hr/>		

18/11/2019	Portnews		29
<hr/> Messina, Mega rientro in Assoporti			

Trieste

19/11/2019	Il Piccolo	Pagina 19	30
<hr/> Appello al governo per il Porto franco			
18/11/2019	Trieste Prima	<i>STEFANO MATTIA PRIBETTI</i>	31
<hr/> Ferriera: incertezza sul piano industriale di Arvedi, atteso tavolo a Roma			

Venezia

19/11/2019	Corriere del Veneto	Pagina 1	33
<hr/> Lo spartiacque che cambia venezia			
19/11/2019	Corriere del Veneto	Pagina 5	34
<hr/> Ricominciare dall' alluvione Lo spartiacque che cambia Venezia			
19/11/2019	Corriere del Veneto	Pagina 5	36
<hr/> Summit urgente perle dighe «Le alzeremo un anno prima»			<i>Alberto Zorzi</i>
19/11/2019	Corriere del Veneto	Pagina 8	38
<hr/> Legge speciale i partiti fanni squadra «Risposta a Venezia»			
19/11/2019	Il Fatto Quotidiano	Pagina 16	39
<hr/> I predoni ambientali e la cavia San Marco			<i>Salvatore Settis</i>
19/11/2019	Il Gazzettino	Pagina 4	41
<hr/> Il "baby Mose" fermo per evitare rischi: «Ma a Chioggia serve»			<i>ROBERTO PERINI</i>
19/11/2019	Il Gazzettino	Pagina 29	42
<hr/> «Le grandi navi non incidono in alcun modo sull' acqua alta»			
19/11/2019	Il Gazzettino	Pagina 53	43
<hr/> «Il governo non ci ascolta Temo una brusca frenata»			<i>MAURIZIO CREMA</i>
19/11/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 2	45
<hr/> Fiengo ora va all' attacco «Il Mose in ritardo? È colpa delle imprese»			
19/11/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 2	47
<hr/> Musolino: «Le navi non c' entrano L' acqua alta colpa degli scavi Mose»			
19/11/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 3	48
<hr/> Brugnaro, finita la grande paura «Ora penseremo al futuro»			
19/11/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 3	50
<hr/> Le alternative e gli altri progetti La Legge speciale "dimenticata"			
18/11/2019	The Medi Telegraph		51
<hr/> Musolino: «Non sono le navi a provocare l' acqua alta a Venezia»			
18/11/2019	Venezia Today		52
<hr/> Grandi navi e acqua alta: «Nesso senza basi scientifiche». La Msc va a Trieste			
19/11/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 41	53
<hr/> Lavori tra una settimana sul ponte translagunare I portuali: deroghe per i Tir			
18/11/2019	ilfoglio.it		54
<hr/> La fine dell' industria italiana			
18/11/2019	Guida Viaggi Portale		56
<hr/> Venezia, il porto alle compagnie di crociere: "Raccogliete fondi per noi"			
18/11/2019	Corriere Marittimo	<i>MASSIMO BERNARDO</i>	57
<hr/> World Maritime Day 2019 Port of Venice - "Il ruolo femminile nel Cluster marittimo"			

Savona, Vado

19/11/2019	Il Giornale del Piemonte e della Liguria	Pagina 15	58
<hr/> Il nuovo porto di Vado fa le prove			

19/11/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 14	59
<hr/>		
19/11/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 14	60
<hr/>		
19/11/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 14	61
<hr/>		
18/11/2019	Il Vostro Giornale	62
<hr/>		
18/11/2019	Savona News	63
<hr/>		

Genova, Voltri

19/11/2019	Il Secolo XIX Pagina 4	64
<hr/>		
19/11/2019	Il Secolo XIX Pagina 5	65
<hr/>		
18/11/2019	Genova24	67
<hr/>		
19/11/2019	Il Secolo XIX Pagina 14	68
<hr/>		
18/11/2019	BizJournal Liguria	69
<hr/>		
18/11/2019	Genova Post	71
<hr/>		
18/11/2019	FerPress	72
<hr/>		
18/11/2019	PrimoCanale.it <i>ELISABETTA BIANCALANI</i>	73
<hr/>		
18/11/2019	Corriere Marittimo	74
<hr/>		
18/11/2019	The Medi Telegraph <i>SIMONE GALLOTTI</i>	75
<hr/>		
19/11/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 2	76
<hr/>		

La Spezia

19/11/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 40	78
<hr/>		
19/11/2019	La Nazione (ed. La Spezia) Pagina 40	79
<hr/>		
18/11/2019	Citta della Spezia	80
<hr/>		

Ravenna

19/11/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola) Pagina 7 <i>ANDREA TARRONI</i>	81
<hr/>		

19/11/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 46	82
<hr/>		
18/11/2019	FerPress	83
<hr/>		
18/11/2019	Informare	84
<hr/>		
18/11/2019	Ravenna Today	85
<hr/>		
18/11/2019	Ravenna24Ore.it	86
<hr/>		
18/11/2019	ravennawebtv.it	87
<hr/>		

Marina di Carrara

19/11/2019	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 19	88
<hr/>		
19/11/2019	Il Tirreno (ed. Massa-Carrara) Pagina 31	89
<hr/>		
19/11/2019	La Nazione (ed. Massa Carrara) Pagina 48	90
<hr/>		

Livorno

18/11/2019	Corriere Marittimo	<i>ROBERTO NAPPI</i>	91
<hr/>			
18/11/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	92
<hr/>			
18/11/2019	FerPress		93
<hr/>			
18/11/2019	Transportonline		94
<hr/>			

Piombino, Isola d' Elba

19/11/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba) Pagina 15	95
<hr/>		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

19/11/2019	Corriere Adriatico Pagina 1	<i>MASSIMILIANO PETRILLI</i>	96
<hr/>			
19/11/2019	Corriere Adriatico Pagina 7		97
<hr/>			
19/11/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 39		99
<hr/>			
19/11/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 39		100
<hr/>			

19/11/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 25	101
<hr/>		
18/11/2019	Ancona Today	102
Adria Ferries, svolta green con la nuova AF Claudia: in Albania rispettando l'ambiente		
<hr/>		
18/11/2019	Ansa	104
Svolta green per Adria Ferries, anticipa norma meno zolfo		
<hr/>		
18/11/2019	Ansa	105
Adria Ferries anticipa Low Sulphur Cap		
<hr/>		
19/11/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 38	106
«Bassetti ha ragione, riaprite la stazione Marittima»		
<hr/>		
18/11/2019	Ancona Today	107
Stazione Marittima, Rubini (AIC): «Riaprirla è possibile e doveroso»		
<hr/>		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

18/11/2019	La Provincia di Civitavecchia	108
Lo sviluppo del sistema portuale al centro di un convegno con la Cisl		
<hr/>		
18/11/2019	La Provincia di Civitavecchia	109
Porto a dura prova: rinforzati gli ormeggi		
<hr/>		

Napoli

18/11/2019	Informare	110
Nel terzo trimestre il traffico dei container a Napoli è aumentato del +12,5% e a Salerno è calato del -8,3%		
<hr/>		

Salerno

19/11/2019	Cronache di Salerno Pagina 3	111
Battaglia sui pontili: il Tar bocchia il ricorso di Gallozzi		
<hr/>		

Bari

19/11/2019	Quotidiano di Bari Pagina 2	112
Mini crociere, presentato il progetto Themis		
<hr/>		

Brindisi

19/11/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 12	113
«Tavolo di crisi per le aziende portuali» Presentata l'interrogazione al governo		
<hr/>		
18/11/2019	Brindisi Report	FABIANA AGNELLO 114
Yachting and Tourism services management, corso gratuito a Brindisi		
<hr/>		
18/11/2019	Brindisi Report	MARCELLO ORLANDINI 115
Porto di Brindisi: pontile a briccole, arriva l'ok dal Provveditorato		
<hr/>		
18/11/2019	Brindisi Report	116
Crisi del porto di Brindisi, D'Attis: "Il governo convochi un tavolo"		
<hr/>		
18/11/2019	Il Nautilus	117
A Brindisi il corso "Yachting and Tourism services management": La sfida occupazionale arriva dal mare		
<hr/>		

Taranto

19/11/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 13	118
<hr/> Accordo tra enti: firmano Comune, Provincia, CdC e autorità portuale		
19/11/2019	La Verità Pagina 6	119
<hr/> Cdp salverà Taranto ma non l' Ilva E Mittal adesso apre uno spiraglio		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

19/11/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 20	121
<hr/> L' Area dell' ex Asi entrerà nel perimetro della Zes?		

Olbia Golfo Aranci

19/11/2019	L'Unione Sarda Pagina 36	122
<hr/> Air Italy, Sanna contro il Qatar		
19/11/2019	La Nuova Sardegna (ed. Gallura) Pagina 16	124
<hr/> Porto, Air Italy e Auchan la politica fa fronte unico		
19/11/2019	La Nuova Sardegna (ed. Gallura) Pagina 19	125
<hr/> Non solo Elisa per le feste di Natale e di fine anno		
18/11/2019	Il Nautilus	126
<hr/> Conferenza stampa di presentazione del Centro di Preparazione Olimpica di Cagliari		

Cagliari

18/11/2019	Messaggero Marittimo	127
<hr/> Porto Canale: apertura buste terminal ro-ro posticipata		

Messina, Milazzo, Tremestieri

19/11/2019	Gazzetta del Sud Pagina 27	128
<hr/> Investimenti e futuro del porto Consiglio straordinario con Mega		
19/11/2019	Gazzetta del Sud Pagina 27	130
<hr/> Utilizzo aree demaniali Esitata la delibera-bis		
19/11/2019	Gazzetta del Sud Pagina 21	131
<hr/> Tremestieri, riaperto lo scivolo 1. Campionamenti al via		
18/11/2019	Stretto Web	132
<hr/> Messina: via i lavori per riaprire il porto di Tremestieri, prima verranno analizzate le sabbie e poi si procederà al dragaggio		
18/11/2019	TempoStretto	133
<hr/> Porto di Tremestieri, al via il le analisi dei sedimenti. La draga arriverà domenica		
18/11/2019	Stretto Web	134
<hr/> Terminal crocieristi a Messina, Lino Santoro: "Aprire un nuovo varco d' uscita in corrispondenza della Dogana"		
18/11/2019	TempoStretto	135
<hr/> Messina in centro: "Un varco per turisti alla Dogana. Progetto Rambla"		

Focus

19/11/2019	Italia Oggi Pagina 28	136
<hr/> Porti esentasse, per l' Ue sono aiuti di stato		

18/11/2019	Portnews	137
L'UE apre un'indagine sull'Italia		
18/11/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i> 138
Aiuti di stato ai porti: Ce avvia un'indagine approfondita		
18/11/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i> 139
Critica dei sindacati sul decreto per contrattazione decentrata AdSp		
18/11/2019	Portnews	<i>Andrew Small</i> 141
USA e UE, Pivot to Asia		

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 39 C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63797510
mail: servizioclienti@corriere.it

cdp
Investiamo nel domani



Parla Roman Polanski
«Le accuse contro di me? Emozioni più che fatti reali»
di **Paolo Mereghetti**
a pagina 47



Domani gratis
Storie, interviste, menu
E sette ricette «firmate»
da Antonella Clerici
chiedete in edicola
il mensile **Cook**

cdp
Investiamo nel domani

Neo-nazionalismi

L'ILLUSIONE DI ESSERE SOVRANI

di **Angelo Panebianco**

Imovimenti neo-nazionalisti (detti sovranisti) europei non sono tutti uguali. Lasciando da parte il caso di quelli dei Paesi ex comunisti (che hanno speciali caratteristiche), si può però dire che i neo-nazionalisti europeo-occidentali debbano tutti fare i conti con un dilemma: come rispettare le promesse elettorali senza portare i rispettivi Paesi alla rovina? I loro successi dipendono dal fatto che promettono soluzioni per problemi dei quali gli establishments hanno a lungo negato l'esistenza. Rispondono a domande di protezione, promettono di porre fine a diffuse paure. Molti elettori apprezzano chi fornisce loro un capro espiatorio (la globalizzazione, l'Europa, la Germania) a cui imputare i disagi economici presenti o che promette di metterli al riparo dagli effetti di migrazioni senza corrispondenti integrazioni. Elettori che sommando insicurezza economica, disagio per gli accelerati cambiamenti del paesaggio culturale dovuti all'immigrazione, e qualche volta anche insicurezza fisica, rispondono entusiasticamente a chi offre loro politiche anti-migranti. Per inciso, è falso che queste paure siano artificialmente create dai suddetti movimenti. Quasi mai i politici creano qualcosa. È però vero che quelle paure vengono amplificate. Del resto, la politica è anche questo: cavalcare paure (di ogni tipo) è parte integrante di ciò che hanno sempre fatto i politici di tutte le tendenze.

continua a pagina 32

Manovra, sì della maggioranza all'appello del premier per abbassare le imposte sulle auto

Ilva, l'altoforno resta acceso

Mittal vedrà Conte. Mattarella preoccupato: si rischia una bomba sociale

Retromarcia all'Ilva: l'altoforno resta acceso. La decisione dopo un ordine del giudice di Milano. «Si rischia una bomba sociale» l'allarme del presidente della Repubblica, Sergio Mattarella. Il capo del governo Giuseppe Conte venerdì vedrà Mittal. Cassa integrazione e incentivi per evitare la lite giudiziaria. Il gruppo irriato verso Morselli.

alle pagine 2 e 3

INTERVISTA CON RENZI

«No al voto o regaliamo il Paese e il Quirinale»

di **Maria Teresa Meli**



Matteo Renzi al *Corriere*: «No alle elezioni» o finiremo per «regalare il Colle alla Lega». Il leader di Italia viva: «Conte sostenga il nostro Sblocca cantieri».

a pagina 9

GIANNELLI



L'EX MINISTRA E L'ALLOGGIO AL MARITO Trenta, inchiesta sulla casa

di **Florenza Sarzanini**

a pagina 10

EMILIA-ROMAGNA

Salvini, Modena e la piazza delle sardine

di **Marco Cremonesi**
e **Francesco Battistini**

E adesso Matteo Salvini deve fare i conti con le «sardine», il movimento senza bandiera anti-Lega che ieri era a Modena, in concomitanza con l'arrivo del leader del Carroccio. Che però in Emilia-Romagna ha avuto un incontro con l'arcivescovo di Bologna, il cardinale Matteo Zuppi, da sempre schierato a fianco dei profughi.

a pagina 11

IDATI

Perché chiudere le scuole se sciopera solo l'1% dei prof?

di **Gian Antonio Stella**

A leggere i dispacci di certe combattive sigle sindacali pare che espugnino inviti una Bastiglia al mese. «Grande adesione di piazza», «Clamoroso successo», «Una marea umana»... Poi vai a vedere i numeri reali del Dipartimento della Funzione pubblica. E salta fuori che lo sciopero più massiccio ha visto la partecipazione dell'1,62 per cento dei combattenti: 15.908 su 1.102.069 dipendenti della scuola. Un trionfo. Per carità, guai a mettere in discussione il diritto allo sciopero e prima ancora il diritto a proclamarlo. Però...

continua a pagina 29

Protesta La polizia contro i ragazzi asserragliati nel campus universitario



La repressione della polizia cinese contro gli studenti dell'Università di Hong Kong. Più di quattrocento gli arresti

Assalto agli studenti di Hong Kong «Arrendetevi senza combattere»

di **Guido Santevecchi**

La polizia cinese ha chiuso gli studenti dell'università di Hong Kong in una sacca. Già quattrocento gli arresti. È l'ultimatum per chi resiste: «Arrendetevi senza combattere».

a pagina 12

TRUFFE AGLI ANZIANI LE FRASI DEI BANDITI

«Rubo ai vecchi e mi compro l'orologio d'oro»

di **Andrea Galli**

Parlano i banditi delle truffe agli anziani coinvolti nell'indagine dei carabinieri. «La prima truffa è stata a inizio febbraio, vicino corso Como a Milano: ho fatto 300 grammi di oro e 850 euro in contanti. Da quel momento ho continuato». E poi raccontano le «gesta» della banda: «Ogni tipo di pagamento era ben accetto: cantante, orologi, anelli, beni di famiglia». Sguaiati, convinti di restare degli impuniti. «Con i soldi dei vecchi ci compriamo orologi d'oro. E poi bevute e mangiate».

a pagina 21

LETTERA A CAZZULLO

Quell'edicola a Venezia

di **Maurizio Setti**

a pagina 33

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Non amo le gogne mediatiche e la Trenta è solo l'ultimo dei tanti notabili inciampati sulla più italiana delle debolezze, la casa. Ma c'è un passaggio che mi ha colpito, nella bella intervista della nostra Florenza Sarzanini: l'ex ministra giustifica l'accanimento nel non sloggiare dall'appartamento in affitto, ottenuto a prezzi simpatici grazie al suo ruolo, con la seguente motivazione: la casa di proprietà al Pigneto, in cui dovrebbe ritornare a vivere, si affaccia su una strada presidiata dagli spacciatori. Se abitassi in quel quartiere tutt'altro che disprezzabile, sarei preoccupato per la pubblicità negativa regalata dalla Trenta. Ma da cittadino italiano lo sono ancora di più per l'atteggiamento della ex ministra. La sua è una forma di grillismo,

Facciamo Trentuno

inteso non come Beppe ma come il marchese omonimo interpretato da Alberto Sordi: «Io so' io e voi nun siete...» con quel che segue. I politici della famigerata Casta primo-repubblicana consideravano normali i loro privilegi, esattamente come quelli di adesso, ma quantomeno avevano un occhio di riguardo per il borgo di provenienza: ho visto la Gissi di Remo Gaspari nel profondo Abruzzo e pareva Losanna. Questi, oltre a non servirsi del potere per migliorare la vita di tutti, non lo usano neanche per abbellire quella dei vicini di casa. E, se montano a cavallo dei voti offerti loro da un manipolo di illusi, è solo per scappare in un altrove che abbia all'ingresso un cartello con su scritto: «Riservato».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

170
1850
2020

Cassa Depositi e Prestiti
INVESTIAMO NEL DOMANI

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

cdp.it/170

cdp

Messaggio pubblicitario



91119

9 771120 498008

Posti Italiani Sped. in A.P. - D.L. 353/2003 conv. L. 46/2004 art. 1, c.1 DCB Milano





Per i pm di Roma, la volontaria **Silvia Romano** è viva e in **Somalia**, rapita su commissione dei **jihadisti** di Al Shabaab. **Domani** sarà un anno dal sequestro



Martedì 19 novembre 2019 - Anno 11 - n° 319
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 12,00 con il libro "Il cazzaro verde"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

TARANTO/MILANO I commissari: "Volevano lucidamente cancellare Ilva"

Si indaga su Mittal per falso in bilancio e per bancarotta

■ "Preordinato disegno illecito", si legge nell'esperto dei tecnici. Intanto venerdì Conte vede i vertici L'azienda sospende lo spegnimento dell'altoforno 2

○ **BARBACETTO, CASULA, DI FOGGIA, MILOSA E PALOMBI** DA PAG. 8 A 11



VENEZIA È LA CAVIA DEI LADRI FUTURI CON LA SCUSA DEL CLIMA MUTATO

» **SALVATORE SETTIS**

Quel che sta accadendo a Venezia è una tragedia, ma non è una sorpresa. L'ondata di marea ha invaso la basilica di San Marco, che John Ruskin vedeva quasi come l'orologio o il termometro del mondo.

A PAG. 17

IL PROSSIMO MOSE SARÀ IL TAV, PERÒ COSTA 5 VOLTE E SI PUÒ FERMARE

○ **LUCA MERCALLI** A PAG. 13

ORMAI IL METEO È TERRORISMO: OGNI PIOGGIA È "BOMBA D'ACQUA"

○ **MASSIMO FINI** A PAG. 13

Ius Sola

» **MARCO TRAVAGLIO**

Ogni tanto Salvini si sveglia nel cuore della notte tutto sudato. L'incubo ricorrente è che il governo Conte 2 faccia poche cose importanti e popolari, apprezzate anche dai suoi elettori, smetta di litigare, duri tre anni e mezzo e lo costringa a girare l'Italia per altri 40 mesi urlando alla luna fake news tipo le elezioni subito e l'invasione straniera. Cioè ad arrivare sponpato alle urne del 2023. Poi però pensa alla sinistra italiana, la Salvini, che lavora indefessamente (anzi fessamente) per lui; ai 5Stelle, che si sparo sui piedi un giorno sì e l'altro pure; a Renzi, che si agita come un ossesso per un misero 3-4%. E si riaddormenta sereno: il brutto sogno non si avvererà mai perché i suoi avversari sono i suoi migliori alleati. Siccome era un po' che non si parlava di migranti, per il calo degli sbarchi e l'aumento delle espulsioni (Lamorgese zitta zitta ne fa più di lui, e ci vuol poco), ci ha pensato il Pd riesumando lo *Ius soli*. Cioè la legge che risponde a una domanda giusta con una soluzione sbagliata: infatti fu lo stesso Pd ad accantonarla ai tempi di Gentiloni. Già oggi i figli di immigrati diventano cittadini a 18 anni e, prima, godono dei diritti dei figli di italiani. Lo *Ius soli* viene abbandonato in tutto il mondo perché, con questi livelli migratori da un paese all'altro (anche dentro l'Ue), fa più danni che altro. Quanto allo *Ius culturae*, per diventare italiani non basta un ciclo di studi, cioè 5 anni di elementari: ci vuole di più.

Ma il vero problema è quello segnalato da Prodi: le sinistre perdonano un po' perché la gente s'è convinta che tutelino più i gay che gli operai. Molti gli han dato dell'omofobo, ma voleva dire una cosa di buonsenso: le minoranze sono le più bisognose di tutele, ma in democrazia si vince con le maggioranze, altrimenti si perde e non si tutela nessuno. Sta alla politica decidere i momenti giusti, dopo aver persuaso le une e le altre. È assurdo, come fa Di Maio, dire no allo *Ius soli* perché l'Italia è sott'acqua. Ma lo è pure negare che oggi le priorità sono una legge di Bilancio con meno tasse possibile (Conte e Gualtieri ci stanno lavorando), una toppa all'Ilva, all'Alitalia e al Mose, qualche vittoria alle Regionali. L'ha detto pure Bonaccini, altro uomo concreto, che con la gente deve parlarci per forza. Discettare ora di *Ius soli* senza poterlo fare (il Parlamento è occupato fino a Capodanno con la Finanziaria) è solo un assist al Cazzaro Verde per lanciare un referendum abrogativo, arraffare altri voti, vincere le Regionali, rovesciare il governo e andarci lui con pieni poteri. Così chi voleva aumentare i diritti ai migranti li condannerà a perderne qualcun altro. Ma chi li scrive i testati al Pd? Salvini?

PIOVONO SARDINE E PM

Modena, in migliaia contro Salvini: lui si chiude in un locale con pochi intimi. Fondazione Più voci: svolta nell'indagine

○ **BUONO** A PAG. 4

IL PD VUOLE IL GOVERNO "MA ANCHE" LE ELEZIONI
○ **ANTONIO PADELLARO** A PAG. 3

Gdf: "14 bonifici sospetti per dare soldi alla Lega"
○ **PACELLI** A PAG. 14

Caso Trenta, tre indagini e il dovere di traslocare
○ **BISBIGLIA, LILLO E MANTOVANI** A PAG. 6

ESCLUSIVO Parla la Seigner, moglie di Polanski

"Le accuse di stupro a Roman ricordano la caccia all'ebreo"

» **FEDERICO PONTIGGIA**

Gran Premio della Giuria a Venezia e gran pieno di polemiche in Francia. A ridosso dell'uscita, l'ex modella e attrice Valentine Monnier ha preso il film in parola, *J'accuse*, e ha incolpato Roman Polanski d'averla stu-



prata in uno chalet di Gstaad nel 1975. *L'ufficiale e la spia*, titolo italiano, arriva nelle sale giovedì, ad accompagnarlo è l'interprete Emmanuelle Seigner, da trent'anni moglie del regista e musa, da *Frantic* a *Luna di miele* e *Venere in pelliccia*.
A PAG. 22

170
Cassa Depositi e Prestiti
INVESTIAMO NEL DOMANI
Scopri i nuovi Buoni Fruttiferi Postali e le altre iniziative previste per l'avvio del 170° anno di attività di CDP
cdp.it/170
Messaggio pubblicitario

La cattiveria

Luigi Brugnaro, sindaco di Venezia: "Qui è tutto un disastro". Ma ormai purtroppo ti hanno eletto
WWW.FORUM.SPINOZA.IT

IL NUOVO LIBRO

Se sono una star è grazie a 365 bicchieri di vino

○ **MICHEL HOUELLEBEQ** A PAG. 21





ANNO XXIV NUMERO 273

Redazione e Amministrazione: Via Vittor Pisani 19 - 20124 Milano, Tel. 06 598001.

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 46/2004 Art. 1 c. 1 DPCM MILANO

MARTEDÌ 19 NOVEMBRE 2019 - € 1,80

Minoranze e i diritti delle maggioranze. La meraviglia americana di Pete Buttigieg è il segno di una rivolta antropologica della gay culture

Gay e moderato, gay e normale, gay e soldato, gay harvardiano senza spocchia...

Un mondo aperto nell'orizzonte del 2054 (quando lui, dice per una volta civettuolo, avrà l'età dell'attuale presidente degli Stati Uniti).

dell'Iowa, non proprio una start up land o una smart state, è questo ha dell'incredibile.

esercita una bella arte dell'ironia, non rompe con il suo golden retriever e altri pupazzetti, come fa la Warren, e non ha l'aria di uno che ha scoperto l'Unione sovietica in anni lontani e non è mai veramente tornato, come il vecchio Bernie Sanders.

Di Maio il pechinese I Cinque stelle non sbagliano mai il test di fedeltà con la Cina di Xi

Il ministro 5s non va al G20 (giapponesi delusi), Casaleggio va a braccetto con Huawei su Hong Kong i grillini tacciono

"Xinjiang? Va tutto bene"

Tokyo. Se la Lega ha come paese di riferimento la Russia, quello dei Cinque stelle è senz'altro la Cina.



LUIGI DI MAIO

Disumanitarismo

Il Jihad lo bombardava, l'Iran vuole eliminarlo, l'Onu (con l'Italia) vota otto risoluzioni contro Israele nel mirino

Roma. La settimana scorsa il Jihad islamico palestinese ha usato contro Israele un nuovo missile con una testata di 100 chili.

DI GIULIO MERTI

to che il missile, che ha lasciato un cratero di sedici metri nel sud dello stato ebraico, è stato sviluppato "con l'aiuto di ingegneri iraniani".

Dieci, cento, mille scudi penali per l'Italia

No alla repubblica fondata più sulle procure che sul lavoro. No alla classe dirigente che delega ai pm la politica industriale. Evviva il vescovo di Taranto che ci ricorda che all'Italia serve uno scudo per difendersi da se stessa e non per difendere Mittal

Il punto più in fondo è tutto lì: si può investire o no in un paese in cui la politica delega alla magistratura la sua politica industriale? Si può investire o no in un paese in cui le procure vengono incoraggiate a fiancheggiare il governo nella lotta contro l'investitore straniero?

do la procura di Taranto, a seguito della morte di un operaio, sequestra l'altoriforno numero due. All'epoca al governo vi era Matteo Renzi e il suo governo decise di approvare un decreto che, per salvaguardare la produzione dell'acciaieria, bloccò lo spegnimento dell'altoriforno.

SAPETE COSA NON VI PERDONIAMO ANCORA NOI ELETTORI DI SINISTRA? CHE NON APPROVATE LO IUS SOLI...



La Difesa della casa

La grottesca vicenda dell'ex ministro Trenta che non sa più rinunciare ai privilegi della furberia

Come Gianni e Pinotto, come Diaboliki e Eva Kant, come il telefono in duplex, come il telefono in duplex...

DI MAURIZIO CRIPPA

ne, bisogna riconoscerlo. La marxiana divisione del lavoro, se mai avessero lavorato: uno si occupava della difesa della Razza, l'altra della Difesa della casa.

La Giornata

In Italia

ARCELORMITTAL INTERROMPE LO SPERIMENTAZIONE DEGLI IMPIANTI ILVA. Arcelor ha seguito l'invito del giudice del tribunale di Milano, Claudio Marangoni...

(articolo a pagina tre)

Piazza Grande si riempie contro Salvini. Dopo piazza Maggiore, anche a Modena migliaia di persone si sono incontrate per protestare l'arrivo del leader leghista in città.

Salvia Romano è tenuta sotto sequestro da un gruppo islamista in Somalia. È quanto emerge dalle indagini della procura di Roma e dei Csm.

Haria Cucchi annuncia querela a Salvini dopo i suoi commenti alla sentenza sulla morte del fratello Stefano.

Borsa di Milano. Ftse-Mib -0,32 per cento. Differenziale Btp-Bund a 163 punti. L'euro chiude stabile a 1,10 sul dollaro.

Nel Mondo

A HONG KONG LA POLIZIA HA TENTATO DI ASSEDIARE L'UNIVERSITÀ in cui centinaia di manifestanti si erano barricati.

Donald Trump potrebbe testimoniare nell'indagine sui impeachment. Nancy Pelosi si è rifiutata di convocarlo.

Oliver Varholy è stato confermato dal Parlamento ungherese. Il ministro degli Esteri è stato designato per l'Alleanza europea.

La Russia ha restituito tre navi ucraine sequestrate nel 2018. Il ministro degli Esteri è stato designato per l'Alleanza europea.

HP ha rifiutato l'offerta di Xerox di 33,5 miliardi di dollari. Il ministro degli Esteri è stato designato per l'Alleanza europea.

Non più illegali gli insediamenti israeliani in Cisgiordania. Il ministro degli Esteri è stato designato per l'Alleanza europea.

Ombrelli e sardine

Ombrello un etologo, o almeno un sistema metrico decimale più affidabile delle stime della questura.

Questo numero è stato chiuso in redazione alle 20.30

Il Gran Freddo a Sinistra

Cosmopolitici di Paola Peduzzi a pagina due

Politica Anti Industriale

Articolo di Giuseppe Bedeschi a pagina due

Col fiato sospeso

Da Carfagna a Renzi, in Parlamento non si muove più nulla. Lo spettro di un patto Zingaretti-Salvini per le elezioni

Roma. Tutto fermo, improvvisamente. E sul Parlamento che sembrava attraversato da mille fermenti e spinte contrapposte...

DI SALVATORE MERLO

gruppo, dalle ambizioni e dalle speranze di Mara Carfagna di dar vita quasi a un partito, dai febbrili calcoli al pallottoliere di Giuseppe Conte e Dario Franceschini per rafforzare la maggioranza acquistando parlamentari...

Ed è poi vero, come ormai dicono tutti, che Nicola Zingaretti ha già un accordo con Giancarlo Giorgetti per andare a votare dopo le elezioni in Emilia-Romagna, comunque vadano, o addirittura dopo la manovra?

Così i parlamentari che si erano riuniti attorno a Mara Carfagna rimangono sospesi, ciascuno con le sue idee contrapposte e le sue incertezze coincidenti. I senatori dell'Udc, per esempio, gli amici di Lorenzo Cesa, erano interessati a costruire un gruppo che finisse per i febrili calcoli al pallottoliere di Giuseppe Conte e Dario Franceschini per rafforzare la maggioranza acquistando parlamentari...

Ma moltissimi altri, non ultimo Maurizio Lupi, come parecchi deputati di Forza Italia tra cui Daniela Pisu, la vedevano invece in un altro modo. La prospettiva, per loro, non poteva essere quella di diventare i nuovi "responsabili" a sostegno di Conte, ed erano ancora più interessati a una triangolazione in prospettiva a un'alleanza elettorale proprio con Renzi. Orizzonti inconciliabili, dunque, in un quadro reso indecifrabile dall'incertezza sulla durata della legislatura e complicato anche dallo stesso Renzi che la settimana scorsa aveva telefonato a diversi deputati di Forza Italia considerati vicini a Carfagna per dire loro, all'incirca: "Se fate il gruppo sapete che è una mossa ostile, e come avete chiuso".

(segue a pagina quattro)

L'italiano della Carta

Perché il chiederli se è viva o morta la Costituzione fa pensare alla lingua che usa e al ruolo che le attribuisce

Stanno andando avanti due proposte di norme costituzionali che modificano in due punti importanti la Costituzione. In quale direzione?

LA VERSIONE DI CASSESE

Sono dirette allo stesso obiettivo: spostare il peso della nostra democrazia dal Parlamento (riduzione del numero dei parlamentari) al popolo (allargamento dello strumento referendario). Sembrano proposte ragionevoli, per ridurre il numero dei legislatori, dopo l'istituzione dei consigli regionali, e per dare maggiore forza all'espressione diretta della volontà popolare. Ma nascondono due errori.

(segue nell'inserito III)

Andrea's Version

Se quelli di ArcelorMittal fossero in buona fede e se potessero semplicemente ridere. Per non essere figli e figliastri, tipo che il procuratore di Taranto si, poi quello di Milano anche, ma tutti gli altri no, e per concedere ad ogni procura della Repubblica il sacrosanto diritto di accedere il suo impianto.

Se quello di Milano anche, ma tutti gli altri no, e per concedere ad ogni procura della Repubblica il sacrosanto diritto di accedere il suo impianto.

Se quello di Milano anche, ma tutti gli altri no, e per concedere ad ogni procura della Repubblica il sacrosanto diritto di accedere il suo impianto.

Se quello di Milano anche, ma tutti gli altri no, e per concedere ad ogni procura della Repubblica il sacrosanto diritto di accedere il suo impianto.

Cassa Depositi e Prestiti Investiamo nel Domani. Scopri i nuovi Buoni Fruttiferi Postali e l'altro iniziativa promossa per l'avvio del 170° anno di attività di CDP.



il Giornale



MARTEDÌ 19 NOVEMBRE 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 273 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

SCROCCONI A 5 STELLE

LA TRENTA «OKKUPA» LA CASA

L'ex ministra non molla l'alloggio di lusso: «Mi serve per incontri di lavoro» Affitto choc: 540 euro per 180 metri quadrati in centro

Chiara Giannini

L'ex ministra Elisabetta Trenta si difende sulla vicenda della casa da 180 mq assegnata al marito dopo il suo mandato: «Pago 540 euro». La Procura militare apre un fascicolo.

alle pagine 2-3

L'EDITORIALE

CASTA DIVA

di Alessandro Sallusti

Quando si dice che la topa è peggio del buco. L'ex ministra della Difesa Elisabetta Trenta - oggi cittadina comune - non ne vuole sapere di lasciare la casa che le era stata assegnata perché «la mia vita è cambiata e io devo tenere relazioni sociali dignitose». E aggiunge: «E poi ora pago l'affitto». Già, 540 euro al mese per 180 metri quadrati in un palazzo signorile nel centro di Roma. Arroganza e capricci da diva (non se ne va) più il privilegio da casta (il canone ridicolo): se il nome non fosse già stato scelto da un famoso resort di lusso, da oggi la Trenta andrebbe ribattezzata «Casta Diva», anche se le sembianze non sono proprio quelle di una star del cinema.

Per intenderci, la Trenta abita e vive a sbafo, macchinista e autista e segreteria a disposizione ventiquattr'ore al giorno, in quanto ex ministra. E lei a tornare nel nulla da cui era venuta non ci sta. In questo è simile alla maggior parte dei suoi colleghi di partito, e pure al premier Conte, che pur di non mollare la ribalta si presta a tutto: Lega e Pd pari sono purché se magni.

Tanta determinazione a tu-

telare se stessi è il motivo principale per cui difficilmente si tornerà a votare presto. Altro che fini analisi politiche, ma quale senso di responsabilità, al diavolo i disoccupati dell'Ilva e gli alluvionati di Venezia. La casa, signori, è la casa in centro a Roma che insieme allo stipendio e alle comparsate in tv tiene in piedi la legislatura. I costi di tutto ciò? E che sarà mai, basta alzare un po' le tasse, andare al servizio Tg1 e dire che non è vero, che tanto i fessi ci credono e tutto va avanti come se niente fosse.

E c'è pure Di Maio che fa lo sdegnato: «È una vergogna, la Trenta deve lasciare quella casa», tuona ora, a caso scoppiano, facendo la parte di quello che cade dalle nuvole ma che paga una sua giovane segretaria più di quello che guadagna un primario ospedaliero a fine carriera.

Ci piacerebbe sapere se anche gli altri ministri Cinque Stelle, tipo Toninelli e Lezzi, hanno mollato all'istante tutti i privilegi che avevano quando erano in carica. Perché la storia di questi anni insegna: con i Cinque Stelle a pensare male difficilmente si sbaglia. Comunque non si commette peccato.

INDAGA LA PROCURA MILITARE

Quei privilegi uno schiaffo E l'esercito ora si ribella

di Gian Micalessin



INDIFENDIBILE L'ex ministra Elisabetta Trenta

«Non è per me, ma per mio marito». «È un complotto». Le argomentazioni con cui la signora Elisabetta Trenta s'arroga il diritto d'occupare una casa non sua non meriterebbero un commento. Sono l'ennesimo *fiatus vocis* (...)

segue a pagina 2

IL RETROSCENA

E LO «IUS SOLI» SPACCA ANCHE I DEM

Così il Pd punta sull'estremismo

di Augusto Minzolini

È chi, sul versante liberal, è rimasto di sasso per il nuovo abito di sinistra con cui Nicola Zingaretti e il suo vice, Andrea Orlando, hanno vestito il Pd nella kermesse di Bologna. «È una sterzata a sinistra - osserva senza schierarsi Emanuele Fiano, mente pidina per le riforme istituzionali - che però dovrebbe portarsi dietro

una legge elettorale proporzionale. Invece, Nicola parla ancora di un Pd a vocazione maggioritaria, solo che con una piattaforma del genere avrebbe successo solo a Cuba». Ancora più perplessa Andrea Romano, altra testa d'uovo liberal del partito. «Siamo - scherza - alla piattaforma Corbyn. Alla fondazione guevarista. Al D'Alema che diceva "abbiamo un vasto programma". Ma (...) segue a pagina 8



MAGGIORANZA DISPERSA FRA GLI EMENDAMENTI

Manovra, governo nel pallone Spunta la tassa sul piano casa

Giuseppe Marino e Antonio Signorini

La maggioranza si sfalda sotto il peso delle tasse. Degli oltre 4.500 emendamenti alla legge di Bilancio, quasi metà provengono dai partiti al governo. Dalla plastic tax alle auto aziendali, Pd, M5s e Italia Viva fanno a gara per fingere di voler togliere le imposte che hanno partorito. Ma nell'assalto alla diligenza che inguaina Conte si distinguono i grillini, che propongono un prelievo su lavoratori dipendenti e pensionati per finanziare le case popolari.

a pagina 6

TAGLI SULLE PULIZIE

L'altra Ilva nelle scuole: in 5mila senza lavoro

Francesca Angeli

a pagina 11

L'OPPOSIZIONE ACCUSA, L'ESECUTIVO NEGA TUTTO

«Conte ha svenduto l'Italia agli speculatori» Caos sulla riforma del fondo salva-Stati

servizio a pagina 7

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SPEDIRE IN ABBISSO - IN ABBISSO (NON È CHIUSURA) - ART. 1, C. 103, MIANO



cdp.it/170

NEL KIT COMUNALE ANCHE UN ALBUM SATIRICO CON FUMETTI SCONCI

Milano regala un libro porno alle mamme

Marta Bravi

Il Comune di Milano fa un regalo alle neo mamme: un kit che contiene anche «Noi ragazze», un libro a fumetti sulle donne e la maternità che però scatena la protesta delle destinatarie. Vignette violente, volgari e offensive con l'intento (fallito) di denunciare il «maschilismo» degli uomini. Tanto che la responsabile dell'iniziativa, dopo la denuncia sui social, è costretta a chiedere scusa: «È stato un errore».

a pagina 13

LA REGIA DELLA CINA

Tutti i pericoli di «Tik Tok», l'app preferita dai ragazzini

Giorgio Coluccia

a pagina 17

50 ANNI FA

Il portiere spia e quel gol con cui Pelé fece 1.000

Massimo M. Veronese

a pagina 29

170

Cassa Depositi e Prestiti

INVESTIAMO NEL DOMANI

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

cdp.it/170



Messaggio pubblicitario



IL GIORNO

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

MARTEDÌ 19 novembre 2019
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Investiamo nel domani

Milano, la dinamica svelata dalle vittime

**Truffe a strascico per arricchire i clan
Altri cinque arresti**

Palma a pagina 19



Milano, l'università del futuro

Nasce la laurea in economia della criminalità

Lazzari a pagina 20



Investiamo nel domani

Tasse e bonus, pioggia di novità

La maggioranza fa dietrofront su plastica, zucchero e auto aziendali. Sconti per profilattici e pannolini

Marin e Troise alle pagine 2 e 3

La mattina dopo

Risvegliarsi e fare i conti con il dolore

Michele Brambilla

Ho letto l'altra notte, durante una notte insonne, "La mattina dopo", il libro che Mario Calabresi ha scritto quest'anno dopo aver perso la direzione di Repubblica in modo improvviso, e quindi traumatico. Calabresi racconta di come ci si risveglia il giorno successivo a un grande dolore: la perdita di un posto di lavoro appunto, ma anche e ancor più un lutto, un incidente, la fine di un amore. Aggiungerei, fra i dolori, quelli che siamo noi a procurare ad altri, perché se abbiamo un cuore e una coscienza anche quelli ci fanno male. In tutti i casi si si risveglia, la mattina dopo, aggrediti dal dolore. È questa la sensazione che si prova quando finisce il sonno, ammesso che sonno ci sia stato: sentirsi aggrediti.

Continua a pagina 6



L'INTERVISTA / LA MOGLIE DI POLANSKI: ACCUSO I SUOI NEMICI

IO, DONNA LOTTO PER LUI

Bertuccioli a pagina 27

Mattarella riceve Cgil, Cisl e Uil

Chiusura Ilva, ora Mittal frena Sponda del Colle ai sindacati

Colombo a pagina 5

EX MINISTRO M5S

**Trenta insiste «Mi tengo la casa»
Scatta l'inchiesta**

Polidori a pagina 9

Regionali in Emilia Romagna

**Bis delle sardine contro Salvini
Lo lus soli del Pd piazza Bonaccini**

Beltrame e Del Prete alle p. 6 e 7



«Antisportivo»: esonero dopo la partita

**Vince 27-0, via il mister
Il presidente: lo rifarei**

Celata a pagina 13



Devastata la riserva Feniglia in Maremma

**Tornado nell'oasi verde
Addio 1000 pini secolari**

Alfieri a pagina 11



170
Cassa Depositi e Prestiti
INVIAMO NEL DOMANI
Scopri i nuovi Buoni Fruttiferi Postali e le altre iniziative previste per l'avvio del 170° anno di attività di CDP
edp.it/170
cdp
Messaggio pubblicitario



Le Monde diplomatique

IN EDICOLA Germania Est, storia di un'annessione; Ecuador paese distrutto; Gilets jaunes dell'Ardèche; Cina e capitalismo



Culture

WALTER SCHEIDEL Parla l'autore di «La grande livellatrice» sul nesso tra disuguaglianze e violenza

Benedetto Vecchi pagina 14



Visioni

VIVIEN GOLDMAN Intervista alla musicista e studiosa, autrice di «Revenge of the She-Punks»

Paola De Angelis pagina 16

quotidiano comunista il manifesto

CON LE MONDES DIPLOMATIQUES • EURO 2,00

MARTEDÌ 19 NOVEMBRE 2019 - ANNO XLIX - N° 277

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

MATTARELLA RICEVE I SINDACATI, VENERDÌ INCONTRO TRA L'AZIENDA E IL GOVERNO

Mittal rallenta, l'altoforno resta acceso

A sorpresa, proprio mentre i leader dei sindacati entrano al Quirinale per chiedere l'intervento di Mattarella sul caso Ilva, ArcelorMittal frena la corsa verso la chiusura e annuncia la decisione di accogliere l'invito del presidente della sezione del Tribunale di Milano che si occuperà

del caso. Perentorio, aveva chiesto alla multinazionale di «non porre in essere iniziative e condotte pregiudizievoli per la piena operatività e funzionalità degli impianti». Le procedure di spegnimento saranno sospese in attesa della sentenza del Tribunale sul ricorso dei commissari.

Prima udienza il 27 novembre.

Arriva anche la data del nuovo incontro tra il governo e i vertici dell'azienda: venerdì alle 18.30. È dunque probabile che il gesto di Mittal sia un segnale in vista della possibile riapertura delle trattative.

COLOMBO, FRANCHI, LEONE PAG. 2, 3

LEGGI DI BILANCIO

Scontro su tasse e quota 100

Ai blocchi di partenza della discussione parlamentare sulla legge di bilancio la maggioranza si presenta in ordine sparso e rissoso. Le forze politi-

che sostengono il Conte Bis hanno depositato ieri quasi 1700 emendamenti (1680 su 4550) in commissione Bilancio al Senato. PIERRO A PAGINA 7

foto di Piero Cruciatti/LaPresse



È piazza Grande anche a Modena, dopo Bologna le sardine anti Lega tornano a migliaia. Il movimento si allarga. Boccone amaro per Salvini che raduna i suoi in un ristorante. Il Pd esulta e spera che l'onda favorisca Bonaccini alle prossime regionali emiliane

a pagina 5

Arcelor Mittal L'incompreso partito del Pil

ALDO CARRA

Il partito del Pil torna di attualità. Dopo il primo lancio a Torino con le manifestazioni delle "madamine" pro Tav, il PdP, adesso torna ad essere evocato sulle drammatiche vicende dell'Ilva. La fuga di Arcelor Mittal sarebbe colpa di chi ha tolto lo scudo.

— segue a pagina 3 —

L'89 degli operai Libertà della forza e destino dei vinti

RITA DI LEO

Siamo tutti reduci dalla gran festa per l'anniversario della caduta del muro di Berlino, per la scomparsa del moloch Unione sovietica, per la vittoria della libertà di opinione, di viaggi all'estero e di che altro?

— segue a pagina 19 —

Roma È tempo di esserci, tutti i giorni

CHRISTIAN RAIMO

Roma in queste ultime settimane è successa una cosa nuova. Che non sono gli attentati incendiari alla Pecora elettrica e al pub Baraka; del resto, tristemente, la Pecora elettrica era stata già incendiata cinque mesi fa.

— segue a pagina 19 —

NELLA BUFERA Smottamento Italia Venezia conta i danni



Dopo l'ultimo il «picco» dell'alta marea di domenica Venezia conta i danni. Riaprono le scuole ma è caos negli ambulatori. Intanto l'emergenza colpisce tutta l'Italia, frane e smottamenti dei fiumi da nord a sud. La piena dell'Arno da Firenze si sposta a Pisa. BOTTAZZO, RAVARINO PAGINE 6, 9

Acqua alta Le «passerelle» che servono a questo paese

ROBERTO FERRUCCI

È una delle parole più pronunciate, più agognate, nei giorni scorsi a Venezia: passerella. Al plurale, soprattutto, quelle che tutte le tv del mondo mostrano ogni volta sistemate là, davanti Piazza San Marco, con i turisti che ci camminano sopra anche se sotto è tutto asciutto.

— a pagina 3 —

all'interno

Reportage Migranti presi in trappola a Vucjak

ALESSANDRA BRIGANTI PAGINA 10

Difesa L'ex ministra, i 5S e l'imbarazzo per la casa

ANDREA FABOZZI PAGINA 6

Pd Bettini: «Più a sinistra? Più vicini alle persone»

DANIELA PREZIOSI PAGINA 4

170 1850 2020

Cassa Depositi e Prestiti

INVESTIAMO NEL DOMANI

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

cdp.it/170



Messaggio pubblicitario



cdp.it/170

Ponte Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Giust.CRM/23/21/03 93119 7700245-215030





€ 1,20 ANNO CCXXVII - N° 319 ITALIA
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 2018, L. 662/96

Fondato nel 1892



Martedì 19 Novembre 2019

Commenta le notizie su ilmattino.it

A RISCHIA E PROCCIA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI" - EURO L20

Il nuovo romanzo I monologhi di Starnone nella scia di Elena Ferrante
Marrone a pag. 14



Il colloquio Polanski: «Sulla mia vita dette un sacco di balle La verità non conta più»
Satta a pag. 15



Europei Italia 10 e lode gli azzurri di Mancini le vincono tutte
Trani a pag. 17



Ilva, Mittal riapre la trattativa

►Gli indiani sospendono la chiusura dell'altoforno. Venerdì vertice premier-proprietà Mattarella riceve i sindacati: Taranto è un problema nazionale, serve determinazione

L'analisi COSA PUÒ FARE (E COSA NO) CASSA DEPOSITI

Nando Santonastaso

È "un intermediario finanziario non bancario", dice l'articolo 107 del Testo unico bancario a proposito del ruolo e della natura di Cassa Depositi e Prestiti. E sono proprio queste parole, al di là dei tecnicismi più consoni agli addetti ai lavori, a segnare il discrimine tra quanti credono possibile un intervento di Cdp per il futuro dell'Ilva e chi lo ritiene invece del tutto fuori luogo. È questo il confine, più politico per la verità che tecnico, tra chi ha sempre visto nell'Istituto controllato all'85% dal Tesoro (il resto è nelle mani delle Fondazioni bancarie) il naturale successore dell'Iri e chi al contrario fa pesare l'esplicito divieto dello Statuto. Quello cioè che impedisce a Cdp di partecipare ad iniziative in imprese in perdita o in casi di salvataggio essendo, appunto, un intermediario finanziario e non una banca. Non è un caso che su questo punto la posizione delle Fondazioni bancarie sia sempre stata netta: il "no" espresso a più riprese dallo storico ex presidente Giuseppe Guzzetti fa parte ormai del Dna dell'Istituto e non si intravedono al momento cambi di posizione, come lo stop alle ipotesi di intervento nella crisi di Alitalia ha dimostrato.

Continua a pag. 39

Policlinico di Napoli Finestre rotte coperte con le traversine



Policlinico "Federico II", lenzuola per chiudere gli spifferi dagli infissi

Se questo è un ospedale

Ettore Mautone in Cronaca

Mittal riapre la trattativa e sospende la chiusura dell'altoforno Ilva. Venerdì il vertice tra il premier Conte e la società. La preoccupazione dei sindacati arriva al Colle, Mattarella: Taranto è un problema nazionale, serve determinazione.

Allegri e Guasco, Gentili, Jerkov alle pagg. 2 e 3

Marcianise Via alla cassa integrazione Jabil, 350 operai senza futuro

Per 350 lavoratori dalla Jabil, multinazionale dell'elettronica con stabilimento a Marcianise, la vertenza si è chiusa senza un accordo: parte la procedura per la cassa integrazione. **Mulieri a pag. 3**

Condannato da tre anni non sa perché

Napoli, la storia di un direttore di banca la motivazione della sentenza non c'è

Leandro Del Gaudio

Da tre anni e cinque mesi un direttore di banca - condannato a nove anni di reclusione al termine di una inchiesta per truffa, sostituzione di persona, costruzione di falsi profili creditizi - attende il deposito delle motivazioni della sentenza di primo grado. A nulla sono valsi i solleciti inoltrati ai vertici del Tribunale, ai coordinatori della sezione penale del Palazzo di giustizia, tutti finalizzati a sbloccare il caso, ad ottenere il deposito delle motivazioni. Un atto necessario per proporre ricorso, per fare appello, per dimostrare la propria non colpevolezza, per difendersi fino alla fine.

A pag. 10

Aperta un'inchiesta Bufera Trenta se anche i CinqueStelle tengono casa



Mario Ajello

Hanno sempre fruttato, ai 5 Stelle, le case degli altri. E la casa - da quella di Scajola al Colosseo a quella di Fini a Montecarlo - ha sempre rappresentato il simbolo dell'odiatissima casta nelle retoriche del Vaffa. **A pag. 9**

L'intervista Orlando «Un problema se Pd e M5S non diventano una coalizione»



Serve un passo in avanti, il governo in fibrillazione non dura a lungo

Adolfo Pappalardo

«S e Pd e M5S non diventano coalizione è un problema. Rischia il governo», dice Andrea Orlando, vicesegretario nazionale del Pd. **A pag. 7**

L'alta marea, il Veneto e la lezione olandese

Venezia, lo scandalo Mose e gli autonomisti à la carte

Giuseppe Tesaurò

Venezia è nel cuore e nei pensieri buoni di tutto il mondo, almeno quello che si definisce civile. Anche realtà che talvolta vengono avvicinate a questa città da sogno, mi vengono alla mente Amsterdam o Bruges tanto per restare nella nostra Europa, non sono termini di paragone adeguati. Le immagini e i racconti che in questi giorni stanno occupando spazi maggiori nei



mezzi di comunicazione ci lasciano sgomenti ed anche preoccupati per il futuro di questo gioiello del mondo, da tutti riconosciuto come tale. Ci lasciano, quelle immagini e quei racconti, molto da pensare e, francamente, un po' arrabbiati. Il tema è ricorrente: qual è il confine tra il destino avverso e crudele e la furia della natura, da una parte, e le colpe degli uomini, dall'altra.

Continua a pag. 39

170 1850 2020

Cassa Depositi e Prestiti
INVESTIAMO NEL DOMANI

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

cdp.it/170

Messaggio pubblicitario

cdp





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 141-N° 319 ITALIA

NAZIONALE



Martedì 19 Novembre 2019 • S. Fausto

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

L'anticipazione
Valerio Massimo
Manfredi, Nerone
e quella guerriera
della Numidia
A pag. 26



Euro 2020
Grand'Italia da record
arriva il 9-1 all'Armenia
Zaniolo-Immobile super
Angeloni e Trani nello Sport



DOMANI IN OMAGGIO
Il Messaggero
Casa
INIZIATIVA VALIDA
PER ROMA E PROVINCIA
messaggerocasa.it

Oltre la rivolta
L'effetto
Hong Kong
nella sfida
Cina-Usa

Alessandro Orsini

Hong Kong è in rivolta. I manifestanti hanno avanzato alcune richieste che, se accolte, potrebbero fine al dominio che la Cina è riuscita a riconquistare nel 1997, dopo oltre 150 anni di dominio britannico. È infatti con la forza che Londra aveva strappato Hong Kong alla Cina, nel 1842, ed è con la forza che la Cina è pronta a trattenerla. Tanto più che la Cina, divenuta più ricca e potente, è impegnata ad acquisire una quota sempre maggiore di potere mondiale.

I manifestanti chiedono elezioni libere e dirette del capo dell'esecutivo e di tutti i rappresentanti popolari. Il che equivale a chiedere la nascita di un sistema politico sottratto al controllo di Pechino. Libere elezioni significa infatti libertà di eleggere persino un leader anti-cinese e magari filo-americano: è una sfida alla sovranità nazionale della Cina.

I trattati prevedono che gli abitanti di Hong Kong abbiano libertà e diritti, di cui sono privi i cinesi: libertà di stampa, di parola e diritto di protestare. I disordini sono iniziati a marzo 2019 e si sono poi intensificati a giugno, contro una proposta di legge che darebbe maggiori poteri alla Cina per estradare gli abitanti di Hong Kong, i quali verrebbero così processati in base alle leggi autoritarie della Cina e non a quelle liberali radicatesi durante il dominio di Londra.

Continua a pag. 24

Ilva, Conte tratta con Mittal

► Arcelor sospende il piano di chiusura dopo l'invito dei giudici di Milano. Venerdì vedrà il premier Pressing di Mattarella: problema nazionale, va risolto subito. Il governo verso lo scudo per decreto

ROMA Trattativa aperta tra Conte e ArcelorMittal. Si sta lavorando a un decreto per lo scudo penale. E si discute anche su esuberanti, sconti e garanzie mentre Cdp frena sull'intervento. Intanto la multinazionale franco-indiana ha sospeso il piano di chiusura dopo l'invito dei giudici di Milano. Incontro segreto tra Mittal jr e il ministro Patuanelli, mentre venerdì è previsto un incontro tra vertice aziendale e premier. Pressing di Mattarella: problema nazionale, va risolto subito.

Allegri, Franzese, Gentili, Guasco e Jerkov alle pag. 2 e 3

Fondo salva Stati, Salvini accusa Palazzo Chigi
Manovra, una valanga di emendamenti
lite su Quota 100 e Imu della Chiesa

Luca Cifoni

Una carica di emendamenti in parte attesa che però a sorpresa viene, per una quota non piccola, dalla



stessa maggioranza di governo. M5S in pressing sull'Imu della Chiesa. Monitor del Colle: «Conti stabili, una priorità». A pag. 4 Basso e Di Branco alle pag. 4 e 5

L'alloggio militare all'ex ministro
Casa Trenta, c'è una doppia inchiesta
Cade l'ultimo tabù, ira M5S: «La lasci»

Valentina Errante

Doppia inchiesta sulla casa occupata dall'ex ministro Elisabetta Trenta. È un fascicolo su tutti gli alloggi



di servizio del ministero della Difesa occupati da chi non abbia più titolo. La vicenda imbarazza M5S, Di Maio: «La lasci». A pag. 9 Ajello a pag. 9

L'intervista Il regista: «Su di me tante balle. Il caso Dreyfus è attuale»



Polanski: «La verità ormai non conta nulla»

Il regista franco-polacco Roman Polanski, 86 anni (foto EPA)

Satta a pag. 21

Allerta dei pediatri: Roma più sporca infezioni in aumento

► I sanitari: «Negli ultimi due anni in crescita del 20% le patologie dei bimbi per scarsa igiene»

Le sette piaghe della città

Lorenzo De Cicco

La Capitale è sporca e tra i minori di 6 anni le patologie legate alla «scarsa igiene» sono cresciute del 20%, secondo i calcoli della Fimp (Federazione Italiana Medici Pediatri) di Roma. A pag. 13

La svolta salta-fila
L'esame al cuore?
Dal medico di base

Svolta salta-fila per la sanità. Alcuni esami, tra cui quelli al cuore o dermatologici, si potranno fare dal medico di base.

Melina a pag. 16

Roma, furti dopo i roghi
Centocelle senza pace
negozi sotto attacco:
torna l'ipotesi racket

Camilla Mozzetti

Centocelle torna nel mirino. E alla vigilia del piano varato dalla Questura e dal ministro dell'Interno Luciana Lamorgese per intensificare i controlli nelle zone «calde» del quadrante sud-est della Capitale, vengono messe a segno quattro tentati furti di cui uno andato poi in porto. A pag. 12

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

170 1850 2020

Cassa Depositi e Prestiti
INVIAMO NEL DOMANI

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

cdp.it/170

Messaggio pubblicitario

cdp

SITUAZIONI APERTE PER LO SCORPIONE

Buogiorno, Scorpione!
Martedì, giorno governato da Marte, vede l'ingresso del vostro pianeta guida nel segno e apre una situazione completamente nuova, inedita. E soprattutto importante per tutti. Inizia infatti l'opposizione tra Marte in Scorpione e Urano in Toro, aspetto che si è verificato per l'ultima volta nell'agosto 1935...La storia diventate voi, insieme al Toro, iniziate pure a scrivere un nuovo romanzo. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'Interno



il Resto del Carlino

MARTEDÌ 19 novembre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Investiamo nel domani

Bologna, è stato punto da un trigone

Giovane paralizzato, speranze dal Maggiore «Segnali di ripresa»

Barbetta in Cronaca e nel Qn



Fase sperimentale

Monopattini in aree pedonali e nei T-Days

Rosato in Cronaca



Investiamo nel domani

Tasse e bonus, pioggia di novità

La maggioranza fa dietrofront su plastica, zucchero e auto aziendali. Sconti per profilattici e pannolini

Marin e Troise alle pagine 2 e 3

La mattina dopo

Risvegliarsi e fare i conti con il dolore

Michele Brambilla

Ho letto l'altra notte, durante una notte insonne, "La mattina dopo", il libro che Mario Calabresi ha scritto quest'anno dopo aver perso la direzione di Repubblica in modo improvviso, e quindi traumatico. Calabresi racconta di come ci si risveglia il giorno successivo a un grande dolore: la perdita di un posto di lavoro appunto, ma anche e ancor più un lutto, un incidente, la fine di un amore. Aggiungerei, fra i dolori, quelli che siamo noi a procurare ad altri, perché se abbiamo un cuore e una coscienza anche quelli ci fanno male. In tutti i casi si risveglia, la mattina dopo, aggrediti dal dolore. È questa la sensazione che si prova quando finisce il sonno, ammesso che sonno ci sia stato: sentirsi aggrediti.

Continua a pagina 6



Mattarella riceve Cgil, Cisl e Uil

Chiusura Ilva, ora Mittal frena Sponda del Colle ai sindacati

Colombo a pagina 5

EX MINISTRO M5S

Trenta insiste «Mi tengo la casa» Scatta l'inchiesta

Polidori a pagina 9

Regionali in Emilia Romagna

Bis delle sardine contro Salvini Lo lus soli del Pd piazza Bonaccini

Beltrame e Del Prete alle p. 6 e 7



«Antisportivo»: esonero dopo la partita

Vince 27-0, via il mister Il presidente: lo rifarei

Celata a pagina 13



Devastata la riserva Feniglia in Maremma

Tornado nell'oasi verde Addio 1000 pini secolari

Alfieri a pagina 11

170 ANNI
Cassa Depositi e Prestiti
INVESTIAMO NEL DOMANI
Scopri i nuovi Buoni Fruttiferi Postali e le altre iniziative previste per l'avvio del 170° anno di attività di CDP
edp.it/170
cdp
Messaggio pubblicitario





MARTEDÌ 19 NOVEMBRE 2019
IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50C - Anno CXXXIII - NUMERO 272, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR. 50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.53988.200 www.manzoniadvertising.it



I BIG VERSO QUOTA 24. CONFIRMATO FIORELLO
Sanremo, crescono i giovani
Ferro nella squadra di Amadeus



UNDICI VITTORIE CONSECUTIVE PER MANCINI
La Nazionale dei record
travolge anche l'Armenia: 9 - 1



Table with 2 columns: INDICE, Page numbers for various sections like Primo-Piano, Cronache, etc.

IL PRESIDENTE MATTARELLA SPRONA CONTE: «PIÙ DETERMINAZIONE». PRENDE FORZA L'IPOTESI DI UNA NUOVA SOCIETÀ TRA INDIANI E CDP

Ex Ilva, il tribunale in campo:
gli altoforni non saranno spenti

Retromarcia di Mittal dopo l'intimazione dei giudici. Inchiesta di Milano, nuove ipotesi di reato

L'Ilva è «un grande problema nazionale che va risolto con tutto l'impegno e la determinazione...»

Il tribunale, intanto, ha intimato alla multinazionale di non spegnere gli altiforni; un concetto poi ribadito dal ministro dell'Economia Gualtieri.

BARBERA, COLONNELLO, LOHARDO, MAGRI
ETOMASELLO / PAGINE 2 E 3

LE REAZIONI A GENOVA E NOVI

Cornigliano sospende la mobilitazione
Giovedì vertice a Roma

«Il presidente Mattarella e il tribunale di Milano hanno esercitato una supponenza rispetto alla politica».



IL RITORNO DELLE SARDINE: MIGLIAIA IN PIAZZA A MODENA CONTRO SALVINI
L'INVIATO MATTIOLI / PAGINA 6

GLI EMENDAMENTI

Assalto alla manovra
Spuntano i soldi per i cantieri di Sestri

Ci sono anche i fondi per il ribaltamento a mare della Fincantieri di Sestri Ponente tra i 4550 emendamenti presentati in Senato alla manovra (1770 dalla maggioranza).

L'ARTICOLO / PAGINA 5

AVEVA 27 ANNI. SCATTA LA PROFILASSI

Genova, barista stroncata in 6 ore da una meningite fulminante

Uccisa in sei ore dalla meningite a soli 27 anni. Ilaria Caccia è entrata nel pronto soccorso del San Martino di Genova poco prima delle 5, ieri mattina.

L'ARTICOLO / PAGINA 13



Hong Kong, mille studenti assediati dalla polizia

Studenti in fuga dai lacrimogeni lanciati dalla polizia al Politecnico di Hong Kong (foto Afp)
MASTRULLI E PACI / PAGINA 7

INCIDENTE MORTALE A PRA'

Orrore in fabbrica operaio stritolato da una macchina davanti ai colleghi

Tragedia sul lavoro a Genova. Edoardo Pizzirani, 26 anni, è morto in un incidente avvenuto in una fabbrica di Pra'.

L'ARTICOLO / PAGINA 15

CRULLA L'IMPRENDITORE ARRESTATO

Pentito di mafia ucciso a Chiavari, l'omicida confessa: «Sparai per paura»

«Ho sparato per paura». L'imprenditore Sergio Tiscornia ha confessato di avere ucciso il pentito Orazio Pino a Chiavari.

L'ARTICOLO / PAGINA 9

BUONGIORNO

Qualche giorno fa è morto Antonello Falqui, un regista televisivo di cui i ragazzi di oggi non sapranno nulla, e che per noi, ragazzi di ieri, era l'uomo delle serate davanti allo schermo.

L'accampamento

MATTIA FELTRI

ché di successo, e certificato lì per lì dall'Auditel e compensato dalla pubblicità. Non è una questione esclusiva della tv e della Rai, è questione di noi tutti, adesso.



Advertisement for cdp (Cassa Depositi e Prestiti) featuring the number 170 and the slogan 'INVESTIAMO NEL DOMANI'.





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo



Domani in edicola
Bonus facciate, assemblea, spese e manutenzione: guida completa per il condominio

Domani in edicola con Il Sole 24 Ore l'edizione 2020 della guida «Condominio facile» con tutte le novità per amministratori e condomini, a partire dai bonus facciate in arrivo con la legge di Bilancio.

— a 0,50 euro oltre il quotidiano



Investiamo nel domani

FTSE MIB 23463,98 -0,53% | FTSE 100 7307,70 +0,07% | €/€ 1,1061 +0,24% | SPREAD BUND 10Y 164,70 -0,40 | **Indici&Numeri** → PAGINE 42-45

Manovra, fuoco amico sul Governo

LEGGI DI BILANCIO

Pioggia di emendamenti in commissione al Senato: il 40% dalla maggioranza

Sotto tiro auto aziendali e bibite. Pd: plastic tax a 80 centesimi. Iv: via quota 100

Rilascio di questa all'ore 22.00

Pioggia di emendamenti sulla manovra: in commissione Bilancio al Senato sono state depositate 4.550 proposte di modifica. Oltre il 40% arriva dalla maggioranza, ben 1.745 che salgono a circa 5mila con gli emendamenti in arrivo dai ministri. Nel mirino della stessa maggioranza soprattutto le tasse ambientali: plastic tax, auto aziendali e bevande; focus anche sulla flat tax. In stop a quota 100. M5S: non si tocca. A gennaio, intanto, le pensioni saranno rivalutate dell'1,1%.

Mobili, Rugari, Colombo — a pag. 2

BRACCIO DI FERRO SULLE TASSE

- 1 AUTO AZIENDALI**
Il Pci punta ad allentare la stretta sulle auto in uso ai dipendenti
- 2 PLASTIC TAX**
Le tasse ambientali non piacciono a Italia Viva, che chiede lo stop
- 3 SUGAR TAX**
Complicata la partita sulla sugar tax. Nella maggioranza idee diverse

DECRETO FISCALE

Dal 2020 calcolo conti con doppia modalità

Giorgio Gavelli — a pagina 31

SEMPLIFICAZIONI

Spese trasferita deducibili senza indicare la partita Iva

Maestronico, Santacroce — a pag. 32

PANORAMA

VOTO ALLA CAMERA

Ok al Dl ministeri: il turismo torna ai Beni culturali

La Camera ha definitivamente approvato il Dl che riordina alcune competenze ministeriali. Il provvedimento attribuisce la responsabilità sul turismo al ministero dei Beni culturali e sposta le materie riguardanti il commercio estero alla Parnesina.

— a pagina 22

IL RISIKO DEI LISTINI

Euronext e Borsa svizzera in gara per la spagnola Bme

È scattata la gara per rilevare Bme, la Borsa di Madrid. Ieri il listino svizzero SIX ha lanciato un'OPA a 34 euro per azione. E il titolo Bme è balzato del 37%, spinto anche dai colloqui in corso con il listino paneuropeo Euronext.

— a pagina 23

NUOVE CONOSCENZE

LA LUISS NEL NETWORK DELLE SCIENZE SOCIALI

di Andrea Prencipe — a pag. 28

FRANCIA

Gilet Gialli un anno dopo, Macron e la rivolta domata

Il 17 novembre 2018 iniziava in Francia la protesta dei Gilet Gialli: dopo un anno, il bilancio politico è gramo, mentre Macron ha sfruttato l'occasione per venire incontro alla classe media e alla provincia, rilanciando la domanda interna.

— a pagina 28

MADE IN ITALY

Mattoli: +8% di export dal contrasto ai falsi

«La contraffazione è un danno ingente per le nostre imprese: combatterla significa recuperare oltre l'8% di export». Lo ha detto Lidia Mattioli, vicepresidente di Confindustria presentando il Rapporto «Esportare la dolce vita».

— a pagina 17

Ex Ilva, si tratta Procure all'attacco e Arcelor blocca lo spegnimento

LA CRISI DELL'ACCIAIO

Mattarella pressa il governo: più impegno. Venerdì incontro Conte-Mittal

Riparte la trattativa sull'ex Ilva. Venerdì di sarà un incontro Conte-Mittal. La Procura di Milano accelera e l'azienda sospende la procedura di spegnimento in attesa della sentenza sul ricorso d'urgenza dei commissari. Mattarella incontra i sindacati: pressing sul governo «serve più impegno».

Servizi a pagina 5 e 6

I 170 ANNI DI ATTIVITÀ

Cassa depositi, il Governo cerca aiuto per Taranto. E Cdp riordina le partecipate

Domincelli — a pag. 8

UN VUOTO COLMATO DAI MAGISTRATI

LA POLITICA CHE NON C'È

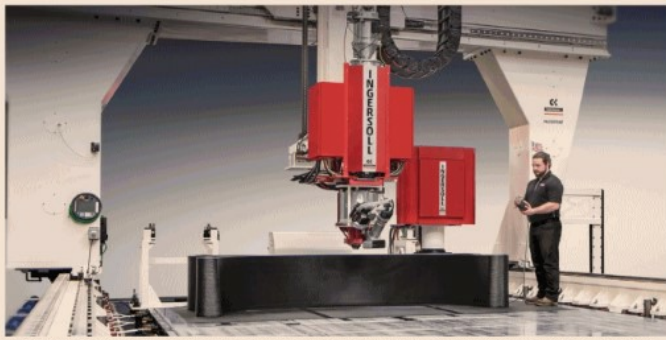
di Marco Bentivogli

Un politico che punta sulla battaglia giudiziaria per risolvere i problemi è come il calciatore che spera nella pioggia per l'impraticabilità di

campo. Non vi è dubbio che è una ottima scorciatoia se è la stessa politica a generare i problemi per allontanare le responsabilità da sé.

— Continua a pagina 5

INNOVAZIONE MADE IN ITALY



Alta tecnologia. MasterPrint, la più grande stampante 3D mai realizzata, sviluppata dal Gruppo Camozzi. Produce pezzi lunghi 16 metri, alti 2,5 e larghi più di 5

Da Camozzi la più grande stampante 3D del mondo

Luca Orlando — a pagina 24

L'INTERVISTA / 1

Gubitosi: «Svolta in Tim: ora il debito non è più un problema cronico»

Fabio Tamburini — a pag. 3



L'INTERVISTA / 2

Massiah (Ubi): «Le fusioni bancarie non s'improvvisano»

Alessandro Graziani — a pag. 19



170 1850 2020

Cassa Depositi e Prestiti INVESTIAMO NEL DOMANI

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

cdp.it/170

cdp

Messaggio pubblicitario

LE INIZIATIVE DEL SOLE

È online 24+, leggere il mondo attraverso i fatti dell'economia

24+

inchieste, reportage, analisi, fact-checking. Ma anche servizi come podcast, audiodispositivi, notifiche e fruizione in assenza di rete. È questo 24+, nuova selezione di contenuti premium de Il Sole 24Ore on line da ieri. Un progetto di informazione e di comunità che crescerà con i lettori e che ha anche una grafica innovativa e data base visual. Nei prossimi giorni altre novità importanti: da sabato sul quotidiano due pagine sul mondo food e lancio di un sito ripensato; da lunedì 25 nuova sezione online dedicata al Real Estate.

Affari e Business — a pag. 23



.food
Il business del cibo e del vino dai campi all'industria

Giovanni Uggeri — a pag. 13



Real Estate
Immobiliare sotto la lente: dalla casa ai grandi investimenti

Paola Dezza — a pag. 13

.salute

SANITÀ E FRONTIERE DELLA MEDICINA



Farmaci, i 13 big italiani investono 1 miliardo in R&S

Ernesto Diffidenti — a pag. 41

Rapporti

26 PAGINE IN ALLEGATO

Orologi, il lusso di misurare il tempo



IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Martedì 19 novembre 2019
Anno LXXV - Numero 319 - € 1,20
S. Fausto d'Alessandria martire

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 396, tel 06/675.881 * Abbinamenti 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 - ISSN 0391-6900

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

L'AMERICANO CHE UCCISE IL CARABINIERE

L'offesa del killer di Cerciello

Finnegan Elder, intercettato a Regina Coeli: «Sono stufo degli italiani. Mi fanno venire la nausea»
Le microspie lo fregano: l'assassino ammette che i carabinieri si erano qualificati a lui e all'amico

Sindacati al Colle

Arcelor Mittal non spegne l'Ilva
Il gruppo aspetterà l'udienza del 27
Vertice con Conte
Frasca a pagina 3

La sfida di Conte

La manovra è già sfasciata
Plastic e sugar tax sono state ridotte
Più Imu per la Chiesa



Caleri e Carta alle pagine 6 e 7

Le «sardine»

Insulti choc a Salvini
Piazza piena a Modena ma fanno discutere i post contro il leghista
Carta a pagina 8

L'iniziativa

Crescono le firme per le telecamere
Sorveglianza negli asili
Da Galliani alla Romero sempre più adesioni



a pagina 8

Il Tempo di Osho

Il mini-affitto dell'ex ministro Trenta Supercasa a 540 euro al mese. «E ci resto»

Alcamo e Di Mario alle pagine 4 e 5



"Devi mollare sta casa"

"Er problema è che mò c'ho fatto 'n bed and breakfast"

Milano straccia Roma per la qualità Ma i romani sono più felici dei milanesi

Classifica Italia Oggi-La Sapienza: redditi alti e ottimi servizi nel capoluogo lombardo
La capitale però è più sicura. Nella città eterna si fanno anche più figli e si emigra meno

Come cambia il centrodestra

Anche Fucci sceglie Matteo Il Carroccio cresce nel Lazio

Gobbi a pagina 14

... La posizione in classifica - 76° posto su 107 capoluoghi di provincia - non è medaglia da mettersi sul petto, ma per Roma non ci sono solo cattive notizie dalla classifica annuale sulla qualità della vita. Intanto la posizione della Capitale è un po' migliorata: nel 2018 era all'85° posto. La differenza con Milano (al 29° posto) salta agli occhi. Ma non per tutto: nella città eterna ci sono meno suicidi, meno crimini e si «emigra» di meno.
Bincher a pagina 19

... Crolla l'ultima delle tante bugie raccontate dai due ragazzi americani per i quali la Procura di Roma ha chiesto il giudizio immediato per l'omicidio del vice brigadiere Mario Cerciello Rega. Anche Finnegan Elder sapeva che aveva davanti era un carabiniere: «Ci hanno mostrato i distintivi». Ma c'è anche la beffa. Intercettato in carcere, s'è sfogato: «Ho la nausea di sentire parlare in italiano».

Di Corrado a pagina 15

Castelli Romani sotto assedio A Marino è raffica di furti I residenti chiedono sicurezza

Nicosia a pagina 20

Fatturopoli a Frosinone Evasione fiscale milionaria In sei finiscono alla sbarra

Nicoletti a pagina 11

Verso Euro2020



A PALERMO FINISCE 9-1 Immobile e Zaniolo trascinano l'Italia Travolta l'Armenia

Pieretti a pagina 36

SOSTIENICI!
LAM Italia Onlus
Associazione di volontariato per pazienti e familiari affetti da linfangiolemiomatosi (LAM)

GRAZIE AL TUO CONTRIBUTO POSSIAMO VINCERE LA LAM!

SI PREFERISCE DI PROMUOVERE CON URGENZA LA RICERCA DI UN TRATTAMENTO EFFICACE E DI UNA CURA DELLA LINFANGIOLEMIOMATOSI (LAM)

Gli obiettivi principali sono:

- porre come centro di riferimento per le pazienti su scala nazionale
- promuovere la ricerca di un trattamento efficace
- raccogliere fondi per sostenere progetti di ricerca
- diffondere ulteriormente la conoscenza della malattia a livello nazionale
- fungere da collegamento con le corrispondenti associazioni a livello internazionale

LAM Italia Via Udine 33/4
33050 Pavia di Udine - Udine
Tel.: +39 335 5380863 - E-mail: info@lam-italia.org
www.lam-italia.org - siamo anche su Facebook

Destina il tuo 5 PER MILLE dell'IRPEF (sul mod. 730 o mod. UNICO o mod. CUD) firmando e indicando il nostro codice fiscale 94113210309

buona tv a tutti
di Maurizio Costanzo

È molto interessante l'esperienza di Fiorello su RaiPlay. Milioni di italiani si sono sintonizzati, prima su Raiuno e, adesso, direttamente su RaiPlay. È un modo intelligente per avvicinare il pubblico più giovane alla televisione generalista, ma è anche un modo per impiegare un talento come quello di Rosario Fiorello. Lo abbiamo sempre scritto negli anni e lo ripetiamo, adesso che Rosario sta per compiere 60 anni. Sarà un problema per la Rai trovare, casomai, un altro che faccia quanto fa Fiorello e come lo fa Fiorello. Ma non precorriamo i tempi.
Segue a pagina 35

Martedì 19 Novembre 2019

Nuova serie - Anno 29 - Numero 273 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

* Giornale indicibile nel Marketing Oggi (ItaliaOggi) € 2,30 - Marketing Oggi € 0,90

Uk £ 1,40 - Ch fr. 3,50 €2,00*

Francia € 2,50

* A Salerno e provincia, in abbinamento esclusivo con La Città di Salerno a € 1,30



cdp
Investiamo nel domani

È italiana la cucina con più potenziale nel mondo
Con 71 mld la Cina è il primo mercato per l'Italia
Francesca Sottitolo a pag. 15

Italia Oggi
www.italiaooggi.it
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

cdp
Investiamo nel domani

CAMBIA LA SOGLIA
Il contante fa figli e figliastri: italiani, 2 mila €, stranieri, 15 mila
Mandolosi a pag. 29

Lettere amichevoli dal fisco

L'Agenzia delle entrate spinge sull'adempimento spontaneo per le anomalie riscontrate incrociando i dati di fatture elettroniche e liquidazioni periodiche

DOPO LA RIFORMA
Reati tributari, i termini si allungano fino a 13 anni
Leconte-Mentasti a pag. 30

L'Agenzia delle entrate ha elaborato due distinte tipologie di lettere di compliance: una «tradizionale», con la quale si riscontrano le anomalie rilevate e le modalità di correzione, sottolineando il possibile avvio di una specifica attività di controllo, e una «innovativa» (definita Fiscoamici), che evidenzia anomalie e modalità di correzione ma con un linguaggio più semplice e impostazione complessiva, al fine di incentivare la «tax morale» del contribuente.
Poggiani a pag. 25

Nicola Zingaretti sterza a sinistra perché teme di essere aggirato dalle sardine



Le «sardine» di Piazza Maggiore a Bologna hanno sparso sale sulle ferite del Pd. Il successo inatteso della mobilitazione spontanea anti-Salvini ha dato la scossa a Nicola Zingaretti, che proprio da Bologna ha alzato la posta tracciando una road map molto identitaria e molto di sinistra: battere per cancellare i decreti sicurezza, per approvare i sui soli, i sui culturae e la parità salariale fra uomini e donne. Il leader democratico insiste sulla necessità di costruire un campo largo, ma incassa pochi sì e tanta freddezza da parte dei principali destinatari del messaggio, gli alleati di governo a 5 Stelle.
Del Duca a pag. 7

TROPPO ONEROSA
In vendita la villa di Almirante a Levico (Trento)
Valentini a pag. 5

GIÀ DIMEZZATI
I socialisti tedeschi si preparano al peggio
Gardina a pag. 14

VIA DELLA SETA MARITTIMA
La Cina punta sul Canale di Suez con maxi investimenti
Scaroni a pag. 12

AMBIENTE
Emergenze, niente valutazione d'impatto
De Stefanis a pag. 33

Il Consiglio di stato contro gli allungamenti automatici di 15 anni delle concessioni demaniali marittime

Spiagge con divieto di proroga

Stop alle proroghe automatiche delle concessioni demaniali marittime. Alt anche alla proroga di 15 anni prevista dalla legge di Bilancio per il 2019. Così una sentenza del Consiglio di stato del 18 novembre. La pronuncia si schiera, nella interpretazione delle norme, a favore della tesi per cui le leggi nazionali italiane, che prevedono proroghe automatiche delle concessioni marittime, vanno disapplicate anche dai comuni.
Antonio Ciccia Messina a pag. 26

DIRITTO & ROVESCIO
In Italia, l'Ivo sugli asorbenti grava con un'aliquota del 22%. La stessa aliquota, per rendere l'idea, che pesa sui superalcolici, gli elettrodomestici, le automobili e i giocattoli, come se l'igiene intima di una donna non fosse una necessità ineliminabile ma un consumo di lusso. Non si tratta di un errore ma di una scelta tipicamente maschilista come è dimostrato da due circostanze. La prima è che, mentre sugli asorbenti grava l'aliquota del 22%, sui rasi ce n'è una del 4%. E la seconda circostanza, anch'essa espressione di un maschilismo sfociato, è che la richiesta di riduzione dell'Ivo dal 22 al 10%, firma firmataria Laura Boldrini, ha raccolto le firme di solo 31 parlamentari (tutte donne) come se l'equità fosse una categoria sessuale e non semplicemente inevitabile. Nella relazione richiesta rientrano anche, e comprensibilmente, i pannolini per bambini e i pannoloni per anziani anch'essi oggi tassati con l'Ivo al 22%. Quanto sono è pari a zero in Irlanda, al 5,5% in Francia, Belgio e Olanda e si ferma al 7% in Germania.

È LUCIA BORGONZONI E CORRE PER EMILIA-ROMAGNA
Il padre della candidata della Lega si iscrive al Pd



Il padre della candidata governatrice dell'Emilia-Romagna, Lucia Borgonzoni (Lega), non solo non voterà sua figlia ma s'è pure iscritto al Pd di Nicola Zingaretti. «A mia figlia non contesto nulla», spiega Giambattista Borgonzoni, «a parte che mi sembra che la campagna elettorale in Emilia-Romagna non la stia facendo lei ma Matteo Renzi». «Mi pare mio dovere metterla in guardia su questo errore», ha concluso. Prima di Lucia Borgonzoni, le cronache hanno registrato le frizioni fra Matteo Renzi e papà Tiziano, i guai passati da Maria Elena Boschi a causa del padre Pierluigi, e le intemperanze del padre di Alessandro Di Battista, Vittorio.
Valentini a pag. 5

VAL DI PEJO
Prima area sciistica al mondo senza plastica
Costa a pag. 10

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Concessioni demaniali marittime - La sentenza del Consiglio di stato
Fisco - Trust in Liechtenstein, le ordinanze della Cassazione
IO ONLINE
Consolidato fiscale - La risposta a interpellato dell'Agenzia delle entrate

SETTIMA EDIZIONE
I migliori pasticceri e pasticcerie 2020 nella guida del Gambero Rosso
a pag. 15

SUPERA SKY
Nelle 24 ore Discovery sale al 7,6% di share
Pizzotta a pag. 18

POLICRAFICI
In vista una nuova stagione di prepensionamenti
Capianni a pag. 19

Cassa Depositi e Prestiti
INVESTIAMO NEL DOMANI
Scopri i nuovi Buoni Fruttiferi Postali e le altre iniziative previste per l'avvio del 170° anno di attività di CDP
cdp.it/170
Messaggio pubblicitario

170 1850 2020
cdp

LA NAZIONE

MARTEDÌ 19 novembre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Investiamo nel domani

Emergenza continua

**Oltre duecento morti
Un altro anno di guerra
sulle strade toscane**

Ciardi a pagina 19



Nuovi studi

**Boccaccio
genio fragile
e incompreso**

Gatta a pagina 28



Investiamo nel domani

Tasse e bonus, pioggia di novità

La maggioranza fa dietrofront su plastica, zucchero e auto aziendali. Sconti per profilattici e pannolini

Marin e Troise alle pagine 2 e 3

La mattina dopo

**Risvegliarsi
e fare i conti
con il dolore**

Michele Brambilla

Ho letto l'altra notte, durante una notte insonne, "La mattina dopo", il libro che Mario Calabresi ha scritto quest'anno dopo aver perso la direzione di Repubblica in modo improvviso, e quindi traumatico. Calabresi racconta di come ci si risveglia il giorno successivo a un grande dolore: la perdita di un posto di lavoro appunto, ma anche e ancor più un lutto, un incidente, la fine di un amore. Aggiungerei, fra i dolori, quelli che siamo noi a procurare ad altri, perché se abbiamo un cuore e una coscienza anche quelli ci fanno male. In tutti i casi ci si risveglia, la mattina dopo, aggrediti dal dolore. È questa la sensazione che si prova quando finisce il sonno, ammesso che sonno ci sia stato: sentirsi aggrediti.

Continua a pagina 6



L'INTERVISTA / LA MOGLIE DI POLANSKI: ACCUSO I SUOI NEMICI

**IO, DONNA
LOTTO PER LUI**

Bertuccioli a pagina 27

Mattarella riceve Cgil, Cisl e Uil

**Chiusura Ilva,
ora Mittal frena
Sponda del Colle
ai sindacati**

Colombo a pagina 5

EX MINISTRO M5S

**Trenta insiste
«Mi tengo la casa»
Scatta l'inchiesta**

Polidori a pagina 9

Regionali in Emilia Romagna

**Bis delle sardine
contro Salvini
Lo lus soli del Pd
spiazza Bonaccini**

Beltrame e Del Prete alle p. 6 e 7



«Antisportivo»: esonero dopo la partita

**Vince 27-0, via il mister
Il presidente: lo rifarei**

Celata a pagina 13



Devastata la riserva Feniglia in Maremma

**Tornado nell'oasi verde
Addio 1000 pini secolari**

Alfieri a pagina 11

170
Cassa Depositi e Prestiti
**INVESTIAMO
NEL DOMANI**
Scopri i nuovi Servizi Finanziari Postali
e le altre iniziative previste
per l'evento del 170° anno
di attività di CDP
edp.it/170
cdp
Messaggio pubblicitario

Oggi a € 1,50
con
Salute
Martedì
19 novembre 2019
Anno 44 - N°274

la Repubblica

cdp
Investiamo nel domani

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli

INTERVISTA A ZINGARETTI

“Il governo trovi l’anima”

Il segretario Pd: “Troppe liti, l’esecutivo rischia se non diventa alleanza vera. Ius culturae, andiamo avanti”
Manovra, oltre 4500 emendamenti: 1700 dai partiti di maggioranza. In ogni caso l’Europa dirà sì

Ilva, aria di disgelo. Intanto Conte chiede a Cdp un impegno diretto

«Il governo non ha ancora un’anima. E se non la trova rischia». Così il segretario del Pd, Nicola Zingaretti, a *Repubblica*. Intanto, sull’Ilva è aria di disgelo con ArcelorMittal. Conte chiede il coinvolgimento di Cassa depositi e prestiti.
di **Ciriaco, Conte, D’Argenio De Marchis, Foschini, Giovanna Patucchi, Petrini e Tito**
● da pagina 3 a pagina 9

Il voto in Emilia
**Piazza piena a Modena
Il bis di 7000 sardine**
di **Eleonora Capelli**
● a pagina 2



L’inchiesta
**Il blocco a “Open Arms”
Indagato Salvini**
di **Alessandra Ziniti**
● a pagina 4

Il punto

Tempi stretti per una scelta

di **Stefano Folli**

Non è lo «sconcerto» di Di Maio che deve preoccupare Zingaretti quando ripropone lo Ius culturae, bensì le riserve di Stefano Bonaccini a Bologna. Perché il candidato del centrosinistra in Emilia-Romagna vive sul terreno, o meglio sulla sua pelle, la contraddizione che passa tra un’affermazione di principio (il diritto alla cittadinanza per gli immigrati in possesso dei requisiti) e la sua realizzazione pratica annunciata in piena campagna elettorale, visto che mancano poco più di due mesi al voto nella Regione. Tale differenza si chiama senso politico e presuppone una precisa conoscenza del proprio elettorato.
● continua a pagina 29

Dalle marce alla guerriglia, così cambia la protesta



▲ Al campus Un ragazzo ferito negli scontri con la polizia al Politecnico di Hong Kong

Hong Kong, assedio finale all’Università

dal nostro inviato **Filippo Santelli** ● a pagina 10. Con un commento di **Federico Rampini** ● a pagina 29

Diritti

L’Occidente che non vede i popoli in fuga

di **Gustavo Zagrebelsky**

Da quando la terra tutt’intera è stata suddivisa in porzioni su ciascuna delle quali si esercita il dominio esclusivo da parte di popolazioni residenti, da quando cioè lo spazio terrestre si considera completo, privo di vuoti, le uscite sono ingressi in territori altrui. Si potrebbe dire: i popoli, nello spazio della sfera terrestre, sono vasi comunicanti. Non sempre, però, chi esce trova dove entrare. Faide tribali, guerre, carestie, persecuzioni politiche religiose razziali, “pulizie etniche” costringono interi popoli a cercare salvezza scappando dalla propria terra senza che se ne offra un’altra. Si è, per così dire, sospesi sul nulla e tu stesso sei ridotto a “nuda vita” che può essere ignorata, offesa, soppressa. La violenza è estrema non quando ti negano diritti, ma quando ti si dice: per te e per il tuo popolo non c’è posto al mondo.
● alle pagine 32 e 33

La lettera

Serve a Venezia quel sì al referendum

di **Marco Balich**



Caro direttore, per salvare Venezia si deve votare sì al referendum del primo dicembre, è l’ultima possibilità per salvare la città. Da tempo ragionavo sulla necessità di aiutare a fermare il declino di Venezia, ma ora alla luce dei fatti degli ultimi giorni dobbiamo assolutamente intervenire in modo profondo per fermare la sua distruzione. Il *Times*, il 5 novembre, lanciava l’allarme sull’*overtourism* di Venezia, una “città storica in cerca di autonomia comunale per salvare i suoi tesori”, e mi chiedevo perché un tema così lampante agli inglesi, in Italia fosse totalmente sottovalutato.
● a pagina 28
di **Fabio Tonacci** ● a pagina 16

170 1850 2020
Cassa Depositi e Prestiti
INVIAMO NEL DOMANI
Scopri i nuovi Buoni Fruttiferi Postali e le altre iniziative previste per l’avvio del 170° anno di attività di CDP
cdp.it/170
cdp

Visto da Natalia
**Lasciatemi Polanski
Il film ci aiuterà**
di **Natalia Aspesi**
Lo sussurrano con distacco, ironia, un educato disprezzo i superbi personaggi dello Stato Maggiore dell’esercito francese: ebreo, ebreo, ebreo! Il popolino urla: morte all’ebreo! Il nuovo film di Roman Polanski si apre con questa scena crudelissima.
● a pagina 34

La Nazionale record
**Voglia di segnare
l’Italia esagera
9-1 all’Armenia**
di **Gianni Mura**

● a pagina 36
con servizi di **Curro e Pinci**

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 50
Tel. 06/49821, Fax 06/4982293 - Sped. Abb. Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

NZ



Cinema Lady Polanski: Dreyfus e il timore delle false notizie

FULVIA CAPRARA - P. 25

Ferrari "Basta incidenti del genere" Vettel e Leclerc separati in casa

JACOPO D'ORSI - P. 35 E UN COMMENTO - P. 23



Europei L'Italia ne fa 9 all'Armenia Nuovo record: undici vittorie di fila

BUCCHERI E BRUSONIO - P. 36



LA STAMPA

MARTEDÌ 19 NOVEMBRE 2019



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € • L'ANNO 153 • N. 316 • IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) • II SPELIZIONE ABB. POSTALE II D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) • II ART. 1 COMMA 1, DCB-TO • www.lastampa.it • GNN

L'ESCALATION DI VIOLENZE

HONG KONG E LO SPETTRO TIANANMEN

MAURIZIO MOLINARI

L'assalto della polizia di Hong Kong al campus del Politecnico, roccaforte della protesta anti-cinese, segna un'escalation nell'uso della forza da parte di Pechino che mette a rischio l'immagine internazionale della Cina e dunque i suoi interessi su scala globale. La scelta delle autorità cinesi dell'ex colonia di circondare il Politecnico e impedire a centinaia di studenti di uscire ha trasformato il campus culla dell'hi-tech orientale in una roccaforte della protesta giovanile iniziata contro la legge sull'estradizione in Cina e poi continuata come rivolta frutto del timore che Hong Kong perda la propria autonomia.

Lo scontro fra i blindati dei reparti antisommossa e gli studenti armati di frecce e molotov descrive un'escalation del confronto armato che relega al passato remoto la rivolta degli ombrelli del 2014 e fa temere il peggio a Hong Kong, dove la sfiducia nelle autorità espressione di Pechino è arrivata al 72 per cento. Anche perché il portavoce del ministero degli Esteri di Pechino, Geng Shuang, ammonisce: "Nessuno deve sottovalutare la volontà della Cina di salvaguardare la propria sovranità e la stabilità di Hong Kong". E il leader cinese Xi Jinping promette: "Porremo fine alle violenze". Sono parole che seguono i fatti degli ultimi giorni con i militari di Pechino che per la prima volta sono usciti dalle caserme - anche se solo per rimettere in ordine le strade teatro dei disordini - e gli agenti che hanno iniziato a usare armi da fuoco - anche se in singole circostanze - prima dell'inizio dell'assedio al Politecnico.

CONTINUA A PAGINA 23

MASTROLILLI E PACI - PP. 8-9

LA SVOLTA DEGLI USA: SONO LEGITIMI

"Cisgiordania, sì agli insediamenti creati da Israele"

GIORDANO STABILE - P. 11

L'OFFERTA: NUOVA SOCIETÀ CON CASSA DEPOSITI. PIOVONO EMENDAMENTI SULLA MANOVRA

Il tribunale tiene accesi gli altoforni dell'ex Ilva Piano di rilancio con Cdp

Mattarella preme su Conte: serve più determinazione. E vede i sindacati

IL RICHIAMO DEL COLLE AL PREMIER

MARCELLO SORGI - P. 23

Sul fronte dell'ex Ilva il tribunale intima a Mittal di non spegnere gli altoforni. Avanza l'ipotesi di un piano di rilancio con Cdp. Mattarella incontra i sindacati e chiede a Conte più impegno e determinazione. BARBERA, BERTINI, COLONNELLO, LOMBARDO, MAGRI, TOMASELLO E ZATTERIN - PP. 2-6

"ABOLIAMOLO", "INTANTO RIDUCIAMOLO" Sul canone della Rai prove d'intesa fra Renzi e Di Maio

MICHELA TAMBURRINO - P. 6

Il bis delle "sardine": a Modena piazza piena contro Salvini



La manifestazione delle "sardine" ieri sera in piazza Grande a Modena MATTIOLI - P. 7

STAMPA PLUS ST+

MALTEMPO

MARIO NERI

Così il sistema Arno ha salvato Pisa dalla nuova alluvione

P. 13



IL CASO

FLAVIA AMABILE

Femminicidi, il calvario delle madri "Risarcimenti ridicoli"

P. 12



LE STORIE

PAOLA SCOLA

Saluzzo, alla ricerca dei pozzi perduti nel sottosuolo

P. 27

GIANPAOLO CHARRERE

Valle d'Aosta più verde per l'aumento delle temperature

P. 27

BUONGIORNO

Qualche giorno fa è morto Antonello Falqui, un regista televisivo di cui i ragazzi di oggi non sapranno nulla, e che per noi, ragazzi di ieri, era l'uomo delle serate davanti allo schermo. In un'intervista a Repubblica di anni fa, del 2005, e riportata ieri dall'Anteprima di Giorgio Dell'Arti, Falqui disse una verità biblica: odio l'Auditel. L'Auditel ha rovinato tutto. Spiegò, ha consegnato i telespettatori alla pubblicità. Non ce l'aveva con la pubblicità in sé, che porta denaro e contribuisce a pagare gli stipendi e a salvarci i posti di lavoro: ce l'aveva coi tirannizzati dalla pubblicità, soprattutto alla Rai, dove bisognerebbe fare servizio pubblico e non pubblico intrattenimento. Da un momento in poi non servivano programmi intelligenti, innovativi, servivano soltanto programmi anche scemi pur-

L'accampamento

MATTIA FELTRI

ché di successo, e certificato lì per lì dall'Auditel e compensato dalla pubblicità. Non è una questione esclusiva della tv e della Rai, è questione di noi tutti, adesso. Un libro vale soltanto se sale in classifica, un politico soltanto se il sondaggio va su (i sondaggi di Marco Pannella erano rasoterra, e Pannella ci manca come l'acqua), quello che pensiamo e scriviamo vale soltanto se ha la benedizione digitale dei like. Ognuno ha l'obbligo e più probabilmente il desiderio di stare nella folla, ben intruppato, e mai davanti, perché sarebbe vergognoso, sarebbe un lurido atto di superbia, la dichiarazione elitaria di guerra al popolo. E così siamo accampati spalla a spalla a grugnirci addosso, all'affannosa ricerca di qualcosa da dire, e non importa che abbia un senso, ma un consenso. —

170 ANNI 1850-2020

Cassa Depositi e Prestiti INVESTIAMO NEL DOMANI

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

cdp.it/170



Messaggio pubblicitario



cdp 
Investiamo nel domani

Mittel compra i piumini Ciesse
Rilevato per oltre 15 mln il 90% della holding che controlla il marchio servizio in MF Fashion



Un look Ciesse Piumini

MF
il quotidiano dei mercati finanziari

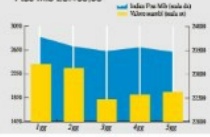
Aramco, fuori gli occidentali dall'ipo del secolo
L'1,5% offerto solo nei Paesi del Golfo. Il gruppo valutato oltre 1.600 mld \$ Zangrandi a pagina 15

Anno XXXI n. 228
Martedì 19 Novembre 2019
€2,00 *Classeditori*



cdp 
Investiamo nel domani

Ftse Mib 23.463,99



BORSA -0,53% 1€ = \$1,1061

Borse estere	Euro-Yen	120,55	▲
Dow Jones	Euro-Fr.Sv.	1,0990	▼
Nasdaq	Stg. 10 Y.	0,9950	▼
Tokyo	Bund 10 Y.	-0,4063	▼
Francforte	13,207		
Zurigo	10,247		
Londra	Euro-Btp	141,5	▲
Parigi	Euro-Bund	175,8	▲
	Lit. 10anni	150,78	▲
	Ftse Mib	23,464	▼
	Euro-Dollaro	1,1061	▲
	S&P500 Cma	3,119	▲
	Euro-Dollaro	0,8932	▲
	Nasdaq100 Mln	6,261	▲

VALUTE-RENDIMENTI

CONTI & MERCATO NEL GIORNO DEI SUOI 170 ANNI LA CDP DÀ UNA MANO ALL'ESECUTIVO PER L'EX ILVA

Lo Stato ha trovato la Cassa

La stretta delle Procure spaventa Mittal che non spegne i forni, ma il governo rimetterà lo scudo Tempi più lunghi anche per Alitalia, incerta tra Delta e Lufthansa: un altro mese per chiudere La maggioranza assalta la manovra: cambieranno plastic tax e stretta sulle concessioni autostradali

(Leone, Messia e Pira alle pagine 2, 3 e 4)

Nel risiko dei listini ora è battaglia su Madrid

Euronext annuncia la trattativa per la Borsa spagnola, ma la svizzera SIX lancia un'opa da 2,8 miliardi

(Carostelli a pagina 10)

FOCUS OGGI
Trevi crolla in Borsa e attacca i giudici
Il gruppo romagnolo di irivellazioni farà ricorso contro la bocciatura dell'accordo di ristrutturazione decisa dal Tribunale di Forlì. A Piazza Affari il titolo cede il 17%
Montanari a pagina 11

Patuelli: svolta di Bce sulle fusioni
Per il presidente Abi la Vigilanza è ora decisa a rimuovere gli ostacoli alle aggregazioni bancarie
Ninfolo a pagina 7

Banca Sistema cresce nel credito su pegno
Siglato un accordo per rilevare dal gruppo Intesa Sanpaolo il ramo d'azienda. Investimento da 34 milioni di euro per l'istituto guidato dall'ad Garbi
Genova a pagina 17

SALVATAGGIO
Pronto il via libera della Bce all'aumento di capitale Carige
(Gualtieri a pagina 17)

TAGLIATE LE STIME SU VENDITE E UTILI
Volkswagen lancia l'allarme sui conti del 2020 e manda al tappeto anche il titolo Fca
(Mondellini a pagina 14)

De Meo in pole per prendere il volante della Renault
(Mondellini a pagina 14)

NUOVE REGOLE
Pir, in arrivo soglia del 5% da investire in small cap, bond e venture
(Leone a pagina 4)

INVESTIRE SU MILANO?
Resta (Politecnico): il boom della città sia d'esempio per l'Italia
(Sommella a pagina 9)

Briatore cede il 49% dei ristoranti Twiga e Billionaire all'inglese Clementy
(Montanari a pagina 19)

IL ROMPIESPREAD
Scuola: per nove italiani su dieci la povertà educativa dei minori è un fenomeno grave. La notizia è che ce n'è uno che non è d'accordo

LA NOSTRA STRADA VERSO LA SOSTENIBILITÀ

PRAMERICA SGR, UN DNA SOSTENIBILE DA 15 ANNI.

Scopri le nostre soluzioni di investimento.
PRAMERICA SGR | WWW.PRAMERICASGR.IT



2005 PRAMERICA AZIONARIO ETICO

PRAMERICA BILANCIATO ETICO

PRAMERICA OBBLIGAZIONARIO EURO CORPORATE ETICO

PRAMERICA SICAV SOCIAL 4 FUTURE

PRAMERICA SICAV CLEAN WATER

PRAMERICA SICAV LOW CARBON EURO

PRAMERICA SICAV SOCIAL 4 PLANET

2019

Pramerica logo

Messaggio pubblicitario con finalità promozionali. Avvertenza: prima dell'adesione leggere il Prospetto e il KIID che riportano anche i rischi associati all'investimento. Il Prospetto e il KIID di Pramerica Sicav sono disponibili gratuitamente presso i soggetti collocatori in Italia della sicav e sono consultabili sul sito www.pramericasgr.it. Pramerica SGR è il distributore principale di Pramerica Sicav in Italia. Il Prospetto e il KIID dei fondi Pramerica sono disponibili gratuitamente presso la sede amministrativa di Pramerica SGR, la sede del depositario e le sedi dei soggetti collocatori e sono consultabili sul sito www.pramericasgr.it.

Missione dell' ANCIP a Bruxelles per spiegare le peculiarità e gli assetti che governano i porti italiani

L' associazione ribadisce che l' orientamento espresso dalla Commissione UE non corrisponde e non tiene conto della natura pubblica di governo delle **AdSP** Domani e dopodomani una delegazione dell' Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (ANCIP), accompagnata dall' europarlamentare Massimiliano Seriglio, incontrerà rappresentanti delle istituzioni dell' Unione Europea e funzionari delle commissioni che trattano i temi della portualità. ANCIP ha anticipato che con l' occasione rimarcherà le peculiarità e gli assetti che governano i porti italiani, scali che sono governati da Autorità di Sistema Portuale quali enti pubblici non economici ad ordinamento speciale che amministrano per conto dello Stato il demanio marittimo e svolgono funzioni di regia, disciplina, di regolazione. L' associazione ha specificato che con questa iniziativa l' ANCIP vuole contribuire a far comprendere come l' orientamento espresso dalla Commissione Europea, che la scorsa settimana ha attivato un' indagine sulle esenzioni fiscali di cui beneficiato le authority portuali italiane del 15 novembre 2019), non corrisponda e non tenga conto della natura pubblica di governo delle **AdSP**. Specificando che la missione è intesa anche a rafforzare l' azione intrapresa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e in particolare dalla ministra De Micheli, di confronto con la Commissione Europea, l' ANCIP ha evidenziato la necessità che analoghe iniziative vengano assunte dal cluster portuale italiano e in particolare da **Aссоporti** alla quale è richiesto, nell' interesse della portualità, una visione più determinata e unitaria sul problema sollevato da tempo dalla Commissione Europea.

informARE
 18 novembre 2019

Missione dell'ANCIP a Bruxelles per spiegare le peculiarità e gli assetti che governano i porti italiani

L'associazione ribadisce che l'orientamento espresso dalla Commissione UE non corrisponde e non tiene conto della natura pubblica di governo delle AdSP

Domani e dopodomani una delegazione dell'Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali (ANCIP), accompagnata dall'europarlamentare Massimiliano Seriglio, incontrerà rappresentanti delle istituzioni dell'Unione Europea e funzionari delle commissioni che trattano i temi della portualità. ANCIP ha anticipato che con l'occasione rimarcherà le peculiarità e gli assetti che governano i porti italiani, scali che sono governati da Autorità di Sistema Portuale quali enti pubblici non economici ad ordinamento speciale che amministrano per conto dello Stato il demanio marittimo e svolgono funzioni di regia, disciplina, di regolazione. L'associazione ha specificato che con questa iniziativa l'ANCIP vuole contribuire a far comprendere come l'orientamento espresso dalla Commissione Europea, che la scorsa settimana ha attivato un'indagine sulle esenzioni fiscali di cui beneficiato le authority portuali italiane del 15 novembre 2019), non corrisponda e non tenga conto della natura pubblica di governo delle AdSP.

Specificando che la missione è intesa anche a rafforzare l'azione intrapresa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e in particolare dalla ministra De Micheli, di confronto con la Commissione Europea, l'ANCIP ha evidenziato la necessità che analoghe iniziative vengano assunte dal cluster portuale italiano e in particolare da Aссоporti alla quale è richiesto, nell'interesse della portualità, una visione più determinata e unitaria sul problema sollevato da tempo dalla Commissione Europea.

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

Cerca il tuo albergo:	Data di arrivo	Data di partenza
Indirizzo	18 - [Nov 2019]	19 - [Nov 2019]
0 altre destinazioni	2019	2019

Indirizzo: Primo piano - Indirizzo

Indirizzo - Primo piano - Indirizzo

ANCIP - Piazza Matteotti 119 - 00121 Genova - ITALIA
 tel. 010.240122; fax 010.241076; e-mail

Porti: Ancip incontra istituzioni

Massimo Belli

ROMA Ancip (Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali) incontra le Istituzioni e funzionari europei sui temi della portualità italiana. Una delegazione dell'Ancip, accompagnata dall'europarlamentare Massimiliano Seriglio (nella foto), incontrerà nelle giornate di martedì 19 e mercoledì 20 Novembre, Istituzioni e funzionari delle commissioni che trattano i temi della portualità. Sarà un'occasione per rimarcare le peculiarità e gli assetti che governano i porti italiani. I porti italiani sono governati da Autorità di Sistema portuale quali Enti pubblici non economici ad ordinamento speciale. Amministrano per conto dello Stato il demanio marittimo e svolgono funzioni di regia, disciplina, di regolazione. Con questa iniziativa, Ancip incontra i rappresentanti delle istituzioni per contribuire a far comprendere come l'orientamento espresso dalla Commissione europea non corrisponda e non tenga conto della natura pubblica di governo delle **AdSp**. Inoltre, l'Associazione delle compagnie portuali, intende rafforzare l'azione intrapresa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e in particolare dalla ministra Paola De Micheli, di confronto con la Commissione europea. Infine, Ancip (presieduta da Luca Grilli, riconfermato nella carica dall'Assemblea che si è tenuta a fine Maggio) ritiene altrettanto utile se analoghe iniziative saranno assunte dal cluster portuale italiano e in particolare da **Assoporti** alla quale è richiesto, nell'interesse della portualità, una visione più determinata e unitaria sul problema sollevato da tempo dalla Commissione europea.

The screenshot shows the top of a web page from 'Messaggero Marittimo.it'. At the top left is the logo 'm SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL'. Below it are social media icons and the site name 'Messaggero Marittimo.it' with a search bar. The main headline is 'Porti: Ancip incontra istituzioni' with a sub-headline 'Il 19 e 20 Novembre sui temi della portualità'. Below the headline is a photo of Massimo Belli, a man in a suit sitting at a desk. To the right of the photo is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Indirizzo email', and a 'Registrali' button. Below the photo is a short text snippet: 'ROMA - Ancip (Associazione Nazionale Compagnie Imprese Portuali) incontra le Istituzioni e funzionari europei sui temi della portualità italiana. Una delegazione dell'Ancip, accompagnata dall'europarlamentare Massimiliano Seriglio (nella foto), incontrerà nelle giornate di martedì 19 e mercoledì 20 Novembre, istituzioni e funzionari delle commissioni che trattano i temi della portualità. Sarà un'occasione per rimarcare le peculiarità e gli assetti che governano i porti italiani. I porti italiani sono governati da Autorità di Sistema portuale quali Enti pubblici non economici ad ordinamento speciale. Amministrano per conto dello Stato il demanio marittimo e svolgono funzioni di regia, disciplina, di regolazione. Con questa iniziativa, Ancip incontra i rappresentanti delle istituzioni per contribuire a far comprendere come l'orientamento espresso dalla Commissione europea non corrisponda e non tenga conto della natura pubblica di governo delle AdSp. Inoltre, l'Associazione delle compagnie portuali, intende rafforzare l'azione intrapresa dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e in particolare dalla ministra Paola De Micheli, di confronto con la Commissione europea. Infine, Ancip (presieduta da Luca Grilli, riconfermato nella carica dall'Assemblea che si è tenuta a fine Maggio) ritiene altrettanto utile se analoghe iniziative saranno assunte dal cluster portuale italiano e in particolare da Assoporti alla quale è richiesto, nell'interesse della portualità, una visione più determinata e unitaria sul problema sollevato da tempo dalla Commissione europea.' To the right of the main text are several smaller article teasers with titles like 'Esportare la dolce vita', 'Intesa per nodo ferroviario di Padova', 'Critica dei sindacati sul decreto per contrattazione decentrata AdSp', and 'Porti: Ancip incontra istituzioni'. At the bottom of the screenshot, there is a button 'ABBONATI O EFFETUA IL LOGIN' and a list of 'ARGOMENTI CORRELATI' including 'MISUP', 'ISTITUZIONI', 'MAGGIORAZIONE SERIGLIO', and 'PORTUALITÀ ITALIANA'.

Anche i portuali difendono le Authority pubbliche

Genova - Una delegazione dell' Ancip, accompagnata dall' europarlamentare Massimiliano Seriglio, incontrerà domani e mercoledì istituzioni e funzionari delle commissioni che trattano i temi della portualità. «Sarà una occasione per rimarcare le peculiarità e gli assetti che governano i porti italiani - spiega Ancip in una nota - I porti italiani sono governati da Autorità di Sistema Portuale quali Enti pubblici non economici ad ordinamento speciale. Amministrano per conto dello Stato il demanio marittimo e svolgono funzioni di regia, disciplina, di regolazione. Con questa iniziativa, Ancip vuole contribuire a far comprendere come l' orientamento espresso dalla Commissione europea non corrisponda e non tenga conto della natura pubblica di governo delle **AdSP**». Ancip «intende, inoltre, rafforzare l' azione intrapresa dal Mit e in particolare dalla ministra Paola De Micheli, di confronto con la Commissione Europea. Si ritiene altrettanto utile se analoghe iniziative saranno assunte dal cluster portuale italiano e in particolare da **Assoport** alla quale è richiesto, nell' interesse della portualità, una visione più determinata e unitaria sul problema sollevato da tempo dalla Commissione Europea».



Messina, Mega rientro in Assoport

La costituenda Autorità di Sistema Portuale dello Stretto entrerà in **Assoport**. E' la prima decisione assunta dal neo presidente Mario Mega durante il Comitato Portuale dell'organo, che rimarrà in piedi fino all'insediamento del Comitato di Gestione. «I membri del comitato portuale si legge in una nota diramata dall'Autorità Portuale hanno condiviso all'unanimità la proposta del nuovo presidente di rientrare nell'Associazione dei porti italiani, concordando sull'idea che il sistema portuale dello Stretto rappresenti uno degli snodi strategici del sistema trasportistico nazionale e pertanto debba essere fortemente tenuto in considerazione nei tavoli di confronto nazionale sui temi inerenti la portualità, la logistica e le reti di trasporto». Il Parlamentino dell'**AdSp** ha peraltro approvato il bilancio di previsione per l'anno 2020, che presenta un Avanzo di amministrazione da 87 milioni di euro e disponibilità finanziarie per 127 milioni.

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo Me     



The screenshot shows the Portnews website interface. At the top, there is a navigation bar with categories like 'Focus', 'Interventi', 'Interviste', 'News', 'Expo 2019', 'Osservatorio Europeo', and social media icons. The main header features the 'PORT NEWS' logo and the subtitle 'Maggiore dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Setentrionale'. Below this is a search bar and a list of categories including 'Ambiente', 'Adsp', 'Autorità Portuali', 'Logistica Portuale', 'Porto di Livorno', 'Riforma portuale', 'Shipping', 'Traffici marittimi', and 'Via della Seta'. The main article is titled 'La decisione dell'AdSP dello Stretto Messina, Mega rientro in Assoport' and includes a sub-headline 'di Redazione'. The article text is partially visible, discussing the decision of the Messina AdSP to join the Italian Port Association.

Il Piccolo

Trieste

il convegno di "limes" in stazione marittima a trieste

Appello al governo per il Porto franco

Il presidente dell' Authority, D' Agostino: «Voglio movimentare container ma anche sapere che cosa farne»

Lilli GoriupTRIESTE. Dal convegno di Limes parte l' appello al governo per l' attuazione del porto franco a Trieste. A lanciarlo ieri è stato il presidente dell' Authority, Zeno D' Agostino, durante la presentazione del nuovo numero della rivista, dedicato agli orizzonti che si delineano per il capoluogo del Friuli Venezia Giulia a trent' anni dalla caduta del muro di Berlino. La prospettiva di D' Agostino è stata condivisa dal presidente degli spedizionieri del porto giuliano, Stefano Visintin, secondo cui «è ora che a Roma si parli chiaro». Le richieste all' esecutivo arrivano infatti alla luce dei recenti impegni presi in tal senso dai ministri Stefano Patuanelli (Sviluppo economico) e Paola De Micheli (Infrastrutture). D' Agostino ha ricordato l' accordo sottoscritto a Shanghai a inizio mese con il colosso China Communications and Construction Company (Cccc). Tale intesa è finalizzata a «sviluppare due aree, nei pressi rispettivamente di Canton e di Jiangsu, in cui commercializzare prodotti italiani, a partire dal vino - ha spiegato il numero uno dell' **Autorità portuale** -. Noi siamo bravi a costruire ma ci manca quella capacità di creare legami che invece hanno i francesi: si pensi ad esempio a Carrefour, campione della distribuzione globale. L' alleanza con i cinesi serve ad aggirare simili ostacoli. In un mondo che si richiude, il primo effetto visibile è il calo dei traffici. Per questo a me non interessa tanto movimentare milioni di container, bensì che cosa farne». In quest' ottica, per il presidente dell' Authority, dare attuazione al decreto del 2017 sul punto franco consentirebbe in sintesi di creare lavoro, autorizzando l' impianto di industrie dedite alla produzione di merci nelle aree sottoposte a regime di franchigia. «Il porto sta operando in maniera intelligente - ha concluso - e sarà in grado di sfidare le mire di Trump, Xi Jinping e Putin, ma solo con il sostegno dell' esecutivo italiano. So che Patuanelli sta facendo la sua parte». Il preposto al Mise, chiamato in causa, ieri era assente al convegno per un concomitante Consiglio dei ministri. «Il porto franco è volano di sviluppo e, in Europa, solo Trieste ha le carte per farlo - ha aggiunto Visintin -. Spetta a Roma prendere consapevolezza e offrire supporto in questo senso. Senza dazi, ai tempi della guerra dei dazi: siamo al posto giusto nel momento giusto». Un' ulteriore testimonianza è stata portata da Stefano Puzzer, portavoce dei lavoratori portuali: «A noi sembra che il muro, qui, sia caduto cinque anni fa invece che trenta: prima non si parlava di porto franco internazionale». Per inquadrare Trieste in un più ampio contesto storico e geopolitico, sono inoltre intervenuti il direttore di Limes, Lucio Caracciolo; Dario Fabbri, consigliere scientifico e coordinatore della sezione America della testata; Laris Gaiser, accademico esperto di relazioni internazionali e geoeconomia. Si è parlato dei rapporti tra Stati Uniti, Russia e Cina e del ruolo dell' Europa all' interno di questi. Ha introdotto Luciano Larivera, direttore del centro culturale Veritas. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Ferriera: incertezza sul piano industriale di Arvedi, atteso tavolo a Roma

Dubbi e paure sulla riconversione dell' area a caldo sono emerse in Consiglio comunale all' audizione degli assessori Rosolen e Scoccimarro, che ammettono come il piano non fornisca risposte chiare alle problematiche occupazionali e a una tempistica poco credibile. I sindacati: "E' una chiusura mascherata"

STEFANO MATTIA PRIBETTI

Mercoledì 20 è previsto un tavolo tecnico al MISE relativamente alla riconversione dell' area a caldo della Ferriera, un incontro su cui si fa grande affidamento viste le perplessità condivise sulle tempistiche e le problematiche occupazionali. Lo hanno dichiarato gli assessori regionali Alessia Rosolen (lavoro) e Fabio Scoccimarro (ambiente) durante un' audizione in Consiglio Comunale. Convocato anche l' assessore alle attività produttive Bini, che non si è presentato per motivi istituzionali. Nell' illustrare il piano industriale di Arvedi per la riconversione dell' area a caldo Rosolen ha dichiarato che "il piano ha quattro punti, di non sempre chiarissima comprensione né per quanto riguarda la questione occupazionale né per l' entità dell' investimento". Questi i punti: "La chiusura dell' area a caldo, di cui dovrebbe occuparsi direttamente Arvedi, il rilancio dell' attività logistica, il potenziamento dell' area a freddo e la riconversione centrale di energia elettrica, collegata al processo di decarbonizzazione". "La questione occupazionale - ha dichiarato l' assessore - è al centro del tema e anche il ministro Patuanelli, nel corso del primo tavolo al MISE ha dichiarato l' impegno in questo senso. Diversi altri tavoli sono previsti nei prossimi giorni". Rosolen ha poi dichiarato il suo impegno a "presentare la richiesta di ricognizione e definizione degli strumenti disponibili per affrontare la crisi industriale complessa e quelli che sono stati compiuti finora". Sono poi intervenuti i rappresentanti sindacali dei lavoratori, tra cui Umberto Salvaneschi della Fim Cisl: "Abbiamo sentito un quadro che non ci dà alcuna chiarezza a distanza di 42 giorni dalla dichiarazione di Arvedi. A livello occupazionale la situazione è preoccupante: 75 operai sono stati intervistati per cambiare ruolo e trasferirsi a 50 - 60 chilometri da Trieste. 18 di questi posti sono stati mantenuti grazie all' intervento dell' assessore Rosolen e dei sindacati ma 5 persone non hanno voluto cogliere l' opportunità perché mancavano le condizioni e le certezze necessarie". Secondo Marco Relli di Fiom Cgil "dopo tutti questi anni questo è il peggior momento per chiudere la Ferriera. È sotto gli occhi di tutti la crisi della siderurgia nazionale. Non c' è solo il discorso economico: non possiamo lasciare che tutta la siderurgia venga comprata da paesi dove questioni ambientali e di diritti umani non vengono presi in considerazione. Se chiudiamo la Ferriera saremo costretti a comprare dai paesi come l' India dove ormai non si vedono più i palazzi a causa dell' inquinamento. Noi dobbiamo produrre a casa nostra in maniera compatibile con ambiente". Perplessità da parte del sindacalista anche sull' impianto a freddo, che "non ha garanzia di tenuta sul mercato. Questa non è una riconversione ma una dismissione mascherata". Così Antonio Rodà (UIL): "Rischiando a Febbraio di non avere più altoforni in Italia, l' acciaio è fondamentale per fabbricare le navi e Fincantieri è una parte importante della nostra economia". Secondo l' esponente UIL l' azienda "ha approfittato di una discussione politica per, di fatto, intraprendere un quadro di chiusura. Il termine per la chiusura delineato dall' imprenditore è dicembre - febbraio, quindi è già cominciata la chiusura reale, siamo già in dismissione". Sottolineato da Rodà anche il fatto che "non possiamo partire dagli esuberanti per creare il piano industriale. Il percorso da fare è inverso, viene prima il piano industriale poi quello occupazionale. Bisogna sensibilizzare l' imprenditore a non creare situazioni che generino caos". Dopo le organizzazioni sindacali sono intervenuti i consiglieri, che hanno espresso ammirazione per l' intervento degli assessori regionali, tra cui Paolo Menis (M5S): "Rosolen ha inquadrato bene la situazione. Tutte le istituzioni politiche devono vigilare



Trieste Prima

Trieste

sulla fattibilità del piano industriale in ogni sua fase, perché non possiamo pagare prezzi che non siamo in grado di pagare". Secondo Vincenzo Rescigno (Lista Dipiazza) una soluzione potrebbe trovarsi nella logistica e nella portualità: "La nostra città vive uno straordinario momento per la portualità, c'è la grande opportunità della piattaforma logistica da 14 ettari, che è quasi pronta. È necessario ancora un raccordo stradale per immettersi nella grande viabilità e una connessione ferroviaria. A quel punto avremo un grande contenitore occupazionale a disposizione". Non d'accordo l'esponente di Italia Viva Antonella Grim: "Il comparto industriale a Trieste comprende circa 14 mila persone e negli ultimi mesi la città sta vivendo diverse crisi industriali, c'è una oggettiva stagnazione mercato del lavoro che non dipende da chi governa ma da stravolgimenti epocali. Il sindaco riconosce la difficoltà ma non può pensare che i lavoratori della Ferriera vadano a lavorare nel turismo o nella logistica. Scopriamo oggi che dobbiamo appena capire se questo piano industriale sarà possibile e compatibile con attività portuale. Si rischia un percorso di bonifica che non vedrà un termine e una crisi occupazionale che la città non può permettersi. In questi anni questo drammatico momento è stato accompagnato da alcune forze politiche che hanno una grave responsabilità sulle spalle". Così la consigliera Famulari (PD): "Ricordo che due mesi fa, durante un' audizione, l' assessore Scoccimarro affermò che a Trieste non c'era una crisi industriale, ora ci troviamo a questo punto. La giunta ha lavorato male e non ha gestito il rapporto con la proprietà, che andava accompagnata con prospettive industriali adeguate. Il declino del capoluogo regionale può essere salvato da porto, turismo e logistica". Così Fabio Tuiach (Gruppo misto): "Io ho passato questi problemi lavorando in porto: quando è stata chiusa la cooperativa primavera è stata trovata una soluzione e adesso è necessario fare altrettanto se non scenderò in piazza insieme agli operai". Da parte di tutto il centrodestra è stata difesa e ribadita la necessità della chiusura dell' area a caldo portata avanti dal sindaco Dipiazza, che ha dichiarato come "In questi giorni abbiamo avviato un ottimo dialogo coi sindacati, il Sole 24 ore ha dedicato mezza pagina a Trieste. Sindaco di Milano ha detto che al momento due sole città stanno correndo: Trieste e Milano. Di fronte a una crisi galoppante internazionale del settore è stato un bene se abbiamo fatto altre scelte. Non accetto il discorso sulla responsabilità politica, ho portato Trieste ai vertici di qualità della vita". In conclusione l' assessore Scoccimarro ha dichiarato che la Regione "è molto scettica sui tempi della riconversione e durante il tavolo tecnico lo faremo presente". Rispondendo poi alle accuse del centrosinistra l' assessore all' ambiente ha ricordato che "nelle scorse elezioni regionali tutti e tre i candidati convergevano sull' idea di chiudere l' area a caldo, anche le stesse forze politiche che ora dicono il contrario. Inutile adesso sostenere le idee di Greta Thunberg (peraltro condivisibili) e al contempo sostenere una fabbrica costruita nel 1800".

Lo spartiacque che cambia venezia

Il disgraziato ritorno dell'«acqua grande il 12 novembre 2019 ha chiuso un'era nella storia veneziana. L'era - sì un'era, anche se è cominciata soltanto il 4 novembre 1966 - si è conclusa con un fallimento: la Repubblica (l'insieme delle istituzioni italiane statali, regionali e locali, nessuna esclusa) non è riuscita a mantenere l'impegno assunto davanti al mondo di mettere Venezia storica, Chioggia e gli altri insediamenti lagunari al riparo da una nuova mareggiata catastrofica. Ben 53 anni dopo il disastro del 1966 il Mose, il solo strumento che avrebbe potuto evitare la tragedia, lo scorso 12 novembre «non era ancora pronto»: un ritardo che ha molte cause ed altrettanti colpevoli (di corruzione, di imperizia burocratica e di sabotaggi politico-ideologici), ma nessuna giustificazione accettabile. Anche dopo la notizia che ieri, dopo un vertice, si è appreso che il Mose (sollecitazione post disastro?) potrebbe innalzarsi un anno prima rispetto ai tempi previsti. Ad ogni modo, come in un tragico gioco dell'oca siamo tornati alla casella di partenza, almeno per quanto riguarda la conservazione del patrimonio storico artistico ed il restauro e risanamento dell'edilizia monumentale e residenziale di Venezia, di Chioggia e degli altri insediamenti lagunari. L'era veneziana post acqua grande 2019 verrà ufficialmente aperta dal Comitato del 26 novembre, finalmente di nuovo presieduto dal presidente del Consiglio. In quella sede non ci si dovrebbe limitare però a chiudere la stalla a buoi un'altra volta fuggiti per far fronte ai ritardi del Mose e a strappare esangui finanziamenti statali alla concorrenza delle post-alluvioni e dei post-terremoti che continuano a colpire l'Italia.



Ricominciare dall' alluvione Lo spartiacque che cambia Venezia

Occorre ripartire dal «problema di Venezia» nella sua complessità. Occorre un salto di paradigma che rideclini, con un coraggio che guarda alla Venezia dei prossimi 50 anni, gli obiettivi di «salvaguardia e rivitalizzazione» tenendo conto delle trasformazioni radicali della situazione veneziana occorse nei 50 anni passati, e con l' ambizione di «tramandare» il bene pubblico culturale Venezia storica, nella sua integrità, dentro la società globale del millennio che abbiamo di fronte (e «globale » e "millennio" non sono parole scelte a caso). Occorre niente di meno che collocare Venezia su un solido e duraturo sentiero di sostenibilità non solo fisica, ambientale e culturale, ma anche sociale ed economica, che tenga conto di ciò che il mondo vuole da Venezia e definisca ciò che Venezia intende dare al mondo. Dal post 1966 ad oggi il polo dell' industria di base di Marghera - il moloch che era additato allora come causa di ogni male veneziano - si è sgretolato del tutto. Nello stesso periodo in Venezia storica è crollata la popolazione residente (ancora 121.000 abitanti nel 1966, solo 52.000 oggi e irrimediabilmente sotto i 30.000 tra dieci anni), ma, fatto che chi «pensa per desideri» continua a non voler vedere, si è anche radicalmente trasformata la sua base economica che, salvo le encomiabili resistenze culturali delle Università, della Biennale e delle altre Fondazioni, è oggi tutta pericolosamente dedicata alla sola valorizzazione di Venezia come attrattore turistico: peraltro un attrattore che spande i suoi benefici su mezzo Veneto ed oltre. Una specializzazione monoculturale cresciuta anche per l' impoverirsi dei ruoli direzionali e terziari superiori che facevano allora di Venezia il vertice urbano del Veneto (banche, assicurazioni, servizi professionali, etc): tutti ruoli emigrati a Mestre (pochi), Padova e Milano, nel colpevole silenzio di chi sottovalutava la necessità di ammodernare il sistema di mobilità ed accessibilità di un «centro degli affari» che nel post 1966 si sperava potesse caratterizzare una Venezia da non affidare solo alla «curiosità dei foresti» per il «genio dei padri». Il cuore del nuovo paradigma per Venezia sta inevitabilmente qui, nel come garantire la sostenibilità economico-finanziaria del mantenimento del bene culturale Venezia in tempi di finanza statale incapiente: come incanalare a questo fine, con una fiscalità di scopo, i redditi da turismo (tema, questo sì, da autonomia regionale differenziata e da riparto di poteri e doveri tra regione del Veneto e città metropolitana di Venezia) e come mettere in grado la comunità veneziana di contribuirvi con la propria attività e i propri redditi. Una comunità veneziana che oggi opera funzionalmente in un' area che va ben al di là del solo Centro storico e si estende fino a Padova e Treviso. Problema complesso che non può essere risolto nel Comitato del 26 novembre prossimo, ma che lo stesso dovrebbe riconoscere ed approfondire. Lì invece si può. e si deve, dar seguito con urgenza alle correzioni - già formalmente approvate dal Comitato da anni, ma rimaste lettera morta - necessarie ad impedire che il raggiungimento a-sistematico degli obiettivi di salvaguardia castrino il mantenimento in campo di una delle attività potenzialmente meglio capaci di dare una speranza di sviluppo, alternativo al turismo, all' area veneziana: il **porto** mercantile e la nuova Marghera che lo stesso può favorire. Il Comitato deve rileggere i suoi verbali e, nel rispetto di leggi ed impegni contrattuali sottoscritti dall' amministrazione statale, realizzare le opere complementari al MoSE pensate fin dal 2003 per separare i destini della salvaguardia (di Venezia e della sua laguna) da quelli della portualità (di Venezia e Chioggia) senza sacrifici reciproci. Questo vuol dire procedere a necessari modesti adeguamenti della conca di navigazione a Malamocco e realizzare al largo della stessa bocca un attracco portuale in acque profonde. Consentire insomma al **porto** commerciale di svilupparsi eliminando ogni necessità di approfondimenti



Corriere del Veneto

Venezia

ulteriori dei canali intralagunari. Tutti progetti già elaborati e ai quali si può dare esecuzione domani. Basta farli uscire dai cassetti ministeriali e delle autorità locali nei quali sono stati riposti con poca lungimiranza qualche anno fa. Questo sì caratterizzerebbe il salto paradigmatico. Di sicuro in modo più importante per il futuro di Venezia di quello che si potrebbe-dovrebbe ottenere spostando anche il **porto** passeggeri fuori della laguna al riparo della diga di san Nicoletto al Lido.

Summit urgente per le dighe «Le alzeremo un anno prima»

Nominato un nuovo commissario

Alberto Zorzi

VENEZIA Una riunione fiume al Provveditorato per le opere pubbliche con i commissari del Consorzio Venezia Nuova Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, con l'obiettivo di accelerare i tempi di conclusione del Mose e di arrivare a essere pronti ad alzare le paratoie in difesa di Venezia il prossimo autunno, con un anno di anticipo sul 31 dicembre 2021 del cronoprogramma attuale. E poi, in serata, l'annuncio ufficiale della nomina del terzo commissario, l'avvocato dello Stato Vincenzo Nunziata, con l'obiettivo esplicitato dal prefetto di Roma nel decreto: «Garantire una maggiore speditezza nel completamento». Senza dimenticare che giovedì scorso, a poco più di 24 ore dall'«acqua grande» di 187 centimetri, era arrivata l'indicazione del nuovo commissario «sblocca cantieri», previsto dal precedente governo, che sarà Elisabetta Spitz. Ecco le risposte ai grandi interrogativi di questi giorni disastrosi per Venezia, con acque alte eccezionali a raffica: il Mose si poteva alzare martedì sera? La prossima volta che ci sarà un'acqua alta che cosa succederà? Quando le dighe potranno essere operative? Nella riunione di ieri è stato ribadito che il Mose ora non può funzionare. «Con un solo compressore per bocca invece dei tre previsti ci vorrebbero ore per alzare le paratoie - ammette il provveditore reggente Cinzia Zincone, confermando la tesi del Cvn - poi mancano i sistemi di comunicazione e le squadre di tecnici». L'hardware del Mose, cioè i cassoni e le paratoie, sono infatti stati conclusi a inizio anno; vanno assunti i 60 tecnici che le faranno alzare (ora c'è una sola squadra di 20 persone e infatti tutto si può testare solo una schiera per volta), poi va concluso il software, cioè gli impianti, il cablaggio degli altri due compressori, il settaggio del programma di gestione del comportamento delle paratoie quando sono «sferzate» dalle onde. Perché il problema non è solo alzare le dighe, ma farle restare in posizione per ore in condizioni meteo-marine anche difficili, come quelle di martedì, con un vento oltre i 120 chilometri all'ora: il rischio, hanno ammesso Ossola e il progettista del Mose, Alberto Scotti, è che l'acqua superasse le paratoie, che pure da progetto sono realizzate per resistere a maree alte fino a tre metri. Secondo il cronoprogramma, il 2019 era l'anno dei test «a freddo», cioè con condizioni buone. Il 2020 quello dei test con mare mosso, per poi arrivare a concludere il collaudo a fine 2021. Nella riunione di ieri, dopo che i ritardi del Mose sono finiti sul banco degli imputati, si è deciso di accelerare: da un lato Provveditorato e commissari hanno sotterrato l'ascia di guerra e si sono ripromessi di trovare un accordo sui soldi; dall'altro si è deciso di accelerare i test. Fiengo anche ieri ha ribadito che quando i commissari hanno iniziato a scavare nei conti del Cvn e anche di Comar (la società degli appalti, anch'essa poi commissariata dall'Anac) hanno trovato un buco di 200 milioni di euro. «Abbiamo analizzato per la Corte dei Conti 18 mila fatture di Comar, trovando margini operativi tra il 48 e il 61 per cento - ha spiegato Fiengo - Significa che per ogni 100 euro pagati, ne venivano usati la metà». Il problema è che i commissari hanno tamponato questi buchi, per esempio pagando le pendenze fiscali con l'Agenzia delle Entrate, con i soldi dei lavori e quando li hanno richiesti di nuovo il meccanismo si è inceppato: il Provveditorato può infatti pagare solo i Sal (stati di avanzamento lavori) e questo ha creato una situazione paradossale: i soldi per l'opera ci sono tutti formalmente, ma non finanziariamente. Ora si sta cercando una procedura per superare l'impasse. Quanto ai test si è deciso di concentrarli sulla bocca di porto di Chioggia, dove l'impatto sulle navi è minore: i risultati «reali» verranno poi usati per settare anche le altre bocche.



Corriere del Veneto

Venezia

«Abbiamo sempre spinto perché i tempi fossero più serrati - dice Zincone - continueremo a farlo per evitare una cosa simile il prossimo anno». Storicamente tra fine ottobre (per esempio i 156 dell' anno scorso) e inizio novembre (il record dei 194 del 1966) si concentrano infatti le maree più elevate. «L' obiettivo è finire il Mose entro il 2021, ma spero ci siano utilizzi parziali anche prima», aveva detto il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli. Ieri invece il sindaco Luigi Brugnaro ha chiesto «più trasparenza» sul Mose. «E' inutile buttare lì delle date a casaccio, bisogna che ci facciano vedere i progetti e ci spieghino dubbi e problemi tecnici - ha detto il sindaco - Cosa vuol dire che è finito al 93 per cento? Parliamo della parte ingegneristica».

Legge speciale i partiti fanni squadra «Risposta a Venezia»

Una nuova Legge Speciale per Venezia che affronti in modo unitario salvaguardia, residenza, grandi navi, operatività del **porto**, bonifiche a Marghera, gestione dei flussi turistici, moto ondoso. Sulla base della mozione della maggioranza Pd, Leu, M5s e Italia Viva presentata ieri a Montecitorio dal deputato «dem» Nicola Pellicani, oggi la Camera tenta di approvare una mozione unitaria per Venezia. La discussione è iniziata ieri e si sono confrontate anche le mozioni di Lega, di Forza Italia e Fratelli d' Italia. Non sono troppo dissimili nella sostanza e la diplomazia dei gruppi parlamentari è al lavoro da ore per trovare una sintesi, per fare squadra tutti insieme, come avvenne dopo l'«acqua granda» del 1966. Le operazioni sono iniziate nel pomeriggio, ben prima che Roberto Giachetti di Italia Viva lancia l'appello a lasciare da parte le divisioni per dare «una risposta concreta ai veneziani». Il sottosegretario alle Infrastrutture Salvatore Margiotta ha concordato: «Sarebbe auspicabile, anche il governo vorrebbe si arrivasse ad un impegno comune dell' intero Parlamento come segno di unità del Paese di fronte al dramma della nostra Venezia». Il cuore è la mozione Pellicani: «Il Mose va concluso nella consapevolezza che da solo non sarà sufficiente a risolvere tutti i problemi - ha detto il deputato - E i problemi vanno affrontati in modo unitario, all' interno di un Dossier Venezia. C' è a disposizione della Camera la nostra proposta di nuova Legge Speciale in senso federalista». È opinione condivisa che serva un aggiornamento dopo la prima del 1973 e l' aggiornamento del 1984 che diede via al concessionario unico. «Serve una Legge Specialissima per Venezia», dice la deputata leghista Giorgia Andreuzza. Il Carroccio ha presentato una propria mozione; il gruppo parlamentare ha parlato di un decreto Venezia sul modello di quello Genova e chiesto la gestione veneta del Mose. Forza Italia con Pierantonio Zanettin ha chiesto una commissione di inchiesta sul Mose e la fine del commissariamento Anac («Ha ancora senso? I commissari hanno commesso errori e c' è stato un conflitto col Provveditorato, causando un rallentamento dei lavori»). Oggi alle 16 riprende il dibattito con le dichiarazioni e poi il voto finale. (mo. zi.)

Il Fatto Quotidiano

Venezia

Acqua alla gola

I predoni ambientali e la cavia San Marco

Sentinella - Qui l' allarme è scattato molto prima dei cambiamenti climatici. Ma la "soluzione" Mose si è attuata con sprechi, corruzione. E l' opera è ancora ferma. Le prossime emergenze saranno il terreno di caccia di corruttori vecchi e nuovi

Salvatore Settis

Quel che sta accadendo a Venezia è una tragedia, ma non è una sorpresa. L' onda di marea ha invaso la basilica di San Marco, che John Ruskin vedeva quasi come l' orologio o il termometro del mondo, tanto immenso e prezioso è il patrimonio d' arte e di memorie che essa racchiude. Ma il malato che invoca la cura non è San Marco, è Venezia in ogni sua pietra, in ogni sua fibra, con l' ineguagliabile tesoro di civiltà e di monumenti che ci offre. Ogni "acqua alta" ci rivela quel che sapevamo già: ciascuno di questi eventi potrebbe parere una febbre passeggera, ma è invece il sintomo di una malattia mortale. Per quanto dica l' irresponsabile partito dei negazionisti (capeggiato da Trump), l' incuria delle imprese e dei governi ha già modificato in modo forse irreversibile il clima di alcune aree del mondo, e il Mediterraneo è tra queste. Tra venti o trent' anni la condizione patologica di questi giorni sarà permanente. Venezia, e con essa molte città costiere, verranno sommerse dalle acque, e se vorremo visitarle dovremo indossare lo scafandro del palombaro. Ma Venezia è un caso speciale, perché qui l' allarme acqua-alta è arrivato decenni prima della crisi ecologica globale degli ultimi anni, e l' emergenza clima non fa che aggravare un problema preesistente a cui non si è saputo porre rimedio. È anche troppo facile accusare Trump e i suoi accoliti di negazionismo, mentre noi ci sentiamo dalla "parte giusta", crediamo di aver capito tutto. E se abbiamo capito, perché non riusciamo a far nulla per Venezia? Tutti i governi italiani, di ogni segno politico, si sono a parole schierati con chi vuol reagire ai cambiamenti di clima. Ma che cosa hanno fatto per Venezia, da 50 anni in qua? In questa città miracolosa, che - come una perla dentro un' ostrica - sorge su un reticolo di isole al centro della sua Laguna, la necessità di arginare l' invasione delle acque fu colta molto presto, tanto da lanciare il progetto MoSE ("Modulo Sperimentale Elettromeccanico"), una barriera pensata per difendere la Laguna e Venezia dalla crescita incontrollata delle acque. La storia del MoSE può servire come un apologo che ha molto da insegnare per il futuro, e a livello planetario. Venezia è infatti, ben prima dei recenti cambiamenti climatici, sommo esempio di un equilibrio profondamente turbato tra natura e cultura (tra città e Laguna); ma anche dell' avidità e della corruzione che trasformano i problemi ecologici in occasioni di profitto privato. È successo a Venezia, può succedere altrove. Vediamo perché. Il MoSE fu lanciato con gran pompa come la risposta tecnologica alla fragilità di Venezia davanti alle maree, evidenziata dall' acqua granda del 1966. Ma doveva essere inaugurato entro il 1995, e invece più di trent' anni dopo il cantiere è ancora aperto, e nessuno sa quando (e se) verrà completato. Perché? È una storia di corruzione politica e di spreco di risorse pubbliche: le indagini hanno coinvolto un sindaco (Orsoni), un ex presidente della Regione Veneto ed ex ministro dei Beni culturali (Galan), il Consorzio di imprese Venezia Nuova, numerosi politici e professionisti. In un libro importante (Corruzione a norma di legge. La lobby delle grandi opere che affonda l' Italia, Rizzoli) Francesco Giavazzi e Giorgio Barbieri hanno mostrato che questa "grande opera" (costo previsto 2 miliardi) ha inghiottito 6,2 miliardi di denaro pubblico, e di questi almeno 2 miliardi dovuti all' affidamento dei lavori in monopolio, con conseguente corruzione. Queste sono finora le uniche certezze sul MoSE: problemi, speranze, finanziamenti, progetti, sprechi, dilazioni, corruzione. Non è certo, invece, né che verrà mai finito né che, se finito,



Il Fatto Quotidiano

Venezia

funzionerà. Sappiamo però che uno dei fattori di fragilità della Laguna è il Canale dei Petroli (Malamocco-Marghera), che Luigi D'Alpaos ha definito "il più devastante misfatto idraulico del Novecento", per la profonda escavazione che ha violato i bassi fondali propri della Laguna, fragilizzando l'intero ecosistema. Oggi si dovrebbe avere il coraggio di tornare indietro, di intervenire correggendo e limitando al massimo la massiccia erosione dei fondali, "ri-naturalizzando" la preziosissima Laguna: non ingombrante appendice di un parco a tema, ma parte essenziale di uno stesso insieme ecologico, che include le barene e le valli da pesca, le chiese e i palazzi, i canali e le isole. Nulla si è mai fatto in questo senso. In compenso non manca chi al Comune o all' **Autorità Portuale**, pur di salvare il traffico di "grandi navi" che inquinano e deturpano il bacino di San Marco, propone l'escavazione di un nuovo e più profondo canale, ampliando a dismisura quello di Contorta Sant' Angelo (da 6 a 100 metri!), moltiplicando l'innaturale flusso delle acque a profondità fino a 60 metri. Con la certezza di nuovi disastri, che non ferma i fautori di un degrado spacciato per progresso. Questa vicenda dovrebbe darci un forte insegnamento. A Venezia un problema serio ha innescato l'intenzione, altrettanto seria, di trovarvi soluzione; ha generato enormi investimenti, ma con l'arrivo dei soldi è arrivata la corruzione, e l'acqua alta è diventata pretesto di illeciti guadagni. Il problema da cui si era partiti, sommerso nelle polemiche, è rimasto irrisolto. Nei prossimi anni lo stesso potrebbe accadere a livello planetario. La gravità della crisi ambientale provocherà l'affannosa ricerca di soluzioni tecnologiche, la corsa ai progetti e agli investimenti: e dunque aprirà ai corrotti di oggi e di domani un graditissimo terreno di caccia. Tutto, anche l'imminente catastrofe del mondo, può diventare una buona occasione per inseguire il più cieco profitto. Non basta capire che c'è un problema, non basta volerlo risolvere, non basta investire fondi adeguati. Non c'è buona politica senza garantita moralità e senza un funzionante sistema di garanzie. Venezia è stata ed è la cavia di un cinismo che per brama di enormi guadagni sfrutta a proprio vantaggio un gravissimo problema ambientale. Che cosa accadrà, e non solo in Italia, quando ci decideremo ad affrontare gli ancor più gravi problemi ambientali non di Venezia, ma della Terra?

Il "baby Mose" fermo per evitare rischi: «Ma a Chioggia serve»

«Bloccato da un guasto nei giorni della marea massima» «Da oggi di nuovo in funzione «Basterà per picchi "normali"»

ROBERTO PERINI

IL CASO CHIOGGIA Per sette anni il baby Mose - attivo dal novembre 2012 - ha protetto Chioggia dall' acqua alta, ma alla fine della scorsa settimana, nei giorni di massima allerta e con una previsione di 160 centimetri per la giornata di domenica, è stato bloccato a causa di un guasto. E anche se in città tutti sanno che il sistema è efficace solo fino ai 120-130 centimetri, e dunque non avrebbe potuto tenere del tutto asciutta Chioggia in condizioni così estreme, ugualmente la notizia del blackout ha destato scalpore e preoccupazione. Il sindaco Alessandro Ferro però tenta di spiegare l' imprevisto e sostiene che la città non ha perso neppure per un giorno i benefici del baby Mose. Era stato riscontrato, riferisce il primo cittadino, un guasto al meccanismo di comando dei bracci delle sbarre di sicurezza. Simili a quelli dei passaggi a livello, vengono disposti di traverso al canale nei momenti in cui gli elementi mobili sono fatti emergere o sommergere mediante l' attivazione di un comando a distanza. E per questo prudenzialmente, «da martedì scorso sino a ieri - spiega ancora Ferro il baby Mose è stato mantenuto nella posizione semisommersa che assicura comunque la tenuta anti-acqua alta, perché non sarebbe stato affatto logico farlo immergere per poche ore, salvo farlo ruotare nuovamente verso l' alto, dopo un breve lasso di tempo. È stato infatti così scongiurato ogni potenziale, seppur improbabile rischio di rottura». Nelle prime ore di ieri pomeriggio, in coincidenza con la fase calante della marea, lo sbarramento è stato riposizionato sul fondo del canale. Il doppio picco di marea previsto per oggi (95 centimetri sul medio mare alle 6,10 ed alle 14,55) e quelli che si registreranno domani e dopodomani saranno efficacemente contrastati dal baby Mose, il cui funzionamento è stato verificato. In assenza del dispositivo l' acqua alta finirebbe per invadere i punti più bassi della città , così com' era sempre accaduto prima del completamento delle opere previste nell' ambito del progetto Insulae. Il punto a maggior rischio è il tratto di corso del Popolo compreso fra Piazzetta 20 Settembre e Piazza Granaio, dove sorge il palazzo comunale. Alta pressappoco come piazza San Marco, finiva inesorabilmente sott' acqua ogni qual volta la laguna saliva di appena una novantina di centimetri. L' allagamento provocava l' isolamento sistematico dei rioni settentrionali. Inaugurato il 6 novembre del 2012 dall' allora sindaco Tiozzo, il baby Mose ha immediatamente dato buona prova di sé. Il funzionamento della diga mobile (20metri di lunghezza per 10di altezza,progettata per poter ruotare fino a180gradi) è analogo a quello che ha ispirato la progettazione delle paratoie alle bocche di **porto**. Un sistema alimentato da pompe elettricheimmette aria all' interno dell' elemento mobile cavo, incernierato alle banchine. Non appena il peso specifico del dispositivo si riduce rispetto a quello dell' acqua,la diga d' acciaio emerge di circa un metro dal livello del Canal Vena, sfruttando il principio di Archimede. L' elemento mobile, a riposo, giace all' interno di una sede in calcestruzzo armato, sul fondo. Quando è in funzione, si dispone quasi verticalmente rispetto al pelo dell' acqua. Grazie ad una rotazione di 180°, la paratoia può essere fatta emergere completamente, col fondo rivolto verso l' alto. Questa modalità ne consente un' accurata manutenzione alla luce del sole. L' opera aveva comportato il prosciugamento di tutto il canale, lungo all' incirca 600 metri. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



DOMANI 20 NOVEMBRE

G Cibi vini
Cantieri

Vendemmia 2018
un buon raccolto

Consigli e informazioni
per valorizzazione e diffusione
il patrimonio culturale,
prodotti tipici e risorse
del territorio.

**IN REGALO
UN INSERTO
DI 16 PAGINE CON
IL GAZZETTINO**

Il presidente del Porto agli ambientalisti

«Le grandi navi non incidono in alcun modo sull' acqua alta»

PORTO «Credo nell' ambientalismo, non credo nei luoghi comuni ma nella scienza». **Pino Musolino**, presidente del Porto risponde agli ambientalisti che sono tornati alla carica accusando le navi da crociera di peggiorare il fenomeno dell' acqua alta. «Non c' è alcuna incidenza né risultanze scientifiche». La colpa della maggiore velocità dell' entrata dell' acqua in laguna è dei restringimenti delle bocche di porto fatti per costruire il Mose e dei cambiamenti climatici, continua il presidente: «Finché l' opera non entrerà in funzione, avremo questo sovraccarico di velocità causato dall' effetto Venturi». L' effetto scoperto dal fisico Giovanni Battista Venturi in base al quale, in corrispondenza di strozzature, non aumenta la pressione del liquido o del gas (in questo caso dell' acqua) ma la sua velocità. In attesa delle decisioni del prossimo Comitato, fissato per il 26 novembre, che dovrà indicare l' alternativa al bacino di San Marco e al canale della Giudecca (si spera definitivamente, dopo il Comitato del 2017 che aveva già stabilito di portare le navi da crociera nel canale industriale Nord a Marghera), **Musolino** si chiede perché, «piuttosto che cercare capri espiatori, non si mette in atto un piano integrato, morfologico dell' intera Laguna». Storicamente un esempio c' è, è l' opera del Magistrato alle acque che per mille anni ha regolamentato gli interventi in laguna e che il Governo Renzi ha eliminato: «Mise in atto una politica che da un parte prevedeva gli scavi e dall' altra manutenzioni, in modo tale da avere in alcune parti delle aree di sfogo dell' acqua». (e.t.)

Il Gazzettino

Venezia

L' economia veneziana e polesana vive un' emergenza analoga a quella climatica con l' acqua alta
«Gli investimenti sono diminuiti, gli imprenditori prudenti e scettici: la politica deve rispondere»

«Il governo non ci ascolta Temo una brusca frenata»

Presidente di Confindustria Venezia e Rovigo È IL MOMENTO DI GIOCARE DI SQUADRA O NON ANDREMO DA NESSUNA PARTE. DA MESI CHIEDO UN INCONTRO PER IL PORTO, E ROVIGO È DI NUOVO TERRA DI EMIGRAZIONE»

MAURIZIO CREMA

«È arrivato il momento delle risposte. Venezia, Rovigo e i loro litorali stanno vivendo un' emergenza annunciata: purtroppo era tutto previsto. Ora dobbiamo agire. E non solo completando finalmente il Mose. Per esempio dobbiamo finalmente trovare una soluzione per le Grandi Navi e per iniziare a scavare il canale Vittorio Emanuele. E poi affrontare la questione Porto: il traffico cala del 6-7% e io, a differenza del presidente dell' Autorità **Pino Musolino**, temo che le prospettive siano pessime. Il tutto mentre la provincia di Rovigo sta perdendo i suoi giovani che sono tornati ad emigrare come dopo l' alluvione del 1951. Possibile che non si riesca a far decollare la Zona Economica Speciale? Ma noi non ci arrendiamo e continueremo a portare avanti le istanze del territorio». Vincenzo Marinese, presidente della Confindustria di Venezia e Rovigo, analizza i dati della sua area d' azione e non nasconde la preoccupazione: «Temo un brusco rallentamento, cresceremo la metà degli anni scorsi sia per Venezia che per Rovigo. Ci sono segnali purtroppo precisi: gli investimenti sono diminuiti. Nel 2018 eravamo a più di 100 inaugurazioni di nuovi stabilimenti, nel 2019 arriveremo a stento a 30-40 - avverte Marinese -. Soprattutto i piccoli e medi imprenditori sono prudenti e scettici. E poi c' è un clima pessimo: un avviso di reato e arriva subito la condanna dei media. E questo non vale solo per Fincantieri, dove sono indagate poche decine di persone su migliaia di occupati. C' è un imbarbarimento nei confronti delle persone. Invece ci sono tante imprese d' eccellenza nel nostro territorio, a Venezia come a Rovigo. Raccontiamo questo storie di successo. E la Politica inizi a dare risposte». Quali? «In primo luogo il territorio va ascoltato. Per esempio lo scavo del canale Vittorio Emanuele per le Grandi Navi da crociera: è una scelta giù sposata da Regione, Città Metropolitana, Confindustria. Qui le idee le abbiamo chiare. Ora tocca allo Stato scegliere e dare finalmente il via ai lavori. E scegliamo subito dove fare il terminal passeggeri: in Marittima, a Marghera o da un' altra parte, ma si ascoltino anche gli armatori. È il momento di giocare in squadra altrimenti non andremo da nessuna parte». Qual è la sua proposta per le Grandi Navi a Venezia? «Il canale Vittorio Emanuele lo vedo come una buona soluzione: è di fronte alla città, legato all' aeroporto. Noi per le navi siamo un terminal on board, di imbarco. E questo grazie all' insieme delle infrastrutture che abbiamo: senza un aeroporto così attivo e performante, collegamenti ferroviari e viari efficienti, non potremmo mai essere porto d' imbarco». Prevede un calo dell' economia? «Temo di sì. Rimanendo in tema porto (la logistica è il primo termometro dell' andamento dell' economia), il traffico merci cala almeno del 6%. Il presidente dell' Autorità **Pino Musolino** dice che va tutto bene, ma non è vero: stiamo perdendo decisamente traffico. Servono investimenti, l' escavo dei canali». **Di chi è la colpa?** «La prima responsabilità l' attribuisco in maniera serena e non polemica ai governi: i due usciti dalle elezioni del 2018, sul Veneto e su Venezia non hanno dimostrato nessuna attenzione. Ricordo che



Il Gazzettino

Venezia

il Porto non riguarda solo Venezia, ma l'intero Veneto, una parte del Friuli, dell'Emilia Romagna e della Lombardia. Sono due mesi che chiedo un incontro alla ministra delle infrastrutture Paola De Micheli per parlarle dei problemi del Porto di Venezia, come del Mose e delle bonifiche di Porto Marghera. Niente. Noi ci ricordiamo le prese in giro. La politica deve dire la verità e deve ascoltare le esigenze del territorio e dei cittadini, e poi fare sintesi. Qui invece non vedo ascolto e neppure sintesi. Io per vocazione sono un filo governativo, ma così non si può andare avanti». **Cosa bisogna fare per rilanciare Rovigo?** «Rovigo ha una grande potenzialità e un grande problema: c'è un calo demografico importante. Dopo l'alluvione del 1951 il Polesine è stato il primo territorio in termini di perdita di giovani emigrati. Più del 50% della popolazione giovanile se ne è andata. I sindaci della provincia l'hanno denunciato suggerendo il varo della Zona Economica Speciale per ridare sviluppo a quest'area con una lettera inviata al Presidente della Repubblica Sergio Mattarella e al premier Giuseppe Conte: il primo ci ha risposto, il secondo non si è degnato. Stiamo aspettando sue notizie da fine agosto del 2019». **Rovigo dimenticata dal governo e dalle imprese?** «In provincia di Rovigo abbiamo aziende di primo piano, le giostre, chimica verde, distretto ittico, economia circolare avanzata. Il tasso di disoccupazione dei giovani in provincia di Rovigo però sfiora il 30% e questo senza contare l'altissimo numero di neet, ragazzi che non studiano e lavorano, che crescono senza prospettive. Amazon e Ikea investono nel Rodigino, perché non aiutare a farlo anche ad altre realtà italiane e non? La Zes, che permette di fare investimenti in aree abbandonate, rappresenta una grande opportunità perché lega la provincia di Rovigo al porto di Venezia e le industrie che si potrebbero insediare potrebbero attrarre giovani. Ma nessuno ci ascolta. Se in Italia vogliamo mettere al centro l'impresa dobbiamo valorizzarla ascoltando gli imprenditori». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Fiengo ora va all'attacco «Il Mose in ritardo? È colpa delle imprese»

Il commissario del Consorzio: «Quando siamo arrivati un buco da 200 milioni» Nominato il terzo commissario del Consorzio: l'ingegnere Vincenzo Nunziata

Alberto Vitucci VENEZIA «Se il Mose non è ancora finito la colpa è delle imprese. Che con il sistema in vigore avevano margini operativi fino al 61%. Quando siamo arrivati noi abbiamo trovato un buco da 200 milioni». Spara a zero il commissario straordinario del Consorzio Venezia Nuova Giuseppe Fiengo, ieri ospite della trasmissione di Rai3 Agorà. Nelle stesse ore in cui il prefetto di Roma, su indicazione dell'Anac, ha nominato il terzo amministratore straordinario del Consorzio Venezia Nuova. È l'avvocato dello Stato Vincenzo Nunziata. «Il Mose è finito al 95%? Nel 2014 quando siamo stati nominati dal presidente Cantone», dice Fiengo, l'avvocato dello Stato da cinque anni alla guida del Consorzio dopo l'arresto dei vertici, «abbiamo trovato una situazione strana. Le tre grandi imprese che poi si sono allontanate (Mantovani di Chiarotto, Condotte e Fincosit, ndr), avevano comprato i macchinari ma non hanno mai fatto i progetti degli impianti». Fiengo alza il tiro. «C'era un sistema che si auto riproduceva», continua, «su richiesta della Corte dei Conti abbiamo passato al setaccio 18 mila fatture emesse da Comar, la società di proprietà delle imprese che poi nel 2016 è stata a sua volta commissariata per le gravi irregolarità contabili e abbiamo scoperto che le imprese avevano margini operativi dal 48 al 61%». Che significa? «Che io davo 100, loro spendevano al massimo 61. Non so se è chiaro...». Ecco una delle ragioni dei ritardi accumulati dal Mose. «La magistratura ha fatto un ottimo lavoro sui passaggi di denaro», continua, «io ho dovuto chiudere i rubinetti. Quelli sono soldi pubblici, Comar li dava alle sue imprese. Metteva in conto anche il 12% dei cantieri. Che non c'erano. Abbiamo trovato un buco da 200 milioni!». Quasi sei miliardi di soldi pubblici e i «buchi» da 200 milioni. Ma anche centinaia di milioni spesi per riparare «le opere fatte male». «C'è stata una resistenza durissima», insiste Fiengo, «la Mantovani mi ha chiesto personalmente 190 milioni di danni sostenendo che facevo l'interesse dello Stato e non delle imprese. C'è scritto proprio così». Piergiorgio Baita, ex presidente della Mantovani coinvolto nell'inchiesta dice che manca il software. «È vero, forse ce l'aveva lui, nascosto da qualche parte. Le imprese non hanno collaborato». Poi ci sono i difetti tecnici. Fiengo spiega per la prima volta con dovizia di particolare la questione dell'acciaio. «Sotto il mare c'è la ruggine, per forza. Ma il fatto è che i materiali del Mose utilizzati dalle imprese abbiamo scoperto che non erano così... eccezionalmente duraturi. Allora abbiamo lanciato una gara pubblica da 34 milioni, una cosa unica in Italia che si chiama il partenariato per l'innovazione per risolvere questo problema». Non è l'unico difetto riscontrato. Altra questione, l'apertura delle dighe nei giorni della tempesta. Lo chiedevano in tanti, anche il prefetto Zappalorto aveva formulato la richiesta. Avrebbe potuto ridurre i danni da acqua alta? «Ma no. Le paratoie non si potevano proprio alzare. Avremmo rischiato, perché non ci sono gli impianti definitivi, ma solo i provvisori che non hanno i generatori di riserva, avevamo a disposizione una sola squadra. E poi non sono ancora state fatte le prove in condizioni di mare agitato».



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Tempi ancora lunghi per la conclusione del Mose? «Come ha detto il presidente Conte, gli impianti saranno ultimati per la primavera prossima. Poi entro il 2021 si faranno test e collaudi». La burocrazia allora non c'entra con i ritardi del Mose? «In parte sì. Perché non sempre le amministrazioni dello Stato, tra cui ci siamo anche noi, si muovono all'unisono. Ognuno va per conto suo. Noi non possiamo portare avanti i lavori se le imprese non vengono pagate». Un Mose che anche una volta ultimato, secondo il commissario, «non potrà comunque risolvere tutti i problemi». «Ci vogliono anche gli altri interventi in laguna di difesa della laguna», dice. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il presidente del porto

Musolino: «Le navi non c'entrano L'acqua alta colpa degli scavi Mose»

VENEZIA. «Sono un ambientalista e credo nell' ambientalismo. Non credo tuttavia nei luoghi comuni, ma nella scienza. Non c'è alcuna incidenza tra il transito delle grandi navi da crociera a Venezia e il fenomeno dell' acqua alta». È categorico **Pino Musolino**, presidente dell' Autorità portuale, che ieri ha rilasciato un' intervista all' Adnkronos, che cura tra l' altro la comunicazione istituzionale della stessa Autorità. «La maggiore velocità di ingresso dell' acqua in Laguna», continua **Musolino**, «è data dai restringimenti alle bocche di porto fatti per costruire il Mose. Finché l' opera non entrerà in funzione, avremo questo sovraccarico di velocità causato dall' effetto Venturi». «Nel contempo», dice il presidente, «non si possono sottovalutare i cambiamenti climatici che a partire dalla seconda metà del 2000 hanno fatto esplodere esponenzialmente il problema dell' acqua alta a Venezia». Secondo **Musolino**, sono questi i dati. «A breve l' annuncio Comitato per affrontare i problemi strutturali di Venezia. Sul passaggio delle grandi navi in Laguna e l' ipotesi di allontanarle dalla Giudecca e San Marco stiamo lavorando con il Ministero per le Infrastrutture per trovare le soluzioni». «Ci sono indubbiamente delle scelte da fare per il provvisorio che possono portare a una diminuzione già nell' immediato dei passaggi delle grandi navi nel canale della Giudecca, vorrei solo capire se si vogliono implementare o meno, altrimenti è inutile fare i Comitati», sottolinea **Musolino** precisando che «nell' ultimo Comitato del 2017 soluzioni erano state già avanzate per lo spostamento delle navi da crociera con la creazione di un nuovo terminal a Marghera». «Piuttosto che cercare capri espiatori, perché non si mette in atto un piano integrato, morfologico dell' intera Laguna? »rincarà **Musolino**, osservando che «il Magistrato alle acque di Venezia, che per 1000 anni ha regolamentato gli interventi in Laguna, mise in atto una politica che da una parte prevedeva gli scavi e dall' altra manutenzioni in modo tale da avere in alcuni parti delle aree di sfogo dell' acqua». Il paradosso, secondo **Musolino**, che invoca un "sistema integrato" per i problemi connessi all' acqua alta, è proprio questo. «Storicamente», dice «un esempio già c'è». --



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Brugnaro, finita la grande paura «Ora penseremo al futuro»

Il sindaco incontrerà la nuova commissaria Spitz: vogliamo capire cosa funziona del Mose e cosa non va. E ci sono anche altri interventi da avviare

Alberto Vitucci VENEZIA. Finita l'emergenza è tempo di bilanci. Le acque alte si ritirano, dopo una settimana da dimenticare. Ieri il sindaco Brugnaro ha visitato le isole di Burano, Vignole, Torcello e Sant' Erasmo. Si fa il punto sui danni e si pensa a gestire il dopo. Nelle prossime ore il governo dovrebbe approvare il decreto per rendere operativa la nomina di Elisabetta Spitz, come commissario "Sblocca cantieri" per il Mose. Se la procedura non subirà intoppi, Spitz potrebbe arrivare in laguna già in settimana, e insediarsi negli uffici del Provveditorato alle Opere pubbliche - ex Magistrato alle Acque - a palazzo Dieci Savi di Rialto. «Chiederemo subito un incontro», annuncia Brugnaro, «quanto è successo nell'ultima settimana ci offre l'occasione per un confronto anche tecnico sul progetto Mose». «Ci andremo con un ingegnere esperto», dice il sindaco, «perché ci devono spiegare cosa funziona e cosa no. Il Mose va ultimato al più presto. Bisogna fare chiarezza, perché c'è anche qualcuno che specula su questi ritardi. Il governo ci sta dando una mano, e bisogna avviare anche le altre opere necessarie. Le difese locali e le fognature, la rete antincendio. E poi far funzionare finalmente il Mose». Nelle ultime ore era attesa la nomina di un terzo commissario al Consorzio Venezia Nuova, da affiancare ai due amministratori straordinari Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola. Il primo Avvocato dello Stato, il secondo ingegnere nominati nel 2014 dal prefetto di Roma su proposta dell'Anac. A loro si è aggiunto ieri Vincenzo Nunziata. Intanto, commissario per l'emergenza con poteri operativi è lo stesso sindaco. Che ha ricevuto la nomina dal Consiglio dei ministri di mercoledì scorso. Potrà adesso distribuire i primi 20 milioni già stanziati dal governo per le prime emergenze, 20 mila euro per le aziende, 5 mila per i privati. Ma presto si potranno aggiungere a questi fondi altri stanziamenti. Ieri il Pd ha proposto un emendamento per aggiungere 200 milioni per Venezia nella manovra di bilancio. Poi ci sono le sottoscrizioni, pubbliche e private. Risarcimenti da cui può dipendere per molti piccoli artigiani e commercianti della città, il futuro e la sopravvivenza. «Se non ci danno una mano chiudiamo», è il grido di allarme venuto negli ultimi giorni dai tanti che sono stati colpiti duramente dall'acqua alta straordinaria di martedì e dalla "serie nera" degli ultimi giorni. Tre maree superiori a 150 centimetri in una settimana, quasi una superiore al metro ogni giorno, venerdì addirittura tre eventi in un giorno con migliaia di persone mobilitate giorno e notte. Cifre impazzite che testimoniano delle variazioni climatiche. Questioni che ai tempi della progettazione del Mose erano state forse sottovalutate. Basterà il Mose a fermare tutto questo? Intanto la volontà generale è quella di «concludere l'opera», per verificarne il funzionamento. Il costo del sistema Mose è quadruplicato in pochi anni, dal miliardo e mezzo di euro del progetto di massima ai 6 miliardi dei costi aggiornati. Ne sono stati già stanziati 5 miliardi e mezzo. Le 78 paratoie sono tutte installate sul fondale delle tre bocche di porto (al Lido divise in due schiere). Ma gli impianti per sollevarle saranno pronti soltanto a primavera. Ci sono da affrontare criticità ed errori, corrosione e ossidazione delle tubature, accumulo dei sedimenti e mancata manutenzione che ha reso le 21 paratoie della barriera di Treporti già obsolete



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

senza mai essere entrate in funzione. Sarà il compito del commissario Sblocca cantieri. Elisabetta Spitz, 56 anni, è figura ben nota in laguna, già consulente del Consorzio e firmataria del progetto per il rialzo di San Marco nel 1999. «Sbigottiti, tremiamo al solo pensiero», ha commentato il presidente nazionale di Italia Nostra Maria Rita Signorini, «a capo della più grande opera pubblica italiana viene messa la protagonista di una delle stagioni più buie per il patrimonio immobiliare pubblico italiano, nel periodo del ministro Tremonti». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

proposta da casson nel 2010

Le alternative e gli altri progetti La Legge speciale "dimenticata"

VENEZIA. «In quella proposta di legge c'era già tutto. In commissione c'era stato un consenso molto ampio. Ma nessun governo volle mai risolvere». Felice Casson, ex magistrato e senatore del Pd, aveva lavorato a lungo su quella proposta di riforma della Legge Speciale. Dopo quasi trent'anni la legislazione mostrava tutti i suoi limiti. Così nacque la nuova proposta, la 2487 del 2010. Sciolto il Parlamento e cambiato il governo, restò una proposta. «Adesso, dieci anni dopo», dice il senatore, che nel frattempo si è dimesso dalla magistratura, «quelle questioni tornano di grande attualità». Gli interventi di rialzo della pavimentazione e delle difese locali «per insulae», la bonifica di Marghera e la difesa della laguna, lo scioglimento del Consorzio Venezia Nuova. All'articolo 6 veniva introdotta anche una novità importante. La possibilità di introdurre negli interventi alle bocche di **porto** «misura anche a integrazione o variazione del progetto sistema Mose per rendere gli interventi corrispondenti ai principi di sperimentabilità, gradualità e reversibilità». Previsti dalle altre Leggi Speciali e mai applicati. Il Mose oggi non è sperimentabile. Nè reversibile, visti i milioni di tonnellate di cemento seminate sui fondali delle bocche lagunari. Nè «graduale», perché stato attuato in tutte e tre le bocche contemporaneamente. «Nello stesso articolo», ricorda Casson, «si parlava anche di adattare il progetto con altri interventi sostenibili rapportati alla previsione dell'aumento del livello dei mari». Anche un questo un tema sottovalutato dai progettisti del Mose, con cifre che sono oggi più che triplicate rispetto a quelle previste nel progetto degli anni Novanta (20 centimetri). Il nuovo finanziamento per Venezia prevedeva allora di mandare avanti anche interventi «diffusi» per la difesa della città e della laguna. Come il completamento delle difese locali a Burano e anche in alcune parti della città storica. Erano da pochi anni state bocciate le alternative al Mose, proposte dall'amministrazione Cacciari. Le navi affondate alle bocche di **porto**, le paratoie a gravità ideate dall'ingegner Vincenzo Di Tella, tecnico dell'off-shore, insieme ai colleghi Vielmo e Sebastiani, il progetto Arca di Paolo Ieno, la chiusura al Lido progettata da De Piccoli-Duferco. Tutti bocciati. «Si va avanti col Mose», aveva deciso il governo Prodi a larga maggioranza. Astenuti o contrari solo i ministri verdi e della sinistra. «Ma nel 2010, quattro anni prima che scoppiasse lo scandalo», continua Casson, «c'era ancora l'occasione di correggere la rotta. Un gran lavoro del Senato, ma poi nessuna decisione del governo. Un po' quello che è successo dopo con le grandi navi davanti a San Marco. --A.V. BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



The Medi Telegraph

Venezia

Musolino: «Non sono le navi a provocare l' acqua alta a Venezia»

Venezia - «Sono un ambientalista e credo nell' ambientalismo. Non credo tuttavia nei luoghi comuni, ma nella scienza. Non c' è alcuna incidenza tra il transito delle grandi navi da crociera a Venezia e il fenomeno dell' acqua alta ». È categorico Pino Musolino, presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, che, interpellato dall' Adnkronos, chiarisce un aspetto denunciato perlopiù da associazioni ambientaliste da sempre in prima linea contro il dannoso "crocierismo" per la Laguna. «Non ci sono risultanze scientifiche. E certo non ci è consentito, in quanto amministrazione pubblica, o meglio Stato, di fare qualcosa che possa mettere a repentaglio pezzi di Paese», aggiunge Musolino che punta il dito anche contro chi oggi «fa campagna sulla " morte a Venezia " che diventerà la "morte di Venezia"». «Il fatto che in questo momento ci sia una maggiore velocità di ingresso dell' acqua in Laguna è dato, ahimè, dai restringimenti alle bocche di porto fatti per costruire il Mose. Finché l' opera non entrerà in funzione, avremo questo sovraccarico di velocità causato dall' effetto Venturi». Nel contempo, «non si possono sottovalutare i cambiamenti climatici che a partire dalla seconda metà del 2000 hanno fatto esplodere esponenzialmente il problema dell' acqua alta a Venezia». Secondo Musolino, sono questi i dati certi da tenere in considerazione, non altro. A breve l' annuncio del Comitato per affrontare i problemi strutturali di Venezia. Sul passaggio delle grandi navi in Laguna e l' ipotesi di allontanarle dalla Giudecca e San Marco « stiamo lavorando con il Ministero per le Infrastrutture per trovare le soluzioni», assicura il presidente del porto. «Ci sono indubbiamente delle scelte da fare per il "provvisorio" che possono portare a una diminuzione già nell' immediato dei passaggi delle grandi navi nel canale della Giudecca, vorrei solo capire se si vogliono implementare o meno, altrimenti è inutile fare i Comitati», sottolinea Musolino precisando che «nell' ultimo Comitato del 2017 delle soluzioni erano state già avanzate per lo spostamento delle navi da crociera con la creazione di un nuovo terminal a Marghera ».



Venezia Today

Venezia

Grandi navi e acqua alta: «Nesso senza basi scientifiche». La Msc va a Trieste

Approdo della Preziosa in riva Nazario Sauro domenica. Il presidente dell' Autorità portuale di Venezia: «A Venezia manutenzioni e scavi lagunari gestiti per 1000 anni dal Magistrato alle Acque»

Acqua alta e grandi navi. «Non c'è alcuna incidenza tra il transito delle grandi navi da crociera a Venezia, e il fenomeno dell' acqua alta». Lo dice **Pino Musolino**, presidente dell' Autorità di sistema portuale, commentando, scrive Adnkronos, quanto verrebbe denunciato da qualche associazione ambientalista. «Non ci sono risultanze scientifiche e il fatto che in questo momento - spiega il presidente del porto di Venezia - ci sia una maggiore velocità di ingresso dell' acqua in laguna è dato dai restringimenti alle bocche di porto fatti per costruire il Mose. Finché l' opera non entrerà in funzione, avremo questo sovraccarico di velocità causato dall' effetto Venturi». Il Magistrato alle Acque Ma ci sono i «cambiamenti climatici a pesare, in maniera determinante, sull' aumento della frequenza e della consistenza dell' acqua alta», anche a Venezia, secondo **Musolino**. Resta ferma «l' ipotesi di allontanarle dalla Giudecca e San Marco. Stiamo lavorando con il ministero alle Infrastrutture per trovare le soluzioni», assicura il presidente del porto. «Il Magistrato alle Acque di Venezia che per 1000 anni ha regolamentato gli interventi in laguna, mise in atto una politica che da un parte prevedeva gli scavi e, dall' altra, manutenzioni, in modo tale da avere aree di sfogo dell' acqua». Bocca di Porto «Fondamentale è ora intervenire ripristinando l' equilibrio morfologico dell' ambiente - afferma Vincenzo Galizia, presidente nazionale del movimento ecologista indipendente Fronte Verde -. Bisogna alzare il livello del canale della bocca di porto per limitare il flusso della marea. Si devono bloccare le grandi navi che non sono fatte per le profondità della laguna. L' Acqua Granda del 4 novembre 1966 fu aggravata dallo scavo del canale dei Petroli. Si devono ricomporre le difese naturali della Laguna e fare manutenzione dei canali e delle fondamenta». Crociere a Trieste L' acqua alta intanto sembra aver avuto un altro effetto, domenica. Con Venezia flagellata dal maltempo e la marea a un metro e cinquanta di altezza, Msc ha deciso di spostare l' approdo di alcune crociere a Trieste. La Msc Preziosa è stata fatta attraccare sul lato sud del molo della stazione marittima, in riva Nazario Sauro. Il colosso crocieristico ha optato per un attracco giudicato più sicuro, come quello delle rive triestine che, tuttavia, assieme ad alcune arterie del borgo Teresiano, sono finite sott' acqua a causa dell' alta marea e delle abbondanti piogge abbattutesi sul capoluogo del Friuli Venezia Giulia. Il salotto buono di Trieste è stato teatro di un violento acquazzone domenica, che ha interessato anche la scala reale e causato disagi agli automobilisti davanti a piazza Unità.

VENEZIA TODAY Cronaca

Grandi navi e acqua alta: «Nesso senza basi scientifiche». La Msc va a Trieste

Approdo della Preziosa in riva Nazario Sauro domenica. Il presidente dell' Autorità portuale di Venezia: «A Venezia manutenzioni e scavi lagunari gestiti per 1000 anni dal Magistrato alle Acque»

La redazione

Acqua alta e grandi navi. «Non c'è alcuna incidenza tra il transito delle grandi navi da crociera a Venezia, e il fenomeno dell' acqua alta». Lo dice Pino Musolino, presidente dell' Autorità di sistema portuale, commentando, scrive Adnkronos, quanto verrebbe denunciato da qualche associazione ambientalista. «Non ci sono risultanze scientifiche e il fatto che in questo momento - spiega il presidente del porto di Venezia - ci sia una maggiore velocità di ingresso dell' acqua in laguna è dato dai restringimenti alle bocche di porto fatti per costruire il Mose. Finché l' opera non entrerà in funzione, avremo questo sovraccarico di velocità causato dall' effetto Venturi».

Il Magistrato alle Acque

Ma ci sono i «cambiamenti climatici a pesare, in maniera determinante, sull' aumento della frequenza e della consistenza dell' acqua alta», anche a Venezia, secondo Musolino. Resta ferma «l' ipotesi di allontanarle dalla Giudecca e San Marco. Stiamo lavorando con il ministero alle Infrastrutture per trovare le

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

chioggia

Lavori tra una settimana sul ponte translagunare I portuali: deroghe per i Tir

Elisabetta B. AnzolettiCHIOGGIA. Senso unico sul ponte translagunare dalla prossima settimana. Il cantiere sul tratto del ponte delle Trezze partirà tra il 25 novembre e il 2 dicembre. Confermato il percorso ad anello per 60 giorni con il senso unico in uscita da Chioggia e il ritorno per l'Arzerone. Si stanno valutando deroghe al limite di 44 tonnellate sul ponte per evitare la paralisi del **Porto**. I dettagli sono emersi ieri in un incontro richiesto dal comitato Rilancio del **Porto** e organizzato dall'Autorità di sistema portuale con Anas e amministrazione comunale. Il cantiere doveva partire a metà novembre, ma sono in corso gli ultimi rilievi tecnici sul percorso alternativo e si stanno attendendo le firme delle ordinanze relative. Portuali e Cgil nei giorni scorsi avevano posto il problema dei limiti al traffico pesante che, nel caso specifico, potrebbero causare grosse difficoltà allo scalo di Val da Rio dove, con la prevalenza di materiale siderurgico, i mezzi in uscita eccedono tutti il limite di carico di 44 tonnellate previste sul tratto di cantiere. «È stato un ulteriore momento di confronto positivo», spiega il sindaco Alessandro Ferro, «Ci è stata confermata la scelta della viabilità ad anello che è a mio avviso l'ipotesi migliore perché creerà meno disagi di un senso unico alternato. Il cantiere verrà allestito nei prossimi giorni e partirà a tutti gli effetti tra il 25 novembre e il 2 dicembre. Già oggi (ieri, ndr) il direttore dei lavori firmerà l'affidamento dell'appalto alla ditta. Certo ci saranno disagi, ma sono lavori che vanno fatti». Abbastanza soddisfatti dell'incontro anche i portuali che si sono presentati al tavolo per chiedere deroghe ai limiti di carico e la non contemporaneità dei lavori sul ponte translagunare e sul ponte sul Brenta. «Il dato positivo è che ci siamo finalmente parlati», spiega Renzo Varagnolo, responsabile Filt Cgil Veneto, «Avevamo necessità di esprimere le forti preoccupazioni delle imprese portuali di Chioggia che oggi, a fronte di una ripresa del traffico, rischiano di perdere tre mesi di lavoro con tracolli dei fatturati a causa di un percorso più lungo di trasporto che porterà inevitabilmente a scegliere altri scali. Abbiamo avuto risposte sul percorso scelto e sulla non contemporaneità del senso unico sul translagunare con il senso unico alternato sul ponte sul Brenta. Sono delle buone basi di partenza. Abbiamo anche buone probabilità che ci siano deroghe per i limiti di portata su cui si stanno facendo gli ultimi accertamenti. Siamo perplessi sul fatto che, deviando tutto il traffico in entrata sull'Arzerone, si possa creare un nodo pesante alla viabilità sulla rotonda del Clodi e in particolare sull'immissione dei mezzi in Romea verso Chioggia. Il sindaco ci ha promesso un monitoraggio nei primi giorni di cantiere per vedere l'impatto effettivo. Quando si attiverà il senso unico alternato sul Brenta, i disagi saranno sicuramente maggiori perché tutto il traffico pesante sarà deviato. Ma non ci sono alternative e quindi dovremo fare ragionamenti alla luce di quella contingenza». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

TRIVIERA - CHIOGGIA

Travolto dall'amico in auto, muore dopo 20 giorni

Gruppo Manzi, 65 anni, fermato dalla Fiat 600 in un'ennesima manovra guardando le spigoli. Dipista d'autista

Stati macchine accessi fuori orario gli staccate 25 sanzioni ai locali

Lavori tra una settimana sul ponte translagunare I portuali: deroghe per i Tir

Asfalto e marciapiedi operai in via delle Porte

Corpo trovato in mare Il figlio riconosce alcuni segni e cicatrici



La fine dell' industria italiana

L' industria italiana "muore in bellezza" Amburgo, 18 nov - (Agenzia Nova)- Terza economia dell' Eurozona, l' Italia vede la propria industria "morire in bellezza". È quanto afferma il settimanale tedesco "Der Spiegel", commentando la decisione del gruppo siderurgico indiano ArcelorMittal di recedere dal contratto per l' acquisizione degli impianti ex Ilva concluso con il governo nel 2018. La situazione è particolarmente grave nell' impianto di Taranto, la più grande acciaieria d' Europa, dove sono a repentaglio 15 mila posti di lavoro tra stabilimento e indotto. Contro la chiusura dell' ex Ilva, migliaia di tarantini stanno manifestando, mentre altri dimostrano contro le morti causate dei fumi della fabbrica. Inoltre, il caso dell' ex Ilva di Taranto è "esemplificativo di come la politica e la burocrazia stanno rallentando lo sviluppo economico dell' Italia". Nel paese, infatti, "non esiste la certezza del diritto per gli investitori e i contratti divengono obsoleti dal giorno alla notte". Centinaia di grandi progetti di investimento tanto attesi "vengono messi in pausa perché mancano le approvazioni o i sussidi statali promessi non sono nel bilancio, oppure il governo blocca tutto perché improvvisamente vuole stabilire altre priorità". Secondo "Der Spiegel" poi, "ogni ministro, ogni membro del Parlamento ha idee proprie, che possono portare alla promozione di una regione, di un settore, di un gruppo professionale in mezzo a leggi di bilancio completamente confuse". Tutto ciò "costa un sacco di soldi, nella migliore delle ipotesi è inutile, ma soprattutto controproducente". Pertanto, "non vi è da stupirsi che l' Italia sia in piena stagnazione", con un disavanzo di bilancio previsto dalla Commissione europea al 2,3 per cento del Pil nel 2020 e al 2,7 per cento nel 2021. Il deficit è invece salito al 136,2 per cento del Pil nel 2019 e dovrebbe aumentare al 137,4 per cento nel 2021. La crescita è prevista allo 0,1 per cento del Pil nel 2019, allo 0,4 per cento nel 2020 e dello 0,7 per cento nel 2021. Infine, imprese anche storiche, come per esempio Pirelli, vengono acquisite da concorrenti estere o chiudono. Continua a leggere l' articolo dello Spiegel

I veneziani chiedono aiuto dopo l' inondazione Londra, 18 nov - (Agenzia Nova)- Il Comune di Venezia ha fatto appello a tutto il mondo per aiutare a restaurare la città colpita da una serie di devastanti ondate di acqua alta. Lo scrive il quotidiano britannico "The Guardian", riferendo che il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, ha aperto un contro bancario per ricevere donazioni e sui social media ha scritto che la città è "l' orgoglio dell' Italia, ma anche il patrimonio di tutti. Grazie per gli aiuti, torneremo a splendere". Il "Gurdian" rende poi noto che il presidente dell' **Autorità portuale** dell' Alto Adriatico, Pino Musolino, ha scritto ai capi delle compagnie di navigazione le cui navi da crociera visitano la laguna di Venezia, duramente criticate dai residenti, esortandoli ad aiutare l' antica Serenissima a "superare questa tragedia". Continua a leggere l' articolo del Guardian

Del Vecchio, da capo di Luxottica a massimo azionista di Mediobanca Madrid, 18 nov - (Agenzia Nova)- Il quotidiano spagnolo "Cinco Dias" traccia il profilo di Leonardo del Vecchio, l' uomo più ricco d' Italia che da solo è diventato prima presidente esecutivo e amministratore delegato di Essilor Luxottica, e ora anche il principale azionista di Mediobanca, con il 10 per cento. Del Vecchio, nato orfano e cresciuto in un orfanotrofio, ha sempre evitato di fare affidamento sugli altri, finendo così per formare un impero degli occhiali. "Ho sempre odiato dipendere dagli altri. () Quando sei un fornitore, sei praticamente nelle mani dei clienti", spiega in un' intervista pubblicata sul portale di Luxottica. Ora Del Vecchio è diventato il maggiore azionista di Mediobanca - che vale 9,4 miliardi di euro - approfittando dell' uscita di Unicredit dal capitale. La sua visione potrebbe essere quella di scommettere pesantemente sugli acquisti aziendali, come ha sempre fatto in Luxottica, e che Mediobanca cessi di dipendere da



L'industria italiana "muore in bellezza"
 Amburgo, 18 nov - (Agenzia Nova)- Terza economia dell' Eurozona, l' Italia vede la propria industria "morire in bellezza". È quanto afferma il settimanale tedesco "Der Spiegel", commentando la decisione del gruppo siderurgico indiano ArcelorMittal di recedere dal contratto per l' acquisizione degli impianti ex Ilva concluso con il governo nel 2018. La situazione è particolarmente grave nell' impianto di Taranto, la più grande acciaieria d' Europa, dove sono a repentaglio 15 mila posti di lavoro tra stabilimento e indotto. Contro la chiusura dell' ex Ilva, migliaia di tarantini stanno manifestando, mentre altri dimostrano contro le morti causate dei fumi della fabbrica. Inoltre, il caso dell' ex Ilva di Taranto è "esemplificativo di come la politica e la burocrazia stanno rallentando lo sviluppo economico dell' Italia". Nel paese, infatti, "non esiste la certezza del diritto per gli investitori e i contratti divengono obsoleti dal giorno alla notte". Centinaia di grandi progetti di investimento tanto attesi "vengono messi in pausa perché mancano le approvazioni o i sussidi statali promessi non sono nel bilancio, oppure il governo blocca tutto perché improvvisamente vuole stabilire altre priorità". Secondo "Der Spiegel" poi, "ogni ministro, ogni membro del Parlamento ha idee proprie, che possono portare alla promozione di una regione, di un settore, di un gruppo professionale in mezzo a leggi di bilancio completamente confuse". Tutto ciò "costa un sacco di soldi, nella migliore delle ipotesi è inutile, ma soprattutto controproducente". Pertanto, "non vi è da stupirsi che l' Italia sia in piena stagnazione", con un disavanzo di bilancio previsto dalla Commissione europea al 2,3 per cento del Pil nel 2020 e al 2,7 per cento nel 2021. Il deficit è invece salito al 136,2 per cento del Pil nel 2019 e dovrebbe aumentare al 137,4 per cento nel 2021. La crescita è prevista allo 0,1 per cento del Pil nel 2019, allo 0,4 per cento nel 2020 e dello 0,7 per cento nel 2021. Infine, imprese anche storiche, come per esempio Pirelli, vengono acquisite da concorrenti estere o chiudono. Continua a leggere l' articolo dello Spiegel

Generali, che ha il 13 per cento, e Di cui Del Vecchio è anche azionista con quasi il 5 per cento. Continua a leggere l'articolo di Cinco dias Spagna guarda a Italia per ricerca e sviluppo nella ceramica Madrid, 18 nov - (Agenzia Nova)- La Spagna continua ad essere in ritardo rispetto all' Italia in termini di investimenti in tecnologia nel settore della ceramica, sebbene negli ultimi anni abbia accelerato per colmare il divario. I due grandi leader ceramici europei hanno da sempre intrapreso un grande impegno per la qualità e la differenziazione rispetto ai produttori di paesi terzi, investendo nelle aziende di macchinari ceramici e tecnologici, sia spagnoli che italiani, scrive il quotidiano "El Mundo". L' Associazione spagnola di produttori di macchinari e beni strumentali per l' industria ceramica (Asebec) ha fatturato 483 milioni di euro nel 2018, il che ha rappresentato una crescita del 16,6 per cento nel tasso interannuale e il quinto anno di aumento consecutivo. Tuttavia gli investimenti in tecnologia intrapresi dal settore della ceramica italiano, durante lo scorso anno fiscale 2018, hanno superato i 500 milioni di euro, secondo l' Istituto per il commercio estero spagnolo (Icex) preparato dall' Ufficio economico e commerciale dell' ambasciata della Spagna a Milano. Continua a leggere l' articolo del Mundo Sorveglianza per Antonio Conte dopo minacce Madrid, 18 nov - (Agenzia Nova)- La Polizia ha ordinato un dispositivo di sorveglianza "discreta" attorno all' abitazione dell' allenatore dell' Inter Antonio Conte, dopo la lettera anonima ricevuta contenente minacce e un proiettile. Lo stesso dispositivo di sicurezza si terrà negli uffici del club italiano che ha chiarito come Conte non abbia "ricevuto personalmente alcuna lettera minacciosa", che invece sarebbe stata inviata "al club". L' Inter ha ulteriormente precisato che "non è stato lo stesso tecnico a presentare la denuncia" alla polizia ma che "come è prassi in questi tipi di situazioni, ha contattato le autorità competenti". Per il momento si esclude che l' atto possa essere riconducibile al mondo degli ultras del club nerazzurro. Continua a leggere l' articolo di Vanguardia.

Guida Viaggi Portale

Venezia

Venezia, il porto alle compagnie di crociere: "Raccogliete fondi per noi"

Il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico settentrionale scrive agli a.d. dei player del settore crociere: "Necessario un segno tangibile della vostra vicinanza alla città"

Un appello alle compagnie di crociere perché si rendano protagoniste di una raccolta di fondi a supporto di Venezia devastata dall' acqua alta degli scorsi giorni. E' questa la richiesta arrivata, attraverso una lettera aperta ai dirigenti dei player del cruise, dal presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del mare Adriatico settentrionale**, Pino Musolino . "Come amministratore pubblico incaricato di gestire il più importante polo economico e occupazionale dell' area veneziana - i porti lagunari impiegano oltre 19mila lavoratori, di cui 4.500 nel solo settore crocieristico - ritengo necessario supportare la popolazione che deve superare questa tragedia - scrive Musolino -. Sarebbe un messaggio di grande importanza da parte vostra e dell' intero comparto crocieristico se decideste di raccogliere dei fondi per sostenere la nostra città colpita e i suoi abitanti. Si tratterebbe di un segnale tangibile della vostra vicinanza a Venezia e un segno concreto che è possibile costruire un rapporto fiduciario tra l' industria crocieristica e la comunità veneziana".



World Maritime Day 2019 Port of Venice - "Il ruolo femminile nel Cluster marittimo"

MASSIMO BERNARDO

18 Nov, 2019 Celebrazioni a **Venezia** del World Maritime Day, il 29 novembre, dedicato da IMO, al tema: 'Empowering Women in the Maritime Community'. **VENEZIA** - " Il Ruolo femminile nel Cluster marittimo, esperienze a confronto " - E' il titolo del convegno che si svolgerà a **Venezia** il prossimo 29 novembre, presso l' Auditorium Confindustria **Venezia**-Rovigo , parco scientifico VEGA - Via delle Industrie, 19 - L' iniziativa è organizzata da The International Propeller Club Port Of Venice , con il patrocinio della Capitaneria di **Porto** e Guardia Costiera e Wista Italy - L' incontro nasce nell' ambito delle celebrazioni promosse in occasione del World Maritime Day che IMO - International Maritime Organization- ha dedicato al tema: ' Empowering Women in the Maritime Community '.
PROGRAMMA Ore 9.30-9.35 **VIDEOMESSAGGIO** Kitack Lim, Segretario Generale IMO Ore 9.35-9.45 **INTRODUZIONE** Massimo Bernardo, Presidente Propeller Club Port of Venice Anna Carnielli , Avvocato marittimista - Socia Propeller Club Port of Venice Ore 9.45-10.15 **SALUTI ISTITUZIONALI** Piero Pellizzari , CA (CP) Direttore Marittimo e Comandante del **Porto** di **Venezia** Rita Rigoni , Consigliere I Sez. della Corte d' Appello di **Venezia** Silvia Cavallarin , Consigliera di parità Comune di **Venezia** Ermelinda Damiano , Presidente del Consiglio Comunale di **Venezia** Elena Bonetti, Ministro per la famiglia e le pari opportunità Ore 10.15-10.25 **INTERVENTO D' APERTURA** - ' Donne perdute nella storia e il mare ' Lucia Nadin , Professoressa esperta in cultura e storia delle popolazioni dell' Adriatico **TAVOLI DI DISCUSSIONE:** Modera: Lucia Nappi, Giornalista specializzata nel settore marittimo Ore 10.25-11.45 **PRIMA TAVOLA ROTONDA** ' Lavoro: team misti e ruoli nel cluster marittimo ' Francesca Rosaria Rita Messina , Responsabile Area Legale Agenzia Dogane, Direzione Regionale Veneto- Friuli **Venezia** Giulia Giuliana Bonaretti , C.C.(CP) Capitaneria di **Porto** di **Venezia** Marchiori Antonella , Titolare AGESTAR - agenzia marittima - Shipping Agent Katia Verardo , FINEST - Responsabili di Progetto Investment Department Banker Claudia Marcolin , socia WISTA Italy - già Segretaria Generale Autorità Portuale **Venezia** Ore 11.45-12.45 **SECONDA TAVOLA ROTONDA** ' Gender pay gap e diporto nautico: proposte ' Maria Giovanna Girardi , T.V.(CP) Comandante uff. m.mo di Caorle Daniela Donadello , AD **Porto** turistico di Jesolo Roberta Coppa - Pilota **Porto** di **Venezia** (prima donna pilota italiana) Rosalba Crosera , CEO Cantiere Nautico CROSERA Elena ed Elisabetta Tramontin , titolari D.co Tramontin & Figli - gondole Marina Spinadin , titolare PRORAVIA e organizzatrice della Regata Rosa di **Venezia** Ore 12.45-13.00 **CONCLUSIONI** Anna Carnielli, Avvocato marittimista - Socia Propeller Club Port of Venice Massimo Bernardo , Presidente Propeller Club Port of Venice.



Il Giornale del Piemonte e della Liguria

Savona, Vado

LA LIGURIA CHE CRESCE Nei primi mesi del 2020 attese le prime maxi navi. attesa per la risposta delle strade

Il nuovo porto di Vado fa le prove

Una portacontainer attracca per «allenare» struttura e dipendenti in vista dell'inaugurazione

Meno di un mese all'inizio dell'attività del nuovo terminal container di Vado Ligure. E se dal 12 dicembre (data fissata per l'inaugurazione della struttura) si farà sul serio, in questi giorni una nave in banchina c'è già, le gru funzionano, il personale sta movimentando container. Sì, perché tra un mese dovrà essere tutto perfetto e all'Apm terminal si stanno facendo le prove generali. Per questo è stata affittata una nave, che avrà il compito di testare tutte le operazioni di banchina. Con qualche giorno di ritardo dovuto al maltempo e alle mareggiate, la Artemis ha attraccato a Vado. Già le operazioni di accosto sono state un test importante, poi sulla portacontainer battente liberiana sono iniziate le prime manovre che coinvolgeranno, per le prossime settimane, tutto il personale del terminal. Le «prove» si svolgono su una nave piccola, in grado di trasportare 2.500 container, ma ovviamente lo scalo savonese è progettato per ben altri servizi. Il pescaggio da 16 metri, i 450 metri di banchina e le gru di nuova generazione in grado di operare fino alla ventitreesima fila di container appilati a bordo sono caratteristiche che offrono un approdo anche alle unità più grandi. Cresce ora l'interesse Vado Getaway su quelle che saranno le prime navi «operative» che useranno Vado Getaway per i propri traffici. All'inizio dovrebbe essere proprio Maersk, la più grande compagnia mercantile al mondo che partecipa tramite Apm Terminals come socio di maggioranza assoluta nel capitale dello scalo, a indirizzare le proprie navi sulla nuova struttura savonese. Al momento non sono stati annunciati i servizi che faranno scalo a Vado, ma della compagine societaria fanno parte anche il colosso cinese Cosco (al 40%) e il porto di Quindao (9%), uno dei primi dieci scali al mondo. Due garanzie circa l'interesse che il nuovo terminal può rappresentare a livello internazionale. La dirigenza dello scalo savonese conferma che la Arte mis resterà in banchina circa 10 settimane, poi lascerà spazio e operazioni commerciali vere e proprie. Quella che non sarà possibile testare fino all'arrivo del primo carico di container sarà invece la risposta delle rete infrastrutturale ligure, in particolare la capacità ricettiva della rete autostradale. Se la vecchia **Autorità Portuale** di Savona prima e ora l'**Autorità di sistema** del Mar Ligure Occidentale hanno lavorato per i collegamenti viari e ferroviari nel cosiddetto ultimo miglio, i ritardi delle infrastrutture liguri sono storicamente legati ai grandi cantieri ancora aperti. Un allarme lanciato da queste pagine nei mesi scorsi e finito ora sulla scrivania delle istituzioni liguri: con Apm Terminal è certamente previsto un importante aumento dei traffici attraverso i porti del territorio e in particolare quelli dell'Authority genovese e savonese. Ma sarà fondamentale se la Liguria è pronta ad affrontare la nuova sfida. Un test importante anche in vista dei maggiori scambi possibili con la nuova via della seta. RG.

19 novembre 2019 | L'Espresso | **ALTRE PROVINCE LIGURI**

LA LIGURIA CHE CRESCE Nei primi mesi del 2020 attese le prime maxi navi, attesa per la risposta delle strade

Il nuovo porto di Vado fa le prove

Una portacontainer attracca per «allenare» struttura e dipendenti in vista dell'inaugurazione

I VOLONTARI INCONTRANO GLI STUDENTI **CONSUMI**

Lezione di antincendio nelle scuole di Recco **Riammissione in condizioni estreme**

SANTA MARGHERITA
Era un pensionato il ladro di piante

DEGIA MASCIATA NEI BOSCHI DEL FINALE
Le «volpi dei balcani» in manette per spaccio

Al Casinò, Aldo A. Mola punta sul «vero» Giolitti

Il martedì letterari appuntamento oggi alle 15.30

Il martedì letterari appuntamento oggi alle 15.30. In questa pagina: un volontario che insegna ai bambini le norme di sicurezza in un'aula di una scuola di Recco. In alto: un volontario che insegna ai bambini le norme di sicurezza in un'aula di una scuola di Recco. In alto: un volontario che insegna ai bambini le norme di sicurezza in un'aula di una scuola di Recco.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

La doppia sfida di Costa e Apm-Maersk

A dicembre si tagliano due nastri fondamentali, la partenza di Costa Smeralda e la piena operatività della piattaforma

È una doppia scommessa quella che si gioca intorno ai porti di Savona e Vado. Conclusi i lavori alla banchina, il terminal di Costa Crociere è pronto ad affrontare la nuova stagione con l'obiettivo di riguadagnare quel milione di passeggeri che ha fatto di Savona l'"home port" della compagnia di navigazione. Nel frattempo a Vado prosegue la costruzione della piattaforma container, che invece dovrà risollevare il panorama economico del comprensorio grazie ai nuovi traffici merci. La sua entrata in funzione è prevista per il 12 dicembre. Di fronte alla Torretta è tutto pronto per l'arrivo della "Costa Smeralda". Manca solo la nave. Inaugurata la banchina della Calata delle vele, ristrutturata proprio per ospitare l'attracco della più grande unità della flotta delle crociere, ora si attende l'arrivo della nuova ammiraglia. Sott'acqua sono stati anche completati i lavori per il dragaggio del fondale arrivato a undici metri di profondità, sempre per agevolare le manovre della nave, lunga 337 metri per 182.700 tonnellate di stazza, che sarà alimentata a gas per ridurre le emissioni e che arriverà a Savona il prossimo 21 dicembre per il viaggio inaugurale. Farà scalo davanti alla Torretta tutti i sabati. Al momento del taglio del nastro il presidente dell'**Autorità di sistema portuale**, Paolo Emilio Signorini, ha sottolineato che prosegue una tradizione: l'arrivo della prima nave Costa risale al novembre 1996, l'inaugurazione del primo terminal nel novembre 2003 e l'apertura del secondo terminal nel novembre 2014. E ora, con un investimento di 17 milioni, l'**Autorità portuale** ha adeguato lo scalo, mentre Costa ne ha spesi quasi cinque per migliorare il PalaCrociere (con lavori affidati a sei aziende del Savonese) e installare due nuovi finger (i passaggi coperti per far arrivare i passeggeri dal terminal alla nave). Inoltre una parte della terrazza, circa 130 metri quadrati, è stata coperta con una struttura in vetro per diventare l'area di accesso per i crocieristi in transito. «Savona e Genova - commenta Signorini - sono nella top 10 dei porti italiani con un trend positivo per l'anno e con previsioni ottime per il 2020, portando la Liguria ad essere la prima regione italiana per numero di crocieristi accolti». L'anno scorso sono transitati dal Pala Crociere 850 mila passeggeri, l'arrivo delle nuove unità, come la "Smeralda", dovrebbe dare un nuovo impulso al settore. E ovviamente alle ricadute economiche sulla città. Uno studio di Costa, ricordato dal direttore generale Neil Palomba, ha quantificato le ricadute locali con la creazione di 700 posti di lavoro e un giro di affari di 125 milioni di euro all'anno per le attività economiche della zona. Nei giorni scorsi il sindaco Iliaria Caprioglio e lo stesso Palomba hanno firmato l'accordo per installare un semaforo a chiamata per regolare il flusso pedonale in via Gramsci. -



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

La "Grande Torino" è la maggiore unità di questo tipo mai attraccata Farà spola fissa con lo scalo savonese su rotte di tutto il mondo

Grimaldi guarda al Terminal Auto In arrivo una nave da 7.600 unità

Con una capacità di carico di 7.600 auto, la "Grande Torino" sarà una delle navi più grandi che abbiano mai fatto scalo nel porto di Savona. La nuova unità della flotta Grimaldi, presentata nei giorni scorsi con l'ex Miss Italia Cristina Chiabotto come madrina, sarà una presenza fissa del Savona Terminal Auto, dove attraccherà per caricare le Alfa Romeo Giulia e Stelvio, la Jeep Renegade o le Fiat 500L e 500X da portare sui mercati degli Stati Uniti. Anche il nome, "Grande Torino", richiama il legame instaurato ormai da mezzo secolo fra la compagnia di navigazione e la Fiat (oggi gruppo Fca). La nuova unità "pure car & truck carrier", prima di sette navi gemelle, è stata costruita nel cantiere cinese Yangfan di Zhoushan. Lunga 199,90 metri e larga 36,45, ha una stazza lorda di 65.255 tonnellate e una velocità di crociera di 19 nodi. Nelle sue stive, strutturate con quattro ponti mobili, si possono sistemare attraverso due rampe d'accesso, una laterale e una a poppa, fino a 7.600 ceu (car equivalent unit) oppure 5.400 metri lineari di rotabili diversi (camion, autobus, escavatori) e 2.737 auto. I motori Man Energy Solutions a controllo elettronico rispettano le ultime normative anti inquinamento con una consistente riduzione delle emissioni di ossido di azoto. La "Grande Torino" farà servizio settimanale sul collegamento ro/ro tra il Mediterraneo e il Nord America toccando, oltre a Savona, Gioia Tauro, Civitavecchia, Livorno, Valencia (Spagna), Anversa (Belgio), Halifax (Canada), Davisville, New York, Baltimora, Jacksonville, Houston (Usa), Tuxpan e Veracruz (Messico). Fca spedisce ogni anno un milione di veicoli via mare in tutto il mondo grazie anche ai servizi di Grimaldi, che può contare su 30 porti tra Europa e Nord Africa. L'auspicio è che con le nuove navi il Savona Terminal Auto esca da un momento di tensione, nonostante l'allungamento della concessione per altri 17 anni e l'ampliamento. Un mese fa i sindacati avevano proclamato lo stato di agitazione del personale dopo l'annuncio dell'azienda di non prorogare i contratti a tempo determinato di nove lavoratori, a causa del calo di mercato del settore dell'automobile. -

SAVONA ECONOMIA

La doppia sfida di Costa e Apm-Maersk

A dicembre si chiuderà il capitolo dei fondamentali, la partenza di Costa Crociere e la piena operatività della piattaforma

Grimaldi guarda al Terminal Auto In arrivo una nave da 7.600 unità

La "Grande Torino" è la maggiore unità di questo tipo mai attraccata Farà spola fissa con lo scalo savonese su rotte di tutto il mondo

Mercoledì da Bombardier

Il nuovo motore a turbina a gas di ultima generazione, il 7E30, è stato installato sulla nave "Grande Torino" della compagnia di navigazione Grimaldi. Il motore è stato progettato e costruito da Bombardier.

La crisi della blue economy passa dalla carenza di identità

La crisi della blue economy passa dalla carenza di identità. Il settore del trasporto marittimo è in forte difficoltà a causa della concorrenza sleale e della mancanza di regole comuni.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

La crisi della blue economy passa dalla carenza di identità

Notizie non proprio buone, sul piano economico, giungono dalla pubblicazione dell'ottavo rapporto annuale di Union camere sull'economia del mare, la "blue economy", nel tentativo di ridare brillantezza a un modello di vita su cui generazioni di liguri hanno costruito affari e dissipato fortune. Un'economia diffusa, fatta di commerci portuali, cantieri navali, pesca, turismo, ricerche marine per tutelare il mare. Le notizie non buone sono condensate in alcuni numeri. Il valore aggiunto prodotto dai settori dell'economia del mare è sceso a Savona in quattro anni da 758,4 milioni di euro a 719,3 milioni, e rappresenta il 10,1% del totale del valore aggiunto provinciale a fronte di un'incidenza, nel 2014, pari al 10,9%. La conclusione è che in un quadro generale già in sofferenza, la blue economy perde qualcosa di più. La flessione degli affari si è accompagnata a quella dell'occupazione, con una diminuzione calcolata in circa 2.400 unità (da 15.100 a 12.700 posti di lavoro). Ma a preoccupare è il confronto con un'altra provincia ligure, La Spezia, che - partendo dagli stessi fondamentali (porto, cantieristica, turismo) - manifesta una ben diversa vivacità, aumentando in quattro anni sia il valore aggiunto delle attività marine (da 639 a 746 milioni), sia l'occupazione, salita da 11.600 a 12.700 unità lavorative. Proprio da questo confronto emerge una precisa chiave di lettura. L'economia del mare savonese dipende in larga misura dal turismo mentre quella spezzina, sia pure anch'essa fortemente legata all'industria delle vacanze, è più spostata verso le attività marittime, la cantieristica e la pesca. Ne emerge un quadro più solido e articolato, in grado di utilizzare al meglio la "risorsa mare" declinata in tutte le sue variegate componenti. Non solo, ma il turismo spezzino è subito riconoscibile, porta il marchio "Cinque Terre" ovunque nel mondo, mentre quello savonese è alla continua ricerca di identità e di motivazioni. Se questa è la fotografia della blue economy, è evidente che i programmi di rilancio territoriale dovranno puntare sul rafforzamento della destinazione turistica Savona, condizione indispensabile per poter mantenere la Riviera savonese nella "top 10" delle province più beneficate dall'economia del mare. Nello stesso tempo occorre assecondare le rilevanti opportunità che si aprono nella portualità, nella ricerca, nella regolamentazione e tutela ambientale, ridare slancio alle attività cantieristiche. Occasioni su un piatto d'argento, se si pensa alla piattaforma contenitori di Vado Ligure, primo terminal nazionale semi-automatico, al consolidamento delle attività crocieristiche, al ruolo del Campus universitario di Savona nell'ambito della conoscenza scientifica del mar Ligure. Grandi occasioni di business ma anche di acquisire competenze innovative in grado di formare nuove e più alte professionalità. Altri le hanno confezionate e messe a disposizione del territorio, che deve saperle accompagnare e utilizzare. -

Crociere a Savona, "Passione Comune": "Più attenzione all' inquinamento o sarà stata inutile passerella"

Il commento del gruppo che fa capo a Livio Di Tullio dopo l' inaugurazione di Calata delle Vele

Savona. "Condividiamo l' allegria dei protagonisti della foto scattata all' inaugurazione della nuova banchina 'Calata delle Vele' dedicata alle crociere. Dal 21 dicembre la nuova ammiraglia Costa Smeralda approderà a Savona ed ogni opportunità di crescita e di sviluppo per la città ci rende ottimisti e crediamo che la nuova e crescente vocazione turistica di Savona vada incentivata senza tentennamenti. Ci sono però alcune domande che ci siamo posti vista la contemporanea presenza a Savona del governatore Toti, del presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** Signorini e del direttore generale di Costa Crociere Neil Palomba: il nostro sindaco avrà messo sul tavolo le due criticità principali che l' hub di Costa ha portato in città è cioè la viabilità e l' inquinamento?". E' la domanda che pone "Passione Comune", il gruppo che fa capo all' ex vicesindaco Livio Di Tullio. Leggi anche New look Savona, taglio del nastro per la "rinnovata" banchina Calata delle Vele e per il terminal 1 del Palacrociere Contestualmente all' inaugurazione della nuova banchina è stato siglato un accordo tra l' amministrazione cittadina e Costa per il posizionamento di un semaforo intelligente "a chiamata" a spese dell' azienda (per un investimento di circa 40 mila euro): "Sarà davvero così intelligente da risolvere una situazione che costantemente paralizza la viabilità cittadina?" si chiedono da "Passione Comune". Sul fronte ambientale "avevamo guardato con interesse all' accordo firmato a La Spezia tra le principali compagnie, l' **Autorità** Portuale Orientale e la Capitaneria di Porto per invitare le aziende ad utilizzare combustibili meno inquinanti già a 13 miglia dalla costa dal 2020. Il nostro sindaco si sta muovendo in questo senso affinché le nuove tecnologie aiutino a ridurre l' impatto ambientale che l' intenso traffico portuale genera sulle città?". "Ospitare questi 'giganti del mare' è una straordinaria opportunità per Savona - concordano da 'Passione Comune' - ma è un' opportunità che l' amministrazione deve saper governare e guidare per sfruttare i lati positivi e lavorare sul miglioramento dei punti critici altrimenti foto come questa hanno l' amaro sapore dell' ennesima, ed inutile, passerella". Altre notizie di Savona scomparsa Savona, lutto nel mondo della musica per la morte di Francesco Papaleo INSIEME Savona, al via l' iniziativa per la sensibilizzazione alla guida degli autotrasportatori vela Campionato Invernale del Ponente: due belle regate con la tramontana Capitale Piattaforma Maersk e Costa Smeralda, Signorini: "Savona e Vado ai vertici della nautica internazionale" Dalla Home GESTO VOLONTARIO Muore investito da un treno lungo la tratta Albenga-Alassio: circolazione ferroviaria sospesa Capitale Piattaforma Maersk e Costa Smeralda, Signorini: "Savona e Vado ai vertici della nautica internazionale" INSIEME Savona, al via l' iniziativa per la sensibilizzazione alla guida degli autotrasportatori FUGGITI Loano, ladri in azione in corso Europa: nel mirino agenzia immobiliare.



A Savona l' iniziativa "Trasporto a casa la sicurezza": obiettivo sensibilizzare gli autotrasportatori

Volantini tradotti in quattro lingue e distribuiti presso il varco portuale savonese

Oggi - dalle 9 alle ore 13 - i responsabili dell' Istituto assicurativo contro gli infortuni sul lavoro, Direzione territoriale di Savona e Imperia, funzionari della Polizia Stradale, studenti del Liceo Artistico - Chiabrera di Savona, con la collaborazione dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure Occidentale, saranno impegnati presso il varco **portuale** nel distribuire agli autotrasportatori i volantini di "Trasporto a casa la sicurezza". Tradotti in quattro lingue (italiano, francese, inglese e tedesco), gli opuscoli contengono nozioni e regole di guida da rispettare per prevenire incidenti stradali (tra cui le indicazioni delle ore di guida e riposo) e posture corrette per limitare disturbi e patologie a carico della colonna vertebrale dell' apparato muscolo-scheletrico, oltre a indicazioni sulle procedure da seguire in caso di infortunio o malattia professionale. I volantini sono il risultato della creatività degli studenti del Liceo Artistico Chiabrera di Savona che hanno realizzato l' immagine sulla copertina, che per originalità e impatto visivo è un messaggio di immediata comprensione. "L' attività promozionale in programma oggi giunge a conclusione della Settimana europea per la sicurezza e la salute sul lavoro - è il commento di Enrico Lanzone, direttore della sede INAIL di Savona e Imperia - che ci ha visti in prima linea in provincia per promuovere la sicurezza sul lavoro con iniziative che hanno coinvolto i più diversi target: dalla scuola, agli agricoltori, alle aziende, alle figure sensibili del **sistema** sicurezza (RLS, RSPP...) L' attività in programma oggi vuole essere un tributo all' importanza che, come Istituto assicurativo, attribuiamo alla sicurezza sulle strade, e, in modo peculiare, agli autotrasportatori, in quanto categoria esposta particolarmente al rischio e alle conseguenze gravi e invalidanti degli infortuni sul lavoro". Per saperne di più: <https://www.inail.it/cs/internet/istituto/progetti/progetti-liguria-transporto-a-casasicurezza.html>.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Lo stabilimento di Genova stava preparando uno sciopero a oltranza Giovedì vertice tra governatore Toti, sindaco Bucci e ministro Patuanelli

Cornigliano, congelata la mobilitazione dopo la tregua di Mittal

L'intervento del Presidente della Repubblica e la decisione del tribunale di Milano di convocare le parti spingono ArcelorMittal Italia a stop pare lo spegnimento degli altoforni tarantini e hanno l'effetto indiretto di sospendere, almeno sino al 27 novembre, la mobilitazione permanente che lo stabilimento di **Genova** Cornigliano avrebbe avviato a giorni. Le ultime novità, insomma, riaccendono un filo di speranza anche negli stabilimenti siderurgici del nord, spingendo il sindacato a modificare le strategie, con l'obiettivo di non ostacolare eventuali sviluppi positivi che la vicenda potrebbe riservare. «Gli ultimi fatti - commenta Bruno Manganaro, segretario di Fiom **Genova** - dimostrano che il tribunale di Milano e il presidente Mattarella hanno esercitato un intervento di supplenza rispetto a una politica pasticciona e incapace. Un' anomalia di questa società italiana, che però si traduce nel primo atto concreto capace di fermare Mittal. Vedremo cosa succederà. Questo primo segnale non significa che il problema è risolto, ma dimostra che gli atti concreti servono e che Parlamento e politica hanno fallito. Attendiamo di conoscere l'esito degli incontri previsti con le istituzioni locali». Dopodomani alle 9 il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti e il sindaco di **Genova** Marco Bucci incontreranno il ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli. L'incontro era stato chiesto dopo la decisione di ArcelorMittal di riconsegnare il siderurgico allo Stato e dopo che le istituzioni locali si erano dichiarate pronte a sostenere gli operai nello sciopero. A Patuanelli giovedì Toti ribadirà «l'importanza dell'acciaio e del sito industriale di Cornigliano dove lavorano oltre 1600 persone» tra diretti e indotto. Oggi intanto il governatore incontrerà le sigle dei metalmeccanici per un aggiornamento sulla situazione. Ieri nello stabilimento di **Genova** Cornigliano si è tenuto un consiglio di fabbrica che ha ribadito lo stato di agitazione, denunciato come «l'imbutto in cui il governo ha cacciato i lavoratori siderurgici non ha precedenti nella storia sindacale italiana» e avvisato che «i lavoratori non intendono restare in mezzo a un tritacarne». Nei prossimi giorni un consiglio di fabbrica si terrà a Novi. «Mittal aveva detto che era disposta a fermarsi davanti all'intervento dei magistrati e lo ha fatto - commenta Federico Por rata della rsu - Aspettiamo di vedere cosa succede il 27. Lo stop allo spegnimento dei forni è una boccata di ossigeno che permette di ragionare». Gli stabilimenti ex Ilva di **Genova** Cornigliano (1.016 addetti) e Novi Ligure (680) lavorano in sinergia, quasi fossero un unico sito industriale alimentato con i coils che arrivano (in larghissima parte da Taranto, ma qualcosa anche da Fos e Aviles) via nave sulle banchine del **porto di Genova**. Gli stabilimenti sono diretti da Giuseppe Frustaci, da qualche tempo condividono figure professionali quali il medico competente e il rappresentante per la sicurezza. Privi di lavorazioni a caldo, i due siti sono ben inseriti su un territorio che non presenta le criticità ambientali di Taranto e che quindi ne difende la presenza. **Genova** e Novi ospitano linee di zincatura (alcune delle quali nuove) e banda stagnata. Il valore complessivo di questi impianti, secondo gli esperti, è stimabile «intorno ai 200 milioni, anche meno». Il valore di Ilva, insomma, è nel ciclo integrale di Taranto, fonte di valore e di grandi problemi. -



Indirizzo	Superficie	Stato	Prezzo	Contatti
Genova - Via F.lli. Scavolini, 20	1.200 mq	completato	1.200.000 €	010 5511111
Genova - Via F.lli. Scavolini, 20	1.200 mq	completato	1.200.000 €	010 5511111
Genova - Via F.lli. Scavolini, 20	1.200 mq	completato	1.200.000 €	010 5511111
Genova - Via F.lli. Scavolini, 20	1.200 mq	completato	1.200.000 €	010 5511111
Genova - Via F.lli. Scavolini, 20	1.200 mq	completato	1.200.000 €	010 5511111
Genova - Via F.lli. Scavolini, 20	1.200 mq	completato	1.200.000 €	010 5511111
Genova - Via F.lli. Scavolini, 20	1.200 mq	completato	1.200.000 €	010 5511111
Genova - Via F.lli. Scavolini, 20	1.200 mq	completato	1.200.000 €	010 5511111
Genova - Via F.lli. Scavolini, 20	1.200 mq	completato	1.200.000 €	010 5511111
Genova - Via F.lli. Scavolini, 20	1.200 mq	completato	1.200.000 €	010 5511111

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

In manovra Pd e M5S chiedono lo stanziamento di 480 milioni per il cantiere genovese Il presidente Mattarella: «L' obiettivo sono la stabilità finanziaria e il risanamento del debito»

Fincantieri, due emendamenti per finanziare il ribaltamento

Il ribaltamento a mare di Fincantieri entra nel gruppone di emendamenti alla manovra finanziaria presentati al Senato e destinati a provocare non poche turbolenze tra gli alleati di governo. Sul ribaltamento a mare di Fincantieri si sono esercitati tanto il Pd quanto il M5S. Ieri, a prima firma il senatore genovese Mattia Crucoli, i penta stellati hanno inserito uno stanziamento di 480 milioni di euro. «Grazie all' emendamento il commissario straordinario sarà autorizzato ad inserire nel programma di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del porto (già pre visto e finanziato dal "Decreto Genova") anche interventi di messa in sicurezza idraulica, all' adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro, nonché alla razionalizzazione dell' accessibilità dell' area portuale industriale di Genova Sestri, tutte opere necessarie per la realizzazione del "ribaltamento a mare"» spiega Crucoli insieme con il sottosegretario al Mit Roberto Traversi. E sulla stessa linea si è mosso il Partito democratico con il ministro dei Trasporti Paola De Micheli. Il premier Giuseppe Conte e il ministro del Tesoro Roberto Gualtieri hanno perso la voce per chiedere agli alleati «moderazione» nella presentazione degli emendamenti alla manovra. Ma non sono stati ascoltati granché. In tutto, sono arrivate 4.550 richieste di modifica, anche se quelle che stanno veramente a cuore ai gruppi politici dovrebbero essere intorno alle 500. Il Pd è stata la forza di maggioranza più prolifica: ne ha firmate 900. Italia Viva è a quota 240 e il Movimento Cinque Stelle a 453. Ma per accoglierli ci sono soltanto 200 milioni. Dal Colle è però stata ribadita «l' esigenza di ridurre un debito pubblico elevato» ed è arrivato un deciso richiamo: «Attualmente - ha ricordato il presidente Mattarella - è in corso la sessione di bilancio che, come noto, si svolge nel quadro della governance economica europea. La stabilità finanziaria, il risanamento del debito, la certezza del diritto sono obiettivi cui tendere, con continuità e coerenza, per garantire adeguate prospettive e condizioni di crescita economica e sociale del Paese».

Insomma, l' Ue vigila e proprio sul debito ha già storto la bocca, quindi meglio andarci coi piedi di piombo, specie sui capitoli di spesa. La mole di emendamenti mira invece a intervenire sugli aspetti più vari. Prime fra tutte le tasse sulla plastica, sullo zucchero e sulle auto aziendali. Ma anche a modificare qua e là il provvedimento, con il taglio dell' Iva sui profilattici o sugli assorbenti biodegradabili, come chiede il M5s, che ha presentato un emendamento anche per far pagare l' Imu alla Chiesa sugli immobili adibiti a bar, ristoranti, alberghi e anche sugli ospedali. Italia Viva ha invece messo uno spina nel fianco degli alleati, chiedendo il taglio di Quota cento, malgrado fra Pd e Cinque Stelle ci sia un accordo per non toccarla. Quelle di Iv sono «provocazioni» ha detto Luigi Di Maio, che ha ribadito: «Quota 100 non si tocca». Sulla plastica sono arrivati diversi emendamenti. Con lo sguardo rivolto anche alle elezioni in Emilia Romagna, sede di un importante polo del packaging, i dem hanno proposto di far scendere la tassa da un euro al chilo a 80 centesimi e di escludere quella riciclata. Anche il Movimento Cinque Stelle ha chiesto di esentare la plastica a basso impianto ambientale, ma non vuole ritocchi alla tassa per quella tradizionale. In tema green, i penta stellati propongono di introdurre il vuoto a rendere non solo per il vetro, ma anche per le bottiglie in plastica e per le lattine. E spingono per una detrazione fino a 1000 euro per chi installi a casa i filtri per l' acqua.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Per le auto aziendali, il Pd chiede di allentare la stretta, rendendola meno pesante del previsto e di lasciare la tassa solo per quelle immatricolate a partire da gennaio 2020. Il Pd propone anche di ridurre la «sugar tax» dagli attuali 10 a 8 euro a ettolitro. Ci sono poi le richieste finora inedite: il Movimento Cinque Stelle ha proposto un' Iva agevolata al 10% per i profilattici maschili e gli anticoncezionali femminili e di ridurre l' Iva dal 22% al 5% per gli assorbenti che siano completamente biodegradabili. Sempre i Cinque Stelle hanno messo sul tavolo un incentivo per far accettare anche lavori di breve durata o con redditi «marginali» a chi sta usufruendo del reddito di cittadinanza. Fra gli emendamenti di Leu, uno punta a facilitare la regolarizzazione degli extracomunitari, che possono essere assunti in modo da poter chiedere il permesso di soggiorno. Per l' opposizione, la Lega ha chiesto il ripristino dell' estensione della Flat Tax per i redditi dai 65 mila ai 100 mila euro, mentre FdI ha proposto di reintrodurre lo scudo penale per l' ex Iva. Forza Italia mira al taglio delle micro tasse e ad uno stanziamento maggiore per ridurre il cuneo fiscale. «Che questo governo non fosse d' accordo su nulla lo sapevamo da tempo, ma che fossero addirittura in contraddizione con loro stessi è notizia di questo pomeriggio: le forze di maggioranza riescono a presentare circa duemila emendamenti» è la posizione della Lega. -

Ribaltamento a mare Fincantieri, M5S deposita emendamento da 480 mln alla legge di bilancio

Genova. Depositato oggi un emendamento alla legge di bilancio, a prima firma del senatore genovese del M5S Mattia Crucoli, che stanZIA 480 milioni per il

Genova. Depositato oggi un emendamento alla legge di bilancio, a prima firma del senatore genovese del M5S Mattia Crucoli, che stanZIA 480 milioni per il ribaltamento a mare di Fincantieri di Sestri. 'Grazie a tale emendamento - si legge in una nota dei pentastellati - il commissario straordinario sarà autorizzato a inserire nel programma di investimenti urgenti per la ripresa e lo sviluppo del **porto**, già previsto e finanziato dal decreto **Genova**, anche interventi finalizzati alla messa in sicurezza idraulica, all' adeguamento alle norme in materia di sicurezza dei luoghi di lavoro, nonché alla razionalizzazione dell' accessibilità dell' area portuale industriale di **Genova** Sestri, tutte opere necessarie per la realizzazione del ribaltamento a mare di Fincantieri'. Nei giorni scorsi, dopo le prime bozze di legge finanziaria e l' assenza di risorse per il progetto di ampliamento del cantiere navale di Sestri Ponente, si era scatenata una polemica tra governo e opposizione, e tra enti locali genovesi e governo. La deputata di Italia Viva Raffaella Paita aveva annunciato di avere 'già in programma un emendamento' ma stamani è arrivato l' annuncio dei pentastellati. Come spiega il senatore Crucoli 'Con questi 480 milioni potranno essere messi in sicurezza i rivi Molinassi e Cantarena, potrà essere spostata a monte la ferrovia, realizzata la fermata ferroviaria di Sestri Ovest e potrà essere razionalizzata, potenziata e resa più sicura l' accessibilità delle aree portuali, industriali e urbane confinanti'. L' emendamento è frutto di un lavoro di squadra con il deputato M5S Roberto Traversi, sottosegretario al Ministero dei Trasporti. Crucoli e Traversi si dicono 'fiduciosi sull' approvazione dell' emendamento, grazie al quale auspicano che il **porto** di **Genova** sia in grado di costruire le maxi navi da 170mila tonnellate offrendo maggiori opportunità di lavoro, vengano al contempo diminuiti i rischi di incidenti sul lavoro in **porto** e vengano implementate le opere di sicurezza idrogeologica del territorio'.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Parte il nuovo centro per le infrastrutture 4.0

Debutta il centro di competenza di **Genova**, uno degli otto nati in tutta Italia per ammodernare il sistema produttivo nazionale e promuovere il dialogo tra la ricerca e l'industria. Con uno stanziamento di 1,6 milioni messi a disposizione dal ministero dello Sviluppo economico, il competence center Start 4.0 selezionerà e finanzierà i migliori, a suo giudizio, progetti di ricerca nel tema delle tecnologie per l'impresa. «Abbiamo scelto di far giudicare i progetti a una commissione esterna, per evitare conflitti di interesse», spiega la presidente del competence center, Paola Girdinio, ordinario di elettrotecnica all'Università di **Genova**, ex preside di Ingegneria e presidente di Start 4.0. ». Minimo comune denominatore della candidature, aperte a tutta Italia fino al 31 gennaio, sono le tecnologie per la sicurezza delle infrastrutture critiche. Tra i progetti che il centro vuole realizzare ci sono un sistema di monitoraggio per il nuovo viadotto sul Polcevera, e un gemello digitale, "digital twin", del **porto** di **Genova**, che, attraverso una rete di sensori, riproduca in tempo reale le condizioni di traffico nello scalo e sappia prevederne il traffico nell'immediato futuro. Il centro, che coinvolge aziende come Rina, Ansaldo Energia, Ansaldo Sts, Cetena, Abb, Leonardo e Iren, oltre all'Università di **Genova** e all'Iit, è coordinato dal Cnr e ha un comitato scientifico presieduto dal direttore scientifico dell'Iit, Giorgio Metta. -



Genova: Start 4.0 pienamente operativo, presentato il primo bando

Il bando riguarda progetti di ricerca industriale e sviluppo sperimentale in tema di tecnologie abilitanti 4.0 per la sicurezza delle infrastrutture critiche

È pienamente operativo 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. Nei giorni scorsi Start 4.0 ha stretto un accordo con Banca Carige che garantisce in tempi rapidi le linee di credito necessarie per accedere alle anticipazioni del contributo finanziario del Mise e oggi ha annunciato la partenza del primo bando. Si tratta di un bando per progetti di ricerca industriale e sviluppo sperimentale in tema di tecnologie abilitanti 4.0 per la sicurezza delle infrastrutture critiche. Lo hanno presentato nella sede di Confindustria Genova la presidente di Start 4.0, Paola Girdinio, e Flavio Tonelli, professore di Sistemi industriali alla Scuola Politecnica dell'Università di Genova. Paola Girdinio Le domande di contributo dovranno essere presentate a Start 4.0, esclusivamente on-line, a partire dalla metà del mese di dicembre 2019 ed entro il 31 gennaio 2020. I contributi possono arrivare fino a 200 mila euro. Start 4.0 attua un programma di supporto a progetti di ricerca industriale e sviluppo sperimentale in tecnologie abilitanti 4.0 per la sicurezza e ottimizzazione delle infrastrutture strategiche articolato in tre azioni di intervento: questo primo bando e il secondo saranno orientati a selezionare rispettivamente progetti per lo sviluppo e miglioramento di tecnologie abilitanti e progetti per la realizzazione di applicazioni tecnologiche negli ambiti tematici di interesse per il Centro, il terzo sarà indirizzato a selezionare progetti per il consolidamento delle tecnologie abilitanti più promettenti sui domini applicativi che emergeranno dai progetti supportati con i primi due bandi. I domini applicativi sono Porto, Energia, Trasporti, Sistemi Idrici, Sistemi Produttivi. Gli ambiti tematici sono per esempio quelli della Cybersecurity, dell' IoT, la manutenzione preventiva, i digital twin. Le tecnologie abilitanti sono per esempio i dispositivi hardware, sensori intelligenti, machine learning e IA, la realtà virtuale. I progetti dovranno identificare il dominio applicativo, gli ambiti tematici (anche più di uno) e le tecnologie abilitanti necessarie. La dotazione finanziaria disponibile per questo primo bando è pari a 1.600.000 euro. I finanziamenti possono arrivare a 200 mila euro per progetto. Possono partecipare: micro, piccole e medie imprese (mpmi), singolarmente o in partenariato. Le grandi imprese possono essere soggetti beneficiari solo se aggregate in partenariato alle mpmi e, comunque, non possono assumere il ruolo di capofila. Ciascuna impresa (sia singolarmente sia raggruppata in ati) può presentare una sola proposta progettuale, pena l'esclusione. Le Università e gli organismi di ricerca non possono essere beneficiari ma possono partecipare attraverso accordi di ricerca contrattuale con uno o più beneficiari. Le domande di contributo sono redatte e presentate al Centro di Competenza Start 4.0 esclusivamente on-line, previo rilascio delle credenziali di accesso, attraverso il **sistema** informatico accessibile dal sito <http://www.start4-0.it/bandi-attivi>. L'accessibilità al **sistema** informatico per la sottomissione della domanda sarà disponibile entro la metà del mese di dicembre 2019. Le domande dovranno essere sottomesse entro il 31/01/2020. Ai fini del rispetto del termine di presentazione delle domande, fa fede la data e l'ora di convalida finale effettuata tramite il **sistema** informatico. Le domande presentate fuori termine saranno considerate inammissibili. Sul sito www.start4-0.it nella sezione dedicata al bando sarà disponibile una lista di FAQ e un indirizzo e-mail (bandi@start4-0.it) a supporto della predisposizione. Start 4.0 Con sede in corso Perrone, vicino all'area di Ponte Morandi, Start 4.0, finanziato dal Mise,



BizJournal Liguria

Genova, Voltri

Start 4.0 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. 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). 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 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.

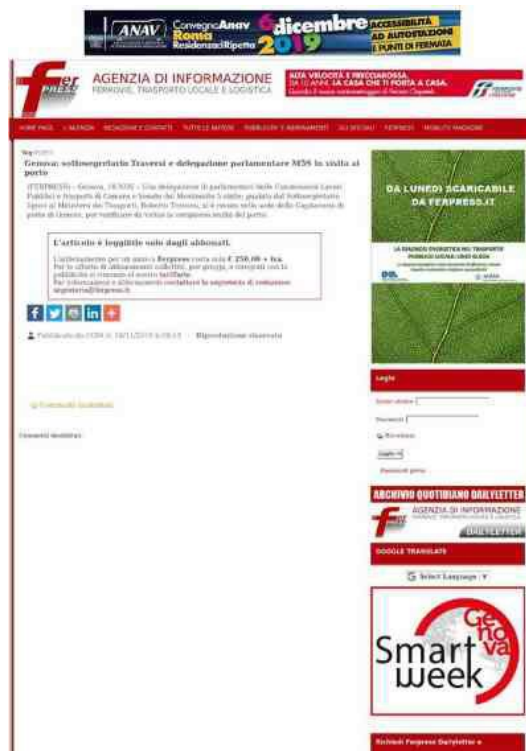
Al via i nuovi servizi legati al processo doganale di gestione delle merci in esportazione

Genova - Dopo il **porto** di Savona, Logistica Digitale avvia un nuovo servizio anche sul **porto** di **Genova**. Partiranno infatti oggi, 18 novembre, i servizi legati al processo doganale di gestione delle merci in esportazione (T1) secondo le nuove normative che la locale sezione della dogana sta emanando. Un' altra importante novità per il completamento del processo di digitalizzazione relativo alla Piattaforma Logistica Nazionale. L' operazione segue infatti quella sul **porto** di Savona - Vado Ligure dove la scorsa settimana è partito il programma di servizi Port Community Sistem Operativo (PCSO) realizzato da Logistica Digitale. Terminata la fase di accreditamento iniziale degli operatori, a partire da questa settimana è stata garantita la disponibilità delle seguenti funzionalità relative al ciclo di importazione: elaborazione dei manifesti merci in arrivo; messa a disposizione di un servizio di interrogazione A3. In queste settimane verrà reso disponibile anche il sistema di acquisizione automatico delle dichiarazioni doganali e, in alternativa, un servizio di upload manuale delle dichiarazioni per tutte le tipologie di dichiarazioni (complete di esito e nel formato standard doganale). Dai primi di dicembre è prevista inoltre la partenza delle funzionalità di gestione del ciclo di esportazione ed in particolare la produzione dei manifesti merci in partenza per la merce in container e relativa disponibilità per il terminal della merce imbarcabile.



Genova: sottosegretario Traversi e delegazione parlamentare M5S in visita al porto

(FERPRESS) - **Genova**, 18 NOV - Una delegazione di parlamentari delle Commissioni Lavori Pubblici e trasporti di Camera e Senato del Movimento 5 stelle, guidata dal Sottosegretario ligure al Ministero dei Trasporti, Roberto Traversi, si è recata nella sede della Capitaneria di **porto** di **Genova**, per verificare da vicino la complessa realtà del **porto**. La delegazione è stata accolta dal direttore marittimo della Liguria Ammiraglio Nicola Carlone nonché dai Comandanti dei porti di Savona e La Spezia. Si tratta della decima tappa di un percorso avviato mesi fa dai parlamentari M5s sul territorio nazionale per verificare lo stato di salute del sistema portuale nazionale. "I porti, con il loro traffico di merci e persone, rappresentano una grande ricchezza con ricadute enormi per il nostro Paese e per questo vanno tutelati. In quest' ottica stiamo cercando di aumentare la sensibilità al tema dell' inquinamento, e dal 2020, verrà attivato un sistema di elettrificazione delle banchine proprio per migliorare la qualità ambientale". Così il Sottosegretario Traversi che poi ha aggiunto: "Ogni giorno la Capitaneria di **Porto** svolge un lavoro prezioso che diventa sempre più complesso e per garantirne la qualità, con un emendamento alla legge di bilancio cercheremo di incrementare il numero del personale, continuando un percorso iniziato dallo scorso anno". Il presidente della Commissione Lavori Pubblici Mauro Coltorti ha poi sottolineato: "La visita di oggi, come quelle già effettuate nei mesi scorsi sono passi importanti anche in prospettiva delle autostrade del mare. Il trasporto marittimo infatti sta subendo un incremento decisivo che vogliamo promuovere e sostenere con interventi concreti". Alla visita hanno partecipato i senatori Agostino Santillo, Sabrina Ricciardi, Gabrielle Di Girolamo, Mattia Crucoli e i Deputati Marco Rizzone, Carmela Grippa e Angela Raffa, accompagnati dal Comandante Fabrizio Giovannone. Dopo **Genova**, Ancona, Cagliari, Civitavecchia, Livorno, Messina, Milazzo, Napoli, Olbia, Ortona, Pescara, Sassari, Taranto, **Porto** Torres, Viareggio, il prossimo appuntamento sarà Trieste!".



Terminal Costa a Genova, Palomba: "Siamo a una svolta"

ELISABETTA BIANCALANI

di Elisabetta Biancalani lunedì 18 novembre 2019 GENOVA - "Ci sono diversi tavoli aperti e di concreto c'è sicuramente la nostra volontà ad avere una casa stabile a Genova. Ci sono tavoli aperti con le istituzioni locali, come **Autorità** portuale e Regione Liguria e Comune. I lavori vanno avanti e se qualche mese fa ero un po' più pessimista sulle difficoltà, credo che adesso si sia raggiunta una svolta importante e credo che nei prossimi mesi riusciremo a vedere qualcosa di più concreto". Così il direttore generale di Costa Crociere, Neil Palomba, a Primocanale parla di una svolta importante sul caso terminal a Genova. Collocazione? "Calata Gadda dovrebbe essere la destinazione del terminal ma anche tutta l'area delle Riparazioni navali è all'interno di un progetto di rifacimento anche di quell'area per dare la possibilità a tutti gli operatori di poter comunque continuare il proprio progetto". Di questa svolta chiediamo conto al presidente del porto di Genova-Savona Paolo Emilio Signorini: "Con Regione e Comune abbiamo deciso di studiare tutte le problematiche tecniche ambientali e demaniali per ipotizzare l'investimento. Toti è stato molto chiaro: è un investimento che può avere una sua fattibilità nella misura in cui il proponente si fa carico di creare consenso tra i concessionari, che devono essere ricollocati, in una altra parte del porto. Noi siamo proattivi ma non possiamo immaginare di avviare una fase conflittuale per una situazione di questo tipo".

Approfondimenti

- Costa Crociere 'sposa' Savona, concessione fino al 2044 e nuovi investimenti
- Progetto di Costa Crociere per la Val Polcevera: sarà presentato il 26 marzo
- Costa Crociere torna a Genova e lancia un progetto a Certosa
- Costa Crociere contro lo spreco, ecco l'accordo per donare gli alimenti
- 1325 milioni di euro e 700 posti di lavoro l'impatto di Costa Crociere su Savona

Video

- Costa Crociere 'sposa' Savona, concessione fino al 2044 e nuovi investimenti
- Costa Crociere dedica alla Toscana la seconda nave alimentata a Lig, la presentatrice
- Savona, nuova banchina al porto, Costa Crociere: "Accogliamla nella nuova ammiraglia"
- Savona, inaugurata nuova banchina per Costa Crociere



Summit Italia-Svizzera su logistica e trasporti

18 Nov, 2019' Un Mare di Svizzera 2 ' in programma al LAC di Lugano, mercoledì 20 novembre. LUGANO - Coni d'ombra sulle linee ferroviarie che dovrebbero comporre l'asse fra Nord e Sud, ovvero fra AlpTransit e, attraverso Milano e il Terzo Valico, i porti del Mediterraneo. Ritardi nella realizzazione di infrastrutture strategiche, una 'bolletta' logistica troppo alta per le aziende di trasporto e spedizioni che in Ticino, come in Lombardia, conducono una battaglia quotidiana per l'efficienza e la competitività. Questo il fil rouge che collegherà le sessioni di 'Un Mare di Svizzera 2', il convegno che si svolgerà mercoledì, 20 novembre, al LAC e che vedrà, fra gli altri, la presenza dei due sindaci di Lugano, Marco Borradori e di Genova, Marco Bucci, del presidente del Gran Consiglio del Ticino, Claudio Franscella, dei vertici della Regione Liguria e della Regione Lombardia e del consigliere nazionale e membro della commissione Trasporti, Fabio Regazzi. Al confronto, organizzato dall'Associazione svizzera dell'autotrasporto, ASTAG, attraverso la sezione Ticino, parteciperanno tutte le categorie più rappresentative del trasporto, della logistica e delle spedizioni, in Svizzera e nella macro area produttiva e industriale del nord ovest italiano. È prevista anche la presenza del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale.

Summit Italia-Svizzera su logistica e trasporti
 18 Nov 2019

Un Mare di Svizzera 2' in programma al LAC di Lugano, mercoledì 20 novembre.

LUGANO - Coni d'ombra sulle linee ferroviarie che dovrebbero comporre l'asse fra Nord e Sud, ovvero fra AlpTransit e, attraverso Milano e il Terzo Valico, i porti del Mediterraneo. Ritardi nella realizzazione di infrastrutture strategiche, una 'bolletta' logistica troppo alta per le aziende di trasporto e spedizioni che in Ticino, come in Lombardia, conducono una battaglia quotidiana per l'efficienza e la competitività.

Questo il fil rouge che collegherà le sessioni di 'Un Mare di Svizzera 2', il convegno che si svolgerà mercoledì, 20 novembre, al LAC e che vedrà, fra gli altri, la presenza dei due sindaci di Lugano, Marco Borradori e di Genova, Marco Bucci, del presidente del Gran Consiglio del Ticino, Claudio Franscella, dei vertici della Regione Liguria e della Regione Lombardia e del consigliere nazionale e membro della commissione Trasporti, Fabio Regazzi.

Al confronto, organizzato dall'Associazione svizzera dell'autotrasporto, ASTAG, attraverso la sezione Ticino, parteciperanno tutte le categorie più rappresentative del trasporto, della logistica e delle spedizioni, in Svizzera e nella macro area produttiva e industriale del nord ovest italiano. È prevista anche la presenza del presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale.

Toremare
 RINCHI MARITTIMA
ALDO SPADONI
 Telefono - 0586 248111
 Fax 0586 248200

CTN
 COMPAGNIE TUNISIENNE DE NAVIGATION
 www.ctn.tn

Video

Your browser does not currently recognize any of the video formats.

The Medi Telegraph

Genova, Voltri

I porti italiani e l' economia svizzera, convegno a Lugano

SIMONE GALLOTTI

Lugano - Coni d' ombra sulle linee ferroviarie che dovrebbero comporre l' asse fra Nord e Sud, ovvero fra AlpTransit e, attraverso Milano e il Terzo valico , i porti del Mediterraneo. Ritardi nella realizzazione di infrastrutture strategiche, una "bolletta" logistica troppo alta per le aziende di trasporto e spedizioni che in Ticino, come in Lombardia, conducono una battaglia quotidiana per l' efficienza e la competitività. Questo il fil rouge che collegherà le sessioni di " Un Mare di Svizzera 2 ", il convegno che si svolgerà mercoledì prossimo, 20 novembre, al LAC e che vedrà, fra gli altri, la presenza dei due sindaci di Lugano, Marco Borradori e di Genova, Marco Bucci, del presidente del Gran Consiglio del Ticino, Claudio Franscella , dei vertici della Regione Liguria e della Regione Lombardia e del Consigliere Nazionale e membro della Commissione Trasporti, Fabio Regazzi. Al confronto, organizzato dall' Associazione svizzera dell' autotrasporto, ASTAG, attraverso la sezione Ticino, parteciperanno tutte le categorie più rappresentative del trasporto, della logistica e delle spedizioni, in Svizzera e nella macro area produttiva e industriale del nord ovest italiano. È prevista - si legge in una nota - anche la presenza del Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale**. Moderatore Simone Gallotti, giornalista del MediTelegraph.



L' intervista Per farcela ci vuole una squadra in campo: le istituzioni, e le due compagnie di crociera, Msc e Costa Bella idea, ma la realtà è che per Roma c' è un monopolista e il biglietto costa come il "Milano-New York"

Odone "New York? Aeroporto già al lavoro sulla proposta di Bucci"

di Massimo Minella Da Genova a New York? Affinché anche questa non si riveli una "rotta inconcludente", come cantavamo Dalla e De Gregori (ma quella era via mare), l' aeroporto si è già messo al lavoro sull' idea lanciata dal sindaco Marco Bucci. Ipotesi non certo semplice da realizzare e che si innesta in un contesto in cui il "Colombo" sicuramente cresce, ma ancora sconta situazioni pesanti, come il monopolio di Alitalia sulla rotta Genova-Roma, con costi superiori al volo Milano-New York. A sollevare il caso è Alessandro Terrile, consigliere comunale Pd. «Una bella idea, quella di Bucci - spiega - ma che non tiene conto della realtà. Per andare a Roma i voli sono in mano a una compagnia monopolista e un biglietto per venerdì prossimo costa 512,77 euro, mentre uno per New York da Milano 594,22». Paolo Odone, presidente del "Colombo", spiega come lo sforzo in atto per rilanciare lo scalo stia cominciando a dare i suoi frutti, anche se il lavoro da fare sia ancora parecchio. «Partiranno i lavori nel 2020 per raddoppiare l' aerostazione e dobbiamo migliorare le infrastrutture per arrivare più rapidi alla stazione» dice. «Ma credo che sia stata intrapresa la rotta giusta». **Ma dell' idea di un volo Genova-New York che ne dice, presidente Odone?** «Che ne parliamo dalle 7 di stamattina con il direttore generale. Dico sì per entusiasmo, anche se so che il lavoro da fare non è poco». **E cosa ci vorrebbe per tradurre da sogno a realtà questa idea?** «Ci vuole una squadra in campo. Una squadra di cui fanno parte le istituzioni, regione, comune, **autorità portuale**, ma anche le due compagnie armatoriali di crociera, Msc e Costa.

La differenza potrebbe arrivare proprio da loro». **Che intende dire?** «Innanzitutto che non bisogna mai rinunciare in partenza a una proposta su cui provare a lavorare, come appunto quella del volo per New York. Poi che le crociere possono davvero rappresentare l' elemento su cui fare leva. Lo ha detto anche il sindaco Bucci, una delle cose su cui l' aeroporto deve migliorarsi è sul rapporto con le crociere, diventando uno degli scali di riferimento per i passeggeri stranieri. Per un americano proporre Roma o Genova per la sua crociera nel Mediterraneo non fa differenza, si sceglie l' offerta migliore. Noi siamo la prima regione d' Italia nelle crociere, con oltre tre milioni di passeggeri. Ragioniamone insieme con la famiglia Aponte e con Costa. Così potremmo farcela». Sicuro? «Non è un momento esaltante per l' aviation e il precedente di Bologna deve farci riflettere». Cioè? Il volo per Philadelphia è stato cancellato a metà stagione. Gli ordini di grandezza sono diversi, Bologna fa otto milioni di passeggeri e Philadelphia non è New York, ma per lanciare voli diretti negli Stati Uniti ci vuole un buon bacino di riferimento, un grande gioco di squadra pubblico e solidi alleati privati. Per questo ho parlato di Msc e di Costa. Ripeto, è una cosa da sperimentare e lo faremo. Anzi,



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

lo stiamo già facendo. Abbiamo già iniziato a parlarne al nostro interno». Parlava di bacino d'utenza. Quello di Genova non è enorme... «E infatti uno degli obiettivi su cui stiamo lavorando è quello di ampliarlo fino a Basso Piemonte e Lombardia. E poi siamo concentrati sul raddoppio dell'aeroporto da completare in 36 mesi e sulle infrastrutture da migliorare. C'è tanto lavoro, ma non ci spaventa». © RIPRODUZIONE RISERVATA

La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Ampliamento del Garibaldi I bandi entro fine anno

Il segretario dell' Authority fa il punto sugli impegni assunti dal terminalista Contship. L' avvio dei lavori sarà probabilmente possibile a metà del 2020

di Franco Antola LA SPEZIA Un mese, o poco più. L' orizzonte temporale per i bandi cui è subordinato l' avvio dei lavori di ampliamento di molo Garibaldi, da parte di Lsct, è questo. Un intervento che, come noto, è propedeutico anche agli interventi per lo sviluppo del settore crocieristico, con il nuovo molo su Calata Paita (a carico di Adsp) e la realizzazione del terminal crociere in project financing. In sostanza, Lsct ha promesso che i bandi arriveranno entro fine anno. «Le ultime informazioni ci dicono che la tempistica dovrebbe essere questa - conferma Francesco Di Sarcina, segretario generale dell' **Autorità di sistema portuale** - con l' impegno, quindi, a recuperare nella fase successiva i ritardi registrati rispetto alla data concordata inizialmente. Ritardi che, è stato detto, sono stati imposti dalla necessità di svolgere ulteriori approfondimenti tecnico-progettuali, che consentiranno però di procedere più celermente dopo». Se la tempistica verrà rispettata, significa che una volta pubblicati i bandi per i lavori, si tratterà di aspettare le offerte nell' arco dei successivi 35-60 giorni. Poi, una volta fatta l' aggiudicazione, si potranno iniziare i lavori, presumibilmente a metà 2020. Questo almeno il percorso più verosimile, rispetto al quale il rallentamento accumulato sul cronoprogramma complessivo, se la data di fine anno sarà effettivamente rispettata, risulterà alla fine di circa quattro mesi, che - pare di capire - potranno però essere recuperati. L' accordo per l' ampliamento di molto Garibaldi era stato siglato il 30 maggio scorso fra il direttore generale di Lsct-Gruppo Contship Italia Cecilia Eckelmann Battistello e la presidente dell' Adsp Carla Roncallo e prevedeva la pubblicazione dei bandi entro il 30 agosto successivo. Una data peraltro non rispettata, tanto che l' Adsp ha ritenuto di inviare, il mese scorso, una formale richiesta di spiegazioni all' interlocutore. Problema meramente tecnico-progettuale, aveva fatto sapere poco dopo la stessa numero uno di Contship Italia, con una dichiarazione al nostro giornale: «Il progetto molo Garibaldi - spiegava Battistello - è di straordinaria complessità viste le dimensioni dell' opera e la natura fine e normal-consolidata dei terreni di fondazione, per decine di metri di fondale», assicurando che la realizzazione delle opere avverrà comunque nel rispetto degli impegni assunti. Insomma, nessun disimpegno dalle strategie di crescita nello scalo spezzino, come qualcuno aveva temuto, ma prosecuzione dell' «ottimo rapporto di collaborazione con la Port Authority, con la soddisfazione di tutti». Ma cosa prevede l' accordo Lsct-Adsp? Con l' intesa firmata a maggio, in sostanza, **Autorità portuale** ha messo a disposizione del concessionario lo specchio acqueo dove verranno realizzati i lavori di ampliamento delle banchine, sulla base di un progetto esecutivo già pronto, con tutte le autorizzazioni previste. I nuovi spazi, insieme al riempimento degli spazi della Marina del Canaletto, consentiranno di operare circa 2,5 milioni di contenitori, mentre Adsp, per parte sua, ultimerà il completo riassetto dell' infrastruttura ferroviaria, grazie alla quale si riuscirà a movimentare la merce prevalentemente su ferro. A sottolineare l' importante valenza dell' accordo era stata la stessa Carla Roncallo, definendo la data della firma «un giorno importante per il nostro porto, perché conferma l' assoluto interesse da parte di un gruppo importante come Contship ad investire ingenti risorse sul nostro scalo, a dispetto di chi scommetteva sul contrario». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Gli interrogativi dopo la sentenza del Consiglio di Stato sul "pantouflage" contestato da Anac

«Caso Merlo, nessun effetto sui rapporti spezzini con Msc»

Di Sarcina esclude possibili ripercussioni sull'appalto per il terminal crociere aggiudicato alla compagnia di Aponte insieme a Royal e Costa

Il contenzioso fra Anac e l'ex presidente del porto di Genova Luigi Merlo, poi assunto come responsabile delle relazioni istituzionali di Msc Crociere, compagnia che si è aggiudicata con Costa e Royal Caribbean la realizzazione in project financing del terminal crociere, non avrà verosimilmente alcuna rilevanza sui rapporti in essere con la stessa Msc a Spezia. Lo dice il segretario generale di **Adsp** Francesco Di Sarcina, interpellato da La Nazione alla luce di qualche interrogativo sorto negli ultimi giorni. L'occasione per riparlare della vicenda Merlo-Anac è una recente sentenza del Consiglio di Stato che ha ribaltato una sentenza del Tar, attribuendo all'Autorità nazionale anticorruzione la competenza in materia di vigilanza e accertamento sui casi di pantouflage, ovvero l'assunzione o l'attivazione di rapporti di natura professionale con pubblici funzionari da parte di privati che abbiano avuto con essi rapporti negoziali. Nella fattispecie Msc, che nel frattempo Merlo ha lasciato. Merlo era stato assunto nel gennaio del 2017 da Msc Cruises, quindi entro un termine inferiore rispetto a quello previsto dalla legge, che è di tre anni. Era così scattata la censura dell'Anac, anche se sussisteva il dubbio su chi dovesse sanzionare l'ex dirigente pubblico. In ogni caso Merlo aveva impugnato il provvedimento di Anac, vincendo il primo round al Tar. Verdetto «rivisto» dal Consiglio di Stato. Un tema, quello dei rapporti Anac-Msc riemerso, recentemente, con l'inchiesta aperta a Napoli sul noleggio di alcune navi da Crociera della compagnia di Aponte per ospitare gli atleti delle Universiadi. Decisione contestata dal commissario Luisa Latella proprio con riferimento al divieto imposto da Anac con la delibera che bocciava il rapporto intercorrente fra Msc e Merlo. Due vicende, ovviamente, slegate fra loro ma che ha portato qualcuno ad ipotizzare conseguenze che su rapporti intercorrenti fra altre Autorità pubbliche, come l'**Adsp** spezzina, e Msc. Scenari verosimili? Il segretario generale Di Sarcina, li esclude. «Fra queste situazioni - osserva - vedo distanze siderali. Intanto, nel rapporto con Msc per il terminal crocieristico non siamo di fronte ad un contratto ma ad una aggiudicazione. Eppoi mi viene da osservare che il problema di Merlo riguardava un ente diverso, cioè quello di cui era presidente, il porto di Genova. Noi che c'entriamo? Andremo sicuramente avanti con i nostri programmi». Franco Antola.

La Spezia 19 NOVEMBRE 2019 | L'ESPRESSO

Ampliamento del Garibaldi I bandi entro fine anno

Il segretario dell'Autorità ha parlato sugli impegni assunti dal terminalista Comipi. L'avvio dei lavori sarà probabilmente possibile a metà del 2020

di Franco Antola

Il porto di Genova, con il suo terminal crocieristico, è uno dei più importanti del Mediterraneo. E ora si prepara ad ampliare il suo terminal, con un progetto che sarà realizzato in project financing. Il terminalista Comipi, che ha vinto la gara, è la compagnia di Aponte, insieme a Royal Caribbean e Costa. Il progetto prevede la costruzione di un terminal di 150 mila metri quadrati, con 10 ponti di attracco e 10 ponti di imbarco. Il terminal sarà realizzato in project financing, con un investimento di 1,5 miliardi di euro. Il terminal sarà realizzato in project financing, con un investimento di 1,5 miliardi di euro. Il terminal sarà realizzato in project financing, con un investimento di 1,5 miliardi di euro.

«Caso Merlo, nessun effetto sui rapporti spezzini con Msc»

Di Sarcina esclude possibili ripercussioni sull'appalto per il terminal crociere aggiudicato alla compagnia di Aponte insieme a Royal e Costa

di Franco Antola

Il contenzioso fra Anac e l'ex presidente del porto di Genova Luigi Merlo, poi assunto come responsabile delle relazioni istituzionali di Msc Crociere, compagnia che si è aggiudicata con Costa e Royal Caribbean la realizzazione in project financing del terminal crociere, non avrà verosimilmente alcuna rilevanza sui rapporti in essere con la stessa Msc a Spezia. Lo dice il segretario generale di **Adsp** Francesco Di Sarcina, interpellato da La Nazione alla luce di qualche interrogativo sorto negli ultimi giorni. L'occasione per riparlare della vicenda Merlo-Anac è una recente sentenza del Consiglio di Stato che ha ribaltato una sentenza del Tar, attribuendo all'Autorità nazionale anticorruzione la competenza in materia di vigilanza e accertamento sui casi di pantouflage, ovvero l'assunzione o l'attivazione di rapporti di natura professionale con pubblici funzionari da parte di privati che abbiano avuto con essi rapporti negoziali. Nella fattispecie Msc, che nel frattempo Merlo ha lasciato. Merlo era stato assunto nel gennaio del 2017 da Msc Cruises, quindi entro un termine inferiore rispetto a quello previsto dalla legge, che è di tre anni. Era così scattata la censura dell'Anac, anche se sussisteva il dubbio su chi dovesse sanzionare l'ex dirigente pubblico. In ogni caso Merlo aveva impugnato il provvedimento di Anac, vincendo il primo round al Tar. Verdetto «rivisto» dal Consiglio di Stato. Un tema, quello dei rapporti Anac-Msc riemerso, recentemente, con l'inchiesta aperta a Napoli sul noleggio di alcune navi da Crociera della compagnia di Aponte per ospitare gli atleti delle Universiadi. Decisione contestata dal commissario Luisa Latella proprio con riferimento al divieto imposto da Anac con la delibera che bocciava il rapporto intercorrente fra Msc e Merlo. Due vicende, ovviamente, slegate fra loro ma che ha portato qualcuno ad ipotizzare conseguenze che su rapporti intercorrenti fra altre Autorità pubbliche, come l'**Adsp** spezzina, e Msc. Scenari verosimili? Il segretario generale Di Sarcina, li esclude. «Fra queste situazioni - osserva - vedo distanze siderali. Intanto, nel rapporto con Msc per il terminal crocieristico non siamo di fronte ad un contratto ma ad una aggiudicazione. Eppoi mi viene da osservare che il problema di Merlo riguardava un ente diverso, cioè quello di cui era presidente, il porto di Genova. Noi che c'entriamo? Andremo sicuramente avanti con i nostri programmi». Franco Antola.

Citta della Spezia

La Spezia

E se i terroristi prendessero di mira il Muggiano? Oggi l'esercitazione

Golfo dei Poeti - Un attacco terroristico nel terminal cantiere integrato del Muggiano del porto. Fortunatamente si è trattato solo di un' esercitazione disposta dalla Capitaneria di porto - **autorità** designata per la security marittima - per verificare i processi di coordinamento e attività sinergiche tra Amministrazioni e l' **adeguatezza** delle procedure previste dal "piano di security" dell' impianto **portuale**. L' ESERCITAZIONE - Nelle prime ore della mattinata di venerdì, dalle 08.50 fino alle 10.30, si è svolta presso la Fincantieri del Muggiano - un' esercitazione complessa di security, alla quale hanno partecipato, sotto il coordinamento della sala operativa della Capitaneria di porto spezzina, uomini e mezzi della Guardia Costiera, dell' Arma dei Carabinieri, della Polizia di Frontiera, della Guardia di Finanza, della Dogana, dei Vigili del Fuoco e della locale **Autorità di sistema portuale**. Tutte le fasi dell' esercitazione si sono svolte con il diretto coinvolgimento della Prefettura che ha seguito l' esercitazione, raccordandone fasi ed azioni. LA SIMULAZIONE - L' esercitazione si è sviluppata simulando un innalzamento del livello di security disposto dal Comando generale per rischi di un probabile attacco terroristico al terminal "Cantiere Integrato del Muggiano". A seguito di attenti controlli svolti dal personale addetto alla security del terminal, veniva rinvenuto un pacco sospetto a bordo di una nave in costruzione; dalla Capitaneria di porto, veniva prontamente richiesto l' invio di artificieri della Polizia di Stato, supportati da unità cinofile, per la messa in sicurezza del presunto ordigno. Nel frattempo la sala operativa della Capitaneria di porto impartiva disposizioni per tutelare l' incolumità delle persone presenti, della nave stessa e dell' impianto **portuale**; contemporaneamente tutte le navi del porto venivano avvisate della potenziale minaccia per l' attuazione delle misure di autoprotezione previste dai rispettivi piani di sicurezza. Il rapido simulato dispiegamento di risorse umane e mezzi degli Enti coinvolti e delle Forze di Polizia garantiva un efficace presidio di sicurezza; fortunatamente, dopo gli accertamenti e le verifiche svolte dagli artificieri, il pacco sospetto veniva dichiarato non pericoloso e conseguentemente rimosso. Rientrata l' emergenza, il terminal e la nave continuavano nelle previste attività lavorative, con il ritorno all' ordinario livello di security. LE RISULTANZE - L' esercitazione, a cui ha fatto seguito una riunione "a caldo" di tutti i partecipanti presso gli uffici della Capitaneria di porto, si è conclusa con esito assolutamente positivo, permettendo alle Amministrazioni ed ai Comandi intervenuti di testare direttamente l' efficacia delle vigenti procedure di security dell' impianto **portuale**. Lunedì 18 novembre 2019 alle 17:14:36 Redazione.



Da Sapir l' area per la nuova banchina e Bonaccini annuncerà il bando

La realizzazione dello scalo attrezzato in largo Trattaroli strategico anche per la nascita del nuovo terminal

ANDREA TARRONI

RAVENNA Promette di essere una fine 2019 intensa per il progetto Hub portuale. Ieri mattina, una firma importante che segna un passo avanti per la realizzazione del piano che rivoluzionerà il porto di Ravenna. E venerdì giungerà il presidente della Regione, Stefano Bonaccini. Il numero uno di viale Aldo Moro incontrerà il presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, Daniele Rossi, e la stampa. Si fa sempre più palpabile, pertanto, un' accelerazione per la pubblicazione del bando per il progetto complessivo. Intanto comunque si sono creati i presupposti per la creazione della nuova grande banchina lunga più di 1000 metri che sorgerà in Largo Trattaroli. Ed il passaggio imprescindibile era la cessione di un' area da 29mila metri all' Adsp da parte di Sapir. Atto ieri ufficializzato di fronte al notaio. A firmare c' erano l' Amministratore delegato di Sapir, Mauro Pepoli, edil presidente di via Antico Squero, Rossi, che hanno vergato il contratto con il quale Sapir cede gratuitamente l' area. «La stipula di questo contratto - ha dichiarato il presidente dell' Adsp - rappresenta un passaggio importante in vista dell' imminente pubblicazione del bando di gara del Progetto Ravenna Port Hub». Un passo avanti quindi per la "rivoluzione" che ha come piatto forte l' approfondimento del Candiano e che segna, nelle parole di Rossi, «il posizionamento di un altro tassello del complesso iter tecnico-autorizzativo che ci consente di avvicinarci alla pubblicazione del bando di gara e testimonia quanto la comunità portuale sia consapevole dell' impossibilità di uno sviluppo futuro del nostro scalo ed una crescita dei traffici che non passi attraverso la realizzazione del Progetto Ravenna Port Hub». «Sapir ha commentato il Presidente Riccardo Sabadini - fu costituita per realizzare il porto e ne ha segnato le tappe fondamentali di sviluppo fino alla costituzione dell' **Autorità portuale** nel 1994. Oggi con questa firma, mettendo a disposizione le aree per la realizzazione delle banchine del nuovo terminal container, mi sembra che si compia un passo importante nel perseguire la missione avviata oltre 60 anni fa sotto la presidenza di Enrico Mattei». Da parte del numero uno di Sapir anche la sottolineatura di come l' atto firmato sia un passo in avanti per la costruzione di una banchina a servizio di tutta la portualità, ma strategica in primis per l' azienda a maggioranza pubblica: «Questo atto conferma la nostra piena collaborazione al progetto Ravenna Port Hub - spiega Sabadini -, che abbiamo sostenuto fin dall' inizio l' impegno dell' attuale presidente nel rafforzare il **sistema portuale** ravennate. Ma testimonia anche - conclude il presidente di Sapir- la serietà delle nostre intenzioni a investire nel nuovo terminal».



Fondali e logistica, conto alla rovescia per il bando di gara

Intanto la Sapir ha ceduto gratuitamente all' Adsp un' area in Trattaroli

Conto alla rovescia per la pubblicazione del bando di gara per i lavori del progetto hub portuale. Venerdì si terrà un convegno al quale interverrà anche il presidente della Regione, Stefano Bonaccini. Nell' occasione, verrà annunciata la pubblicazione del bando da 250 milioni. Propedeutica al progetto è anche la cessione gratuita all' Adsp, da parte di Sapir, di un' area di 29mila mq in Penisola Trattaroli. Ieri mattina, l' amministratore delegato, Mauro Pepoli, e il presidente dell' AdSP, Daniele Rossi, hanno sottoscritto il contratto di cessione. «La stipula di questo contratto - spiega Rossi - rappresenta un passaggio importante in vista dell' imminente pubblicazione del bando di gara del progetto Hub. Oltre ai fondali, all' adeguamento delle banchine esistenti e alla realizzazione di aree per la logistica, prevediamo la costruzione di una nuova banchina di oltre mille metri proprio in Penisola Trattaroli, lato Canale». L' area ceduta da Sapir gratuitamente «è un altro tassello del complesso iter tecnico-autorizzativo che ci consente di avvicinarci alla pubblicazione del bando di gara e testimonia quanto la comunità portuale sia consapevole dell' impossibilità di uno sviluppo futuro del nostro scalo che non passi attraverso la realizzazione del progetto». «Questo atto - commenta il presidente di Sapir, Riccardo Sabadini - conferma sia la nostra piena collaborazione al progetto Hub, tanto che abbiamo sostenuto fin dall' inizio l' impegno dell' attuale presidente nel comune interesse a rafforzare il sistema portuale, sia la serietà delle nostre intenzioni a investire nel nuovo terminal container». I.t.



Il sistema portuale è un complesso di opere che si stanno realizzando in questi giorni. Il progetto Hub è un'opera di grande portata che coinvolgerà un'area di oltre 250 mila metri quadrati. La cessione dell'area di 29 mila metri quadrati in Penisola Trattaroli è un tassello importante per la realizzazione del progetto. Il presidente della Regione, Stefano Bonaccini, interverrà venerdì al convegno di presentazione del bando di gara. Il presidente dell'AdSP, Daniele Rossi, ha sottolineato l'importanza di questo contratto per la comunità portuale. Il presidente di Sapir, Riccardo Sabadini, ha confermato la piena collaborazione all'opera. Il sistema portuale è un'opera di grande portata che coinvolgerà un'area di oltre 250 mila metri quadrati. La cessione dell'area di 29 mila metri quadrati in Penisola Trattaroli è un tassello importante per la realizzazione del progetto. Il presidente della Regione, Stefano Bonaccini, interverrà venerdì al convegno di presentazione del bando di gara. Il presidente dell'AdSP, Daniele Rossi, ha sottolineato l'importanza di questo contratto per la comunità portuale. Il presidente di Sapir, Riccardo Sabadini, ha confermato la piena collaborazione all'opera.

AdSP Mare Adriatico centro-settentrionale: cessione gratuita area da SAPIR

(FERPRESS) - Civitavecchia, 18 NOV - Questa mattina, l' Amministratore Delegato di Sapis Mauro Pepoli ed il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale **Daniele Rossi** hanno sottoscritto davanti al notaio il contratto con il quale Sapis cede gratuitamente all' **AdSP** un' area di sua proprietà, situata in Penisola Trattaroli, di 29.000mq di ampiezza. "La stipula di questo contratto - ha dichiarato il Presidente dell' **AdSP**, **Daniele Rossi** - rappresenta un passaggio importante in vista dell' imminente pubblicazione del bando di gara del Progetto "Ravenna Port Hub". Il Progetto infatti, oltre all' approfondimento dei fondali, all' adeguamento delle banchine esistenti ed alla realizzazione di aree per la logistica, prevede la costruzione di una nuova banchina della lunghezza di oltre 1.000 mt proprio in Penisola Trattaroli lato Canale. L' area oggi ceduta da Sapis gratuitamente è un altro tassello del complesso iter tecnico-autorizzativo che ci consente di avvicinarci alla pubblicazione del bando di gara e testimonia quanto la comunità portuale sia consapevole dell' impossibilità di uno sviluppo futuro del nostro scalo ed una crescita dei traffici che non passi attraverso la realizzazione del Progetto Ravenna Port Hub". "Sapis- ha commentato il Presidente Riccardo Sabadini - fu costituita per realizzare il porto e ne ha segnato le tappe fondamentali di sviluppo fino alla costituzione dell' Autorità portuale nel 1994. Oggi con questa firma, mettendo a disposizione le aree per la realizzazione delle banchine del nuovo terminal container, mi sembra che si compia un passo importante nel perseguire la missione avviata oltre 60 anni fa sotto la presidenza di Enrico Mattei. Questo atto conferma sia la nostra piena collaborazione al progetto Ravenna Port Hub, del resto abbiamo sostenuto fin dall' inizio l' impegno dell' attuale Presidente nel comune interesse a rafforzare il sistema portuale ravennate, sia la serietà delle nostre intenzioni a investire nel nuovo terminal".



SAPIR cede gratuitamente un' area di 29mila metri all' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale

Rossi: questo contratto rappresenta un passaggio importante in vista dell'imminente pubblicazione del bando di gara del progetto "Ravenna Port Hub" La Porto Intermodale Ravenna Spa (SAPIR), la società pubblica costituita nel 1957 per progettare e costruire il porto di Ravenna, ha ceduto gratuitamente un' area di 29mila metri quadri, situata in Penisola Trattaroli, all' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centro Settentrionale. La cessione è stata formalizzata oggi davanti al notaio dall' amministratore delegato di SAPIR, Mauro Pepoli, e dal presidente dell' AdSP, Daniele Rossi. «La stipula di questo contratto - ha sottolineato Rossi - rappresenta un passaggio importante in vista dell' imminente pubblicazione del bando di gara del progetto "Ravenna Port Hub". Il progetto infatti, oltre all' approfondimento dei fondali, all' adeguamento delle banchine esistenti ed alla realizzazione di aree per la logistica, prevede la costruzione di una nuova banchina della lunghezza di oltre mille metri proprio in Penisola Trattaroli lato Canale. L' area oggi ceduta da SAPIR gratuitamente è un altro tassello del complesso iter tecnico-autorizzativo che ci consente di avvicinarci alla pubblicazione del bando di gara e testimonia quanto la comunità portuale sia consapevole dell' impossibilità di uno sviluppo futuro del nostro scalo ed una crescita dei traffici che non passi attraverso la realizzazione del progetto Ravenna Port Hub». «SAPIR- ha commentato il presidente dell' azienda, Riccardo Sabadini - fu costituita per realizzare il porto e ne ha segnato le tappe fondamentali di sviluppo fino alla costituzione dell' Autorità Portuale nel 1994. Oggi con questa firma, mettendo a disposizione le aree per la realizzazione delle banchine del nuovo terminal container, mi sembra che si compia un passo importante nel perseguire la missione avviata oltre 60 anni fa sotto la presidenza di Enrico Mattei. Questo atto conferma sia la nostra piena collaborazione al progetto Ravenna Port Hub, del resto abbiamo sostenuto fin dall' inizio l' impegno dell' attuale presidente nel comune interesse a rafforzare il sistema portuale ravennate, sia la serietà delle nostre intenzioni a investire nel nuovo terminal».



Ravenna Today

Ravenna

Verso l' hub portuale: in Penisola Trattaroli verrà realizzata una nuova banchina

Il progetto infatti, oltre all' approfondimento dei fondali, all' adeguamento delle banchine esistenti e alla realizzazione di aree per la logistica, prevede la costruzione di una nuova banchina

Lunedì mattina l' Amministratore Delegato di Sapir Mauro Pepoli e il Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** Daniele Rossi hanno sottoscritto davanti al notaio il contratto con il quale Sapir cede gratuitamente all' **Autorità** un' area di sua proprietà, situata in Penisola Trattaroli, di 29.000 metri quadri di ampiezza. "La stipula di questo contratto - ha dichiarato il Presidente dell' AdSP, Daniele Rossi - rappresenta un passaggio importante in vista dell' imminente pubblicazione del bando di gara del Progetto "Ravenna Port Hub". Il progetto infatti, oltre all' approfondimento dei fondali, all' adeguamento delle banchine esistenti e alla realizzazione di aree per la logistica, prevede la costruzione di una nuova banchina della lunghezza di oltre 1.000 mt proprio in Penisola Trattaroli lato Canale. L' area ceduta da Sapir gratuitamente è un altro tassello del complesso iter tecnico-autorizzativo che ci consente di avvicinarci alla pubblicazione del bando di gara e testimonia quanto la comunità **portuale** sia consapevole dell' impossibilità di uno sviluppo futuro del nostro scalo ed una crescita dei traffici che non passi attraverso la realizzazione del Progetto Ravenna Port Hub". "Sapir - ha commentato il Presidente Riccardo Sabadini - fu costituita per realizzare il porto e ne ha segnato le tappe fondamentali di sviluppo fino alla costituzione dell' **Autorità portuale** nel 1994. Oggi con questa firma, mettendo a disposizione le aree per la realizzazione delle banchine del nuovo terminal container, mi sembra che si compia un passo importante nel perseguire la missione avviata oltre 60 anni fa sotto la presidenza di Enrico Mattei. Questo atto conferma sia la nostra piena collaborazione al progetto Ravenna Port Hub, del resto abbiamo sostenuto fin dall' inizio l' impegno dell' attuale Presidente nel comune interesse a rafforzare il **sistema portuale** ravennate, sia la serietà delle nostre intenzioni a investire nel nuovo terminal".



Porto: Sapir cede gratuitamente all' Autorità Portuale l' area per una nuova banchina

Questa mattina, lunedì 18 novembre, l' Amministratore Delegato di Sapir Mauro Pepoli ed il Presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** Daniele Rossi hanno sottoscritto davanti al notaio il contratto con il quale Sapir cede gratuitamente all' AdSP un' area di sua proprietà, situata in Penisola Trattaroli, di 29.000mq di ampiezza. "La stipula di questo contratto - ha dichiarato il Presidente dell' AdSP, Daniele Rossi - rappresenta un passaggio importante in vista dell' imminente pubblicazione del bando di gara del Progetto "Ravenna Port Hub". Il Progetto infatti, oltre all' approfondimento dei fondali, all' adeguamento delle banchine esistenti ed alla realizzazione di aree per la logistica, prevede la costruzione di una nuova banchina della lunghezza di oltre 1.000 mt proprio in Penisola Trattaroli lato Canale. L' area oggi ceduta da Sapir gratuitamente è un altro tassello del complesso iter tecnico-autorizzativo che ci consente di avvicinarci alla pubblicazione del bando di gara e testimonia quanto la comunità **portuale** sia consapevole dell' impossibilità di uno sviluppo futuro del nostro scalo ed una crescita dei traffici che non passi attraverso la realizzazione del Progetto Ravenna Port Hub". "Sapir - ha commentato il Presidente Riccardo Sabadini - fu costituita per realizzare il porto e ne ha segnato le tappe fondamentali di sviluppo fino alla costituzione dell' **Autorità portuale** nel 1994. Oggi con questa firma, mettendo a disposizione le aree per la realizzazione delle banchine del nuovo terminal container, mi sembra che si compia un passo importante nel perseguire la missione avviata oltre 60 anni fa sotto la presidenza di Enrico Mattei. Questo atto conferma sia la nostra piena collaborazione al progetto Ravenna Port Hub, del resto abbiamo sostenuto fin dall' inizio l' impegno dell' attuale Presidente nel comune interesse a rafforzare il **sistema portuale** ravennate, sia la serietà delle nostre intenzioni a investire nel nuovo terminal".



L' Autorità Portuale riceve gratuitamente da Sapir le aree in penisola Trattaroli per la realizzazione di nuova banchina

Questa mattina, l' Amministratore Delegato di Sapir Mauro Pepoli ed il Presidente dell' **Autorità** di **Sistema Portuale** Daniele Rossi hanno sottoscritto davanti al notaio il contratto con il quale Sapir cede gratuitamente all' **AdSP** un' area di sua proprietà, situata in Penisola Trattaroli, di 29.000mq di ampiezza. 'La stipula di questo contratto - ha dichiarato il Presidente dell' **AdSP**, Daniele Rossi - rappresenta un passaggio importante in vista dell' imminente pubblicazione del bando di gara del Progetto 'Ravenna Port Hub'. Il Progetto infatti, oltre all' approfondimento dei fondali, all' adeguamento delle banchine esistenti ed alla realizzazione di aree per la logistica, prevede la costruzione di una nuova banchina della lunghezza di oltre 1.000 mt proprio in Penisola Trattaroli lato Canale. L' area oggi ceduta da Sapir gratuitamente è un altro tassello del complesso iter tecnico-autorizzativo che ci consente di avvicinarci alla pubblicazione del bando di gara e testimonia quanto la comunità **portuale** sia consapevole dell' impossibilità di uno sviluppo futuro del nostro scalo ed una crescita dei traffici che non passi attraverso la realizzazione del Progetto Ravenna Port Hub'. 'Sapir- ha commentato il Presidente Riccardo Sabadini - fu costituita per realizzare il porto e ne ha segnato le tappe fondamentali di sviluppo fino alla costituzione dell' **Autorità portuale** nel 1994. Oggi con questa firma, mettendo a disposizione le aree per la realizzazione delle banchine del nuovo terminal container, mi sembra che si compia un passo importante nel perseguire la missione avviata oltre 60 anni fa sotto la presidenza di Enrico Mattei. Questo atto conferma sia la nostra piena collaborazione al progetto Ravenna Port Hub, del resto abbiamo sostenuto fin dall' inizio l' impegno dell' attuale Presidente nel comune interesse a rafforzare il **sistema portuale** ravennate, sia la serietà delle nostre intenzioni a investire nel nuovo terminal'.



Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

Nca a caccia di talenti

Ingegneri, carpentieri e saldatori: decine di opportunità a Marina di Carrara

Si legge The Italian Sea Group, ma per Massa Carrara è da sempre Nca, uno dei più rinomati conglomerati della nautica internazionale, punto di riferimento assoluto nella progettazione e realizzazione di yacht fino a 200 metri: sogno lavorativo per moltissimi giovani apuani e non solo. Le occasioni, confermano dal gruppo, in questi mesi che precedono l'anno nuovo, ci sono: The Italian Sea Group cerca "giovani cervelli" da formare all'interno del porto di Marina di Carrara, «giovani ingegneri - specifica Alberto Ferri, responsabile delle risorse umane - anche appena laureati, che inizino a frequentare i nostri corsi di formazione e a fare esperienza, affinché diventino delle eccellenze. Ci sono al momento ottime prospettive di crescita». «Una selezione delicata- continua Ferri - è quella che riguarda i project manager: siamo alla ricerca, in questo periodo, di figure di questo tipo, referenti unici sempre a disposizione dell'armatore, che assieme a una squadra di professionisti tra ingegneri, architetti e tecnici siano in grado di effettuare un check-up attento e dettagliato dello yacht, fornendo indicazioni sugli interventi da eseguire e offrendo tutte le soluzioni per il miglior risultato possibile, senza mai perdere di vista il rapporto qualità- prezzo. Quella del project manager, capirete, è una figura molto difficile da trovare». Una breve chiacchierata con Filippo Menchelli, direttore amministrativo di Nca l'azienda di Giovanni Costantino, rende il quadro ancor più chiaro: «Attualmente in cantiere lavorano mille persone, tra diretti e indotto - spiega- E questo dà la misura del lavoro che c'è da fare. È una realtà in continua crescita. Il lavoro c'è e non manca. Senza sbilanciarmi troppo posso dire che per l'anno nuovo contiamo di incrementare ancora di più l'organico. È stimolante- continua- perché qui cerchiamo altissime specializzazioni e professionalità a tutti i livelli». A dimostrarlo ci sono i continui annunci che partono da The Italian Sea Group per la ricerca di alcune professionalità «non molto facili da reperire- dice sempre Menchelli- almeno per i nostri standard». «In questi mesi il gruppo è alla ricerca di carpentieri - interviene Ferri - che sappiano lavorare l'acciaio inox, ma che siano a conoscenza anche di attività di saldatura. Penso che riusciremmo a piazzare fin da subito almeno una decina di queste professionalità se arrivassero con i requisiti che cerchiamo. Anche i saldatori non bastano mai: a noi servono con il patentino e con una lunga esperienza nella cantieristica navale». Tenere d'occhio la sezione del "lavora con noi" è un buon consiglio, perché le possibilità di impiego sono sempre dietro la porta: per ottimizzare il controllo sulla filiera produttiva ed esercitare maggiore controllo su qualità, tempistiche e costi, ad esempio, The Italian Sea Group ha internalizzato alcune importanti lavorazioni tramite la creazione delle "business unit", quali l'Acciaieria- la Tappezzeria e la produzione di interni. «Ciclicamente ricerchiamo anche figure che esulano dal lavoro in cantiere o di ingegneria navale- dice Menchelli- D'altro canto il gruppo spazia e si fonde con il mondo dell'arte, del design, della cultura e del cibo, offrendo una totale esperienza di eccellenza italiana». Per sottoporre il proprio profilo e candidarsi a lavorare con The Italian Sea Group è possibile inviare il curriculum a: hr@admiraltecnomar.com. --



L'AZIENDA DELLA SETTIMANA: THE ITALIAN SEA GROUP



Nca a caccia di talenti

Ingegneri, carpentieri e saldatori: decine di opportunità a Marina di Carrara

Marina di Carrara - The Italian Sea Group, uno dei più rinomati conglomerati della nautica internazionale, punto di riferimento assoluto nella progettazione e realizzazione di yacht fino a 200 metri: sogno lavorativo per moltissimi giovani apuani e non solo. Le occasioni, confermano dal gruppo, in questi mesi che precedono l'anno nuovo, ci sono: The Italian Sea Group cerca "giovani cervelli" da formare all'interno del porto di Marina di Carrara, «giovani ingegneri - specifica Alberto Ferri, responsabile delle risorse umane - anche appena laureati, che inizino a frequentare i nostri corsi di formazione e a fare esperienza, affinché diventino delle eccellenze. Ci sono al momento ottime prospettive di crescita». «Una selezione delicata- continua Ferri - è quella che riguarda i project manager: siamo alla ricerca, in questo periodo, di figure di questo tipo, referenti unici sempre a disposizione dell'armatore, che assieme a una squadra di professionisti tra ingegneri, architetti e tecnici siano in grado di effettuare un check-up attento e dettagliato dello yacht, fornendo indicazioni sugli interventi da eseguire e offrendo tutte le soluzioni per il miglior risultato possibile, senza mai perdere di vista il rapporto qualità- prezzo. Quella del project manager, capirete, è una figura molto difficile da trovare». Una breve chiacchierata con Filippo Menchelli, direttore amministrativo di Nca l'azienda di Giovanni Costantino, rende il quadro ancor più chiaro: «Attualmente in cantiere lavorano mille persone, tra diretti e indotto - spiega- E questo dà la misura del lavoro che c'è da fare. È una realtà in continua crescita. Il lavoro c'è e non manca. Senza sbilanciarmi troppo posso dire che per l'anno nuovo contiamo di incrementare ancora di più l'organico. È stimolante- continua- perché qui cerchiamo altissime specializzazioni e professionalità a tutti i livelli». A dimostrarlo ci sono i continui annunci che partono da The Italian Sea Group per la ricerca di alcune professionalità «non molto facili da reperire- dice sempre Menchelli- almeno per i nostri standard». «In questi mesi il gruppo è alla ricerca di carpentieri - interviene Ferri - che sappiano lavorare l'acciaio inox, ma che siano a conoscenza anche di attività di saldatura. Penso che riusciremmo a piazzare fin da subito almeno una decina di queste professionalità se arrivassero con i requisiti che cerchiamo. Anche i saldatori non bastano mai: a noi servono con il patentino e con una lunga esperienza nella cantieristica navale». Tenere d'occhio la sezione del "lavora con noi" è un buon consiglio, perché le possibilità di impiego sono sempre dietro la porta: per ottimizzare il controllo sulla filiera produttiva ed esercitare maggiore controllo su qualità, tempistiche e costi, ad esempio, The Italian Sea Group ha internalizzato alcune importanti lavorazioni tramite la creazione delle "business unit", quali l'Acciaieria- la Tappezzeria e la produzione di interni. «Ciclicamente ricerchiamo anche figure che esulano dal lavoro in cantiere o di ingegneria navale- dice Menchelli- D'altro canto il gruppo spazia e si fonde con il mondo dell'arte, del design, della cultura e del cibo, offrendo una totale esperienza di eccellenza italiana». Per sottoporre il proprio profilo e candidarsi a lavorare con The Italian Sea Group è possibile inviare il curriculum a: hr@admiraltecnomar.com. --

SCUOLA SUPERIORE DI FORMAZIONE PROFESSIONALE
CNA Formazione srl Massa Carrara
Offerta Formativa
Iscrizioni Aperte Professioni Banca e Moda
Caterista, Alimentazione, Tatuatore e Pineri, Sartoria, Gioielleria e Modista
INFO & ISCRIZIONI ANCHE PER ALTRI CORSI
Tel. 0585 208101 - 0585 208102 - 0585 208103

Il Tirreno (ed. Massa-Carrara)

Marina di Carrara

domani all' autorità portuale

Il porto come motore industriale: il convegno Cgil

carrara. «I dati Irpet (Istituto Regionale Programmazione economica della Toscana, ndc) parlano di una provincia, la nostra, in cui cala il flusso turistico, crollano gli investimenti e aumentano disoccupazione e povertà. Ci vogliono politiche industriali mirate per cambiare rotta e il porto di Marina di Carrara diventa centrale». Il segretario generale provinciale della Cgil introduce così "Il ruolo del porto nello sviluppo provinciale", il convegno targato proprio da Cgil e Filt-Cgil che si svolgerà domani (mercoledì) a partire dalle 9,30 a Marina di Carrara (nella sala conferenze dell' **Autorità portuale**) con vari interventi in programma. A coordinare i lavori - che saranno introdotti da Stefano Casini Benvenuti (direttore Irpet Toscana) - proprio il segretario della Cgil Paolo Gozzani. Il programma del convegno. Al dibattito interverranno quindi Carla Roncallo (presidente dell' **Autorità** di sistema del Mar Ligure Orientale), l' assessore Andrea Raggi, Vincenzo Ceccarelli (assessore regionale alle infrastrutture), Gianni Lorenzetti (presidente della provincia apuana), Dino Sodini presidente dell' ente camerale ed Enrico Manfredi (segretario generale Filt Massa Carrara); a chiudere ecco Claudio Guggiari (segretario confederale Cgil Toscana). «La Toscana di costa soffre, siamo ultimi come provincia per capacità di produrre lavoro, con una struttura poco industriale - ha spiegato ancora Gozzani -. Servono maggiori politiche industriali. Le dismissioni nella zona industriale hanno lasciato nodi ambientali e occupazionali al territorio. Ecco perché in questa fase il porto assume un' importante centralità». «La politica deve trovare soluzioni e sintesi tra le vocazioni del territorio che sono, ovviamente, marmo, industria e turismo», ha aggiunto. E, a loro volta, le attività portuali «non devono entrare in conflitto con gli operatori balneari». «Sicuramente dal convegno potranno uscire spunti importanti perché ci saranno tutti i soggetti chiamati a un confronto che passa attraverso temi ambientali, sociali e occupazionali», ha concluso il segretario anticipando l' appuntamento. I numeri dal rapporto Irpet. Ma la presentazione della tavola rotonda con al centro il porto di Marina di Carrara e lo sviluppo dell' economia della zona, è stata l' occasione anche per fare il punto, dati Irpet alla mano, per Gozzani su cosa va e su cosa non va a livello provinciale. «Si è ridotto il reddito disponibile delle persone. E questo significa maggior precariato e sempre meno contratti di lavoro a tempo indeterminato; ma anche maggiori conflittualità e divergenze. Per il 2017 Massa Carrara viene registrata come fanalino di coda come occupati: 36 su 100, contro i 44 regionali e i 40 nazionali e con il più basso Pil pro capite della regione, per il 2018». --Luca Barbieri.



La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

La Cgil: «Nel porto il nostro futuro»

Il convegno organizzato dalla Camera del lavoro sulle opportunità di sviluppo legate allo scalo: dal water front ai nuovi traffici

CARRARA «Il porto come volano per il rilancio della nostra economia». A parlare è Paolo Gozzani, segretario provinciale della Cgil. In vista del convegno che si tiene domani alle 9,30 all' **Autorità portuale**, «Il ruolo del porto nello sviluppo provinciale» il sindacalista spiega le motivazioni che hanno portato a riunire a un tavolo politici e addetti del mestiere. «Siamo una provincia che sta risentendo profondamente della crisi di lavoro. I dati Irpet dimostrano che su 100 persone soltanto 36 hanno un' occupazione, contro i 44 della Toscana e i 56 di Firenze. Siamo il fanalino di coda della regione. Abbiamo in programma questo convegno perché pensiamo che il ruolo del porto sia centrale per sviluppo del nostro territorio. Abbiamo in testa molte idee per lo sviluppo, che riguardano le aree industriali liberate, che devono essere prive da vincoli idrogeologici e non». «Non a caso - ha proseguito - il Nuovo Pignone ha investito da noi perché visto la possibilità di allargarsi e di avere una struttura come il porto a pochi passi. Ora dobbiamo fare una battaglia su area complessa di crisi anche con risorse significative, per creare appetibilità nei prezzi e nelle infrastrutture. La nostra economia non deve vivere di solo marmo, ma anche sviluppare altri mercati. Si può sviluppare il porto senza ostacolare il turismo. Possiamo vivere di marmo, turismo e manifattura, ma serve visione a lungo termine». A coordinare la mattinata il segretario provinciale: introdurrà i lavori il direttore di Irpet regionale Casini Benvenuti. La parola poi passerà alla presidente dell' **Autorità portuale** Carla Roncallo, di seguito l' assessore ai Lavori pubblici Andrea Raggi. Sarà presente e interverrà l' assessore regionale alle Infrastrutture Vincenzo Ceccarelli. Con lui anche Enrico Manfredi, segretario regionale della Filt Cgil. Previsti durante la mattinata gli interventi del presidente della Provincia Gianni Lorenzetti e del presidente della Camera di commercio Dino Sodini. Le conclusioni della mattinata saranno del segretario confederale della Cgil regionale Claudio Guggiari. Sono molti gli argomenti sul tavolo dei protagonisti del convegno: «Come lo stesso tema del water front - ha proseguito il segretario -, che il suo sviluppo potrebbe portare a un potenziamento occupazionale, con ricadute sulla provincia». Temi che verranno trattati dallo stesso assessore ai Lavori pubblici Raggi e dalla presidente dell' **Autorità portuale** Roncallo. Il messaggio della Cgil è chiaro: cercare di valorizzare il porto per rendere più appetibili le aree industriali rese libere da vincoli per attrarre investitori. Tutto questo potrebbe portare a un' economia meno dipendente dal mondo del lapideo, con aperture occupazionali alternative all' estrazione e al mondo del turismo. «Come detto prima - ha concluso il segretario -, questa valorizzazione non deve andare in contrasto con il turismo: crediamo in un porto per tutti, che non vada a disturbare questi servizi. Poi pensiamo alla cantieristica, che deve essere potenziata per permettere alla provincia di godere di ricadute occupazionali, per un territorio che ha bisogno di lavoro come il pane». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Cgil: «Nel porto il nostro futuro»
Il convegno organizzato dalla Camera del lavoro sulle opportunità di sviluppo legate allo scalo: dal water front ai nuovi traffici

Riproduzione i «Giovanni d'orosso»
L'assessorato ai Lavori pubblici della Provincia di Massa Carrara ha convocato per giovedì 21 novembre alle 10,30 nella sede della Camera di Commercio di Massa Carrara il convegno «Il ruolo del porto nello sviluppo provinciale». Il convegno sarà presieduto dal segretario provinciale della Cgil Paolo Gozzani. Insieme a lui interverranno il direttore di Irpet regionale Casini Benvenuti, il presidente della Provincia Gianni Lorenzetti, il presidente della Camera di commercio Dino Sodini, il segretario regionale della Filt Cgil Enrico Manfredi, il segretario regionale della Cgil Claudio Guggiari, l'assessore ai Lavori pubblici Andrea Raggi, l'assessore regionale alle Infrastrutture Vincenzo Ceccarelli, la presidente dell' Autorità portuale Carla Roncallo e il sindaco di Massa Carrara Roberto Gualandri.

Caso Segre: il Psi chiede la cittadinanza
MILANO. Il Psi di Segrate, in provincia di Milano, ha chiesto la cittadinanza italiana per il sindaco uscente, il socialista Giancarlo Pirelli. Il partito ha presentato una proposta di legge regionale alla Camera di Commercio di Segrate, chiedendo che il sindaco uscente venga riconosciuto cittadino italiano. Pirelli, 84 anni, è nato in Francia e ha vissuto in Italia per molti anni. Ha lavorato in vari settori, tra cui l'edilizia e l'agricoltura. È stato sindaco di Segrate dal 2010 al 2016.

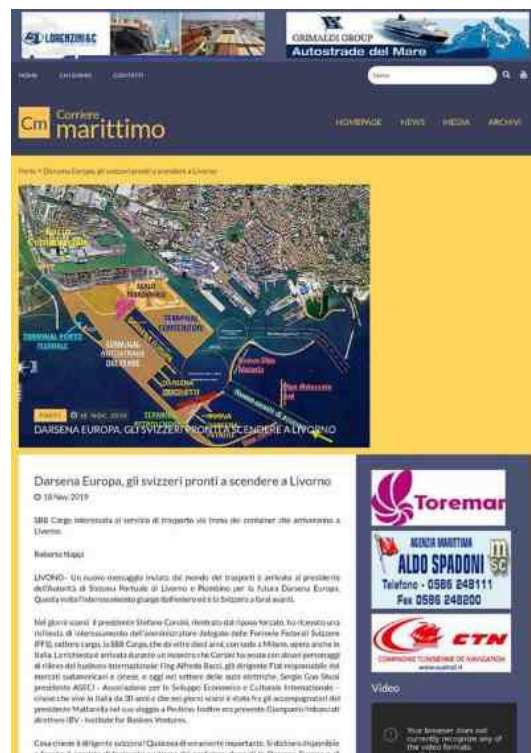
Il Nuovo Pignone ha investito da noi per lo sviluppo della cantieristica
CARRARA. Il Nuovo Pignone ha investito da noi per lo sviluppo della cantieristica. L'azienda ha investito 10 milioni di euro in un nuovo stabilimento di 10.000 mq a Carrara, in provincia di Massa Carrara. L'investimento è destinato a potenziare la produzione di componenti per macchine utensili e a creare nuovi posti di lavoro. L'azienda ha già investito in passato in altre strutture produttive in provincia.



Darsena Europa, gli svizzeri pronti a scendere a Livorno

ROBERTO NAPPI

18 Nov, 2019 SBB Cargo interessata al servizio di trasporto via treno dei container che arriveranno a **Livorno**. Roberto Nappi LIVONO- Un nuovo messaggio inviato dal mondo dei trasporti è arrivato al presidente dell' Autorità di Sistema Portuale di **Livorno** e Piombino per la futura Darsena Europa . Questa volta l' interessamento giunge dall' estero ed è la Svizzera a farsi avanti. Nei giorni scorsi il presidente Stefano Corsini , rientrato dal riposo forzato, ha ricevuto una richiesta di interessamento dell' amministratore delegato delle Ferrovie Federali Svizzere (FFS), settore cargo, la SBB Cargo , che da oltre dieci anni, con sede a Milano, opera anche in Italia . La richiesta è arrivata durante un incontro che Corsini ha avuto con alcuni personaggi di rilievo del business internazionale: l' ing Alfredo Bacci , già dirigente Fiat responsabile dei mercati sudamericani e cinese , e oggi nel settore delle auto elettriche, Sergio Gao Shuai presidente ASECI - Associazione per lo Sviluppo Economico e Culturale Internazionale - cinese che vive in Italia da 30 anni e che nei giorni scorsi è stato fra gli accompagnatori del presidente Mattarella nel suo viaggio a Pechino . Inoltre era presente Giampaolo Imbasciati direttore IBV - Institute for Business Ventures. Cosa chiede il dirigente svizzero? Qualcosa di veramente importante. Si dichiara disponibile a fornire il servizio di trasporto su treno dei container sbarcati in Darsena Europa e di portarli a destinazione in Italia e nel resto del nostro continente con treni lunghi dai 500 ai 700 metri e con personale svizzero . In pratica offre una forte diminuzione dei tir sulle strade italiane e quindi un sensibile miglioramento della circolazione e dell' inquinamento. Per parlare di tutto questo il dirigente svizzero è pronto a formare, insieme all' Autorità di Sistema Portuale, un Tavolo tecnico per studiare il progetto. Mica poco. Anche perché la cargo svizzera, costola della FSS cargo trasporta in Europa 30 milioni di tonnellate di merce all' anno, pari a diecimila corse di camion al giorno, ha oltre tremila dipendenti e offre trasporto diretto con il suo personale. Le sue destinazioni di partenza per gruppi di treni completi in Italia sono: Gallarate, Novara, Milano, Melzo, Trecate, Domodossola e Cava Tigozzi. Sarebbe bello fra qualche anno quando la Maxi Darsena sarà operante potere aggiungere alla lista delle stazioni in cui opera la SBB Cargo anche il **porto di Livorno**. Un nostro amico, lo storico console dei portuali livornesi Italo Piccini , da quell' altro mondo dove si trova da anni , ci strizzerebbe l' occhio per dirci : ' Bel colpo ragazzi ' . Ma la Darsena Europa quando sarà pronta? Un sindaco di **Livorno** tanti anni fa disse che sarebbe stata operativa nel 2015. Nessuno ci credette e avevano ragione. Però adesso siamo veramente alla fase conclusiva. Intanto fra qualche giorno dovrebbero essere pronti gli studi progettuali dei tecnici incaricati dall' Autorità portuale. E poi c' è quel ' quasi ultimatum ' del 30 novembre, che è data in cui si chiuderà la finestra temporale che hanno a disposizione i soggetti privati interessati a presentare una proposta completa di tutti gli elementi a garanzia, come prevede il Codice degli Appalti, dopodiché l' AdSP inserirà l' opera nella programmazione triennale e procederà autonomamente. Ma non è escluso che in caso di nuove richieste la data del 30 novembre potrebbe slittare , qualora si presentasse un altro offerente cinese interessato ad inserire **Livorno** nella Nuova Via della Seta, chi lo respingerebbe? Per questo il cinese Sergio Gao è venuto a **Livorno** a parlare con Corsini. A Gao i nostri auguri di buon lavoro. Roberto Nappi.



Hamburg Sud di Livorno, preoccupazione dei lavoratori

Incontro in Regione per parlare dei piani della società marittima di spedizioni

Giulia Sarti

FIRENZE Incontro tra lavoratori e sindacati della Hamburg Sud di Livorno e il consigliere del presidente della Regione per il lavoro, Gianfranco Simoncini. La riunione, convocata per venerdì 22 Novembre alle 14, nella sede della presidenza della Regione a Firenze, servirà ad ascoltare la voce dei lavoratori preoccupati dai recenti sviluppi nell'assetto della società marittima di spedizioni e a fare il punto sui piani della società, che prevedono il trasferimento di funzioni gestionali e di personale a Genova. La Hamburg Sud di Livorno, adesso totalmente partecipata dalla multinazionale tedesca Hamburg, rappresenta una realtà di eccellenza nell'ambito delle attività portuali livornesi e l'iniziativa della Regione, in accordo con l'amministrazione comunale, è finalizzata a limitare gli effetti del nuovo piano industriale, salvaguardando l'occupazione e il rapporto dell'azienda con il territorio.

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 'Hamburg Sud di Livorno, preoccupazione dei lavoratori' with a sub-headline 'Incontro in Regione per parlare dei piani della società marittima di spedizioni'. Below the headline is a photo of a red Hamburg Süd container ship. To the right of the photo is a newsletter sign-up form. Below the photo is a short text snippet: 'FIRENZE - Incontro tra lavoratori e sindacati della Hamburg Sud di Livorno e il consigliere del presidente della Regione per il lavoro, Gianfranco Simoncini. La riunione, convocata per venerdì 22 Novembre alle 14, nella sede della presidenza della Regione a Firenze, servirà ad ascoltare la voce dei lavoratori preoccupati dai recenti sviluppi nell'assetto della società marittima di spedizioni e a fare il punto sui piani della società...'. Below this is a 'ABBONATI E EFFETTUA IL LOGIN' button. At the bottom, there are 'ARGOMENTI CORRELATI' and 'PUBBLICITÀ' sections with related article titles like 'Porto Canale: apertura buste terminali ro-ro' and 'Los Angeles: 12° mese consecutivo in calo'.

AdSP Mar Tirreno Settentrionale verso la digitalizzazione delle procedure doganali

(FERPRESS) - Livorno, 18 NOV - I porti dell' Alto **Tirreno** fanno un passo in avanti sulla via della digitalizzazione delle procedure doganali, grazie al protocollo di intesa firmato nei giorni scorsi a Roma tra l' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e l' **Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale**. Il Direttore generale dell' Agenzia, Benedetto Mineo, e il presidente dell' **Autorità** di Livorno Corsini hanno convenuto sulla bontà del progetto e sulla necessità di migliorare la digitalizzazione dei porti nel più breve tempo possibile (entro due anni), e si impegnano a realizzare gli interventi necessari per raggiungere tale traguardo. Il programma dell' intesa prevede progetti per favorire l' automatizzazione delle procedure di ingresso/uscita dai varchi portuali e di imbarco/sbarco connesse all' import/export delle merci di rilevanza doganale, nonché le procedure di pagamento delle tasse portuali e di tracciamento dello stato doganale della merce. L' accordo prevede anche lo studio e lo sviluppo di ulteriori soluzioni innovative per l' ottimizzazione della catena logistica relativamente agli aspetti di competenza doganale e **portuale**. Le attività progettuali si svolgeranno in base al Documento di progettazione preliminare e al Piano di lavoro approvati dalle Parti. Con la firma di ieri si estende ulteriormente la copertura territoriale del "cantiere" per la digitalizzazione nei porti e si arricchisce di nuovi interventi il portafoglio dei progetti da attuare. Entro venti giorni dalla sottoscrizione del protocollo, che ha durata triennale, ciascuna delle parti costituirà un proprio team di progetto e nominerà un proprio referente, che avrà il compito di coordinare le attività dei team e monitorare lo stato di avanzamento delle attività e i relativi costi. "Riteniamo che i nostri scali portuali siano un test-bed naturale per lo sviluppo di soluzioni mirate all' ottimizzazione del ciclo **portuale**, logistico e doganale delle merci" ha dichiarato il presidente dell' AdSP, Stefano Corsini a margine della firma. "L' AdSP del **Mar Tirreno Settentrionale** si propone già da tempo come modello per l' integrazione nei sistemi informativi portuali di tecnologie standard ICT» ha proseguito Corsini, che ha aggiunto: «Con l' Agenzia della Dogane intendiamo fare passi in avanti sulla via della digitalizzazione e allinearci ai maggiori porti del mondo in materia di pre-clearing, dematerializzazione, e velocizzazione delle operazioni di ingresso/uscita delle merci dal compound **portuale**. L' obiettivo è quello di riuscire a efficientare ulteriormente il transit-time delle merci".

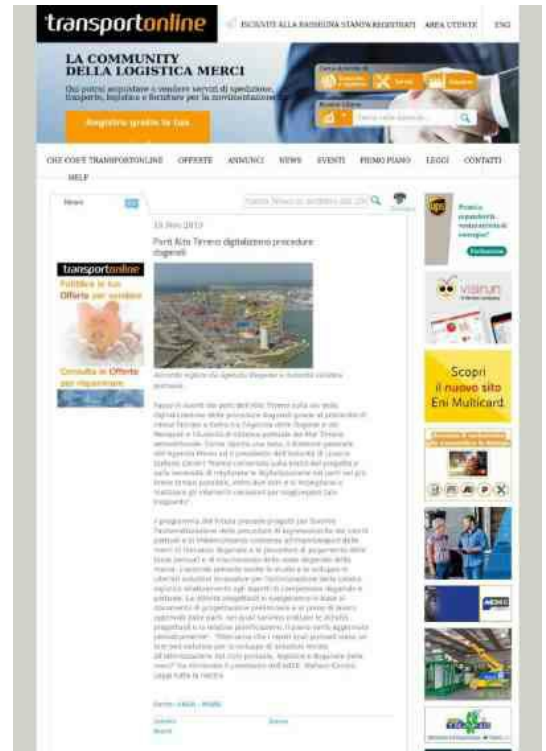


Transportonline

Livorno

Porti Alto Tirreno digitalizzano procedure doganali

Passo in avanti dei porti dell'Alto Tirreno sulla via della digitalizzazione delle procedure doganali grazie al protocollo di intesa firmato a Roma tra l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli e l'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale. Come riporta una nota, il direttore generale dell'Agenzia Mineo ed il presidente dell'Autorità di Livorno Stefano Corsini "hanno convenuto sulla bontà del progetto e sulla necessità di migliorare la digitalizzazione dei porti nel più breve tempo possibile, entro due anni e si impegnano a realizzare gli interventi necessari per raggiungere tale traguardo". Il programma dell'intesa prevede progetti per favorire l'automatizzazione delle procedure di ingresso/uscita dai varchi portuali e di imbarco/sbarco connesse all'import/export delle merci di rilevanza doganale e le procedure di pagamento delle tasse portuali e di tracciamento dello stato doganale della merce. L'accordo prevede anche lo studio e lo sviluppo di ulteriori soluzioni innovative per l'ottimizzazione della catena logistica relativamente agli aspetti di competenza doganale e portuale. Le attività progettuali si svolgeranno in base al documento di progettazione preliminare e al piano di lavoro approvati dalle parti, nei quali saranno indicate le attività progettuali e la relativa pianificazione. Il piano verrà aggiornato periodicamente". "Riteniamo che i nostri scali portuali siano un test-bed naturale per lo sviluppo di soluzioni mirate all'ottimizzazione del ciclo portuale, logistico e doganale delle merci" ha dichiarato il presidente dell'AdSP, Stefano Corsini.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

turismo, le strategie lo scenario

Gestione associata, giorno decisivo Vertice sul contributo di sbarco

I sindaci si riuniscono a Capoliveri: si cerca l' intesa ma non c' è l' accordo sulla ripartizione delle risorse il confronto è sulle basi della nuova convenzione

PORTOFERRAIO. Oggi si capirà se il contributo di sbarco e la gestione associata del turismo avranno o meno il destino segnato. Si riunisce, nella sede del consiglio comunale di Capoliveri, la consulta dei sindaci e vede come primo punto all' ordine del giorno proprio la "riscossione del contributo di sbarco per il 2020". La questione verte l' aumento o meno del contributo da 3,50 a 5,00 euro nei mesi di alta stagione turistica e conseguentemente sulla sua ripartizione, sui cui i sindaci ancora non hanno trovato convergenza, come sulle regole di funzionamento della gestione associata da inserire nella nuova convenzione a partire dal 1 gennaio 2010. Su una cosa tutti si dicono d' accordo, nel mantenere in piedi la Gat, ma sono proprio i contrasti su questi punti che sembrano minarla. È di qualche giorno fa l' appello del sindaco di Portoferraio, Angelo Zini, a lottare per mantenere in piedi la gestione associata. «Sul piano comprensoriale non sempre il lavoro è semplice - ha commentato Zini durante l' assemblea con i cittadini per un primo bilancio di questi mesi di governo del capoluogo - la riprova è il rinnovo della convenzione per la gestione associata e la gestione del contributo di sbarco. C' è pericolo che venga buttata all' aria, si rischia di perdere la possibilità di programmazione unitaria del territorio. Mi batterò con tutte le mie forze perché questa esperienza resti in piedi e invito tutti a farsi portavoce di questa istanza». Essendo stretti i tempi per una decisione entro poche settimane, l' ipotesi che si presenta è quella di una proroga del coordinamento della gestione a Capoliveri, in attesa di individuare una soluzione di gestione e di ripartizione delle risorse che metta tutti d' accordo. Intanto arriva dal Comune di Rio una proposta, nata dal dibattito in consiglio comunale e che il sindaco Marco Corsini ha inoltrato agli altri colleghi isolani per "un confronto aperto". Uno spunto che Corsini si era impegnato a elaborare, essendo in disaccordo sul modo di gestione e sulla ripartizione del gettito del contributo di sbarco. «Si può discutere su tutto e sono sicuro che sarà trovata una soluzione che soddisfi tutti - scrive - perché siamo convinti della necessità che si continui sulla strada della gestione associata del turismo finanziata con il contributo di sbarco». Su una cosa però Corsini si dice deciso ad insistere. «La presenza del **porto** sul territorio - specifica - fin qui inspiegabilmente ignorata, deve essere adeguatamente considerata nel riparto delle risorse. Poi potremo affrontare anche la questione, non meno importante, della destinazione delle risorse e dei meccanismi necessari a dare sempre maggiore trasparenza alla loro gestione». -- Antonella Danesi.



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Adria Ferries svolta green sui traghetti

MASSIMILIANO PETRILLI

Massimiliano Petrilli Svolta green per l' Adria Ferries, leader nei collegamenti per l' Albania, che, prima nel porto di Ancona, ha anticipato la direttiva sulla riduzione di zolfo nelle emissioni. a pagina 7.



Adria Ferries, la svolta verde in porto Giù le emissioni del traghetto Claudia

Investiti otto milioni per montare scrubber, la maxi marmitta catalitica che abbatte zolfo e fuliggine

L' ECONOMIA **ANCONA** L' Adria Ferris gioca d' anticipo sulla sostenibilità ambientale, rinnova la flotta e lancia la nuova Af Claudia. Sulla rotta **Ancona-Durazzo** da oggi entra infatti in servizio il traghetto acquistato in Messico, sottoposto a un impegnativo restyling e dotato di un cuore green. Sul traghetto è infatti stato montato lo scrubber, un sistema progettato dall' americana CR Ocean Engineering capace di ridurre le emissioni di anidride solforosa e particolato. Una maxi marmitta catalitica in grado di ridurre drasticamente, tramite l' acqua di mare, la quantità di zolfo presente nei fumi prodotti. I vantaggi L' apparecchiatura permette infatti di ridurre allo 0,1% le emissioni di zolfo rispetto allo 0,5% della normativa in vigore dall' 1 gennaio 2020. Sistema installato un mese e mezzo fa anche sull' altra nave della compagnia anconetana, l' AF Marina. La compagnia di navigazione è la prima nel **porto di Ancona** ad utilizzare lo scrubber e la dotazione permetterà di abbattere un milione di chili di anidride solforosa e altri particolati. Oltre che eliminare gran parte della fuliggine che fuoriesce dai fumaioli. Per l' installazione dello scrubber sulle due navi la compagnia ha investito 8 milioni di euro sui 55 totali impiegati nel corso dell' ultimo anno, come sottolineato ieri, proprio a bordo dell' Af Claudia, dall' armatore Alberto Rossi e dai manager Mataloni e Lucidi. «Iniziamo la fase due della nostra compagnia, quella della sostenibilità - ha spiegato Rossi - e questo concetto non comprende solo quella ambientale. Per noi significa fare impresa in modo etico, abbiamo un nostro codice e un metodo di approccio al business che lascia spazio alla solidarietà. Sostenibilità è anche lo spazio che diamo ai giovani». Rossi ha annunciato anche l' apertura a luglio 2020 del quartier generale della società in via Thaon De Revel (ex palazzina Apt). «Qui il 40% del fabbisogno energetico sarà soddisfatto con sistemi alternativi, inoltre la Frittelli Maritime sta recuperando l' ex carbonile che sarà convertito in spazio di logistica spinta». Mataloni ha ripercorso la storia della compagnia di navigazione avviata nel 2004 con investimenti sui collegamenti con l' Albania da **Ancona**, Bari e Trieste. E indicato gli ulteriori interventi. Così nel 2021 è stato programmato un restyling dell' AF Claudia (che ora permette di coprire la tratta in 15 ore rispetto alle precedenti 19) quando i due ponti passeggeri saranno allungati verso poppa per incrementare la parte alberghiera della nave senza toccare la già elevata capacità di carico (130 camion). Le cabine passeranno da 76 a 200 con 800 posti letto, i passeggeri dagli attuali mille a 1.800. Nel 2022 l' acquisto di un nuovo traghetto. Le reazioni Investimenti sottolineati alla presenza del governatore Ceriscioli, del presidente Ap Giampieri e dell' assessore al Turismo Marasca. «La sostenibilità è un elemento di competitività - ha sottolineato Giampieri - il miglioramento tecnologico deve trovare anche delle infrastrutture pronte. **Ancona** è un **porto** internazionale attaccato alla città e che offre opportunità. Noi siamo qui, chiediamo tempo e collaborazione». «Tutto quello che si può fare nella direzione della sostenibilità - ha aggiunto Ceriscioli - aiuta una vocazione straordinaria per il Paese e per la regione». Marasca ha ricordato «il rapporto ricucito tra la città e il suo mare, supportato dalla congiuntura di strategie pubbliche e private sempre fatte ragionando con il **porto** nel cuore». Mentre Maurizio Sebastiani (Italia Nostra) ha «apprezzato l' indirizzo verso la sostenibilità dell' azienda» e ribadito l' importanza di «spostare i traghetti verso la nuova darsena».



Corriere Adriatico

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Massimiliano Petrilli © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

«Ecco la nostra flotta ecologica»

Adria Ferries anticipa le direttive della Comunità Europea e installa nuovi filtri contro le emissioni di zolfo

di Pierfrancesco Curzi La flotta dell' Adria Ferries, la compagnia di navigazione Made in Ancona, anticipa i tempi e adegua le sue navi ai canoni imposti dalla Comunità Europea in materia di emissioni. Ad annunciarlo ieri è stato il Ceo dell' azienda, Alberto Rossi, direttamente a bordo della AF Claudia, una delle tre navi dell' Adria in servizio dai porti dell' Adriatico, in particolare da Ancona, verso lo scalo albanese di Durazzo. Dal 1° gennaio le emissioni di zolfo dovranno stare al di sotto della soglia dello 0,5%, per questo Adria Ferries ha deciso di installare, in due dei suoi traghetti, altrettanti 'scrubber' (pulitori) di ultima generazione. Per semplificare il linguaggio tecnico, si tratta di filtri per contenere le emissioni sia di zolfo che di particolato (le Pm o polveri sottili); apparecchiature in grado di 'lavare' i gas di scarico e ridurre drasticamente, tramite l' acqua di mare, la quantità di zolfo presente nei fumi prodotti: «Due delle navi della nostra flotta monteranno gli 'scrubber' acquistati da una compagnia americana, mentre la terza, quella più longeva, in attesa di sostituirla nel 2022, emetterà fumi prodotti dal combustibile rispettando le regole comunitarie, allo 0,5% di zolfo - spiega Alberto Rossi, a capo della compagnia - Noi siamo stati i primi ad adeguare le emissioni nel rispetto del Blue Agreement, stipulato dalle compagnie con l' **Autorità portuale** alla fine del 2018. Questa nuova unità marittima (la AF Claudia, ndr), l' abbiamo acquisita poco tempo fa in Messico e gli ultimi mesi li ha passati in cantiere per una serie di interventi, tra cui anche il montaggio dello 'scrubber'. Fino all' altro ieri era nel porto croato di Rijeka per le prove in mare, adesso tra pochi giorni prenderà il largo per il collegamento su Durazzo. Il rispetto dell' ambiente e l' eco-sostenibilità per noi è una priorità, così come siamo attenti ai giovani e a fare impresa in maniera etica, coniugando business alla solidarietà e al sociale». Per la cronaca, adeguare le due navi con i nuovi sistemi di filtraggio è costato circa 8 milioni di euro e non hanno creato alcun tipo di problema a livello di spazi logistici da individuare: «Il 1° gennaio 2020 rappresenta una sorta di big bang per i regolamenti sulle emissioni - ha aggiunto Andrea Lucidi, funzionario tecnico della Adria Ferries - La scelta degli 'scrubber', ossia impianti di purificazione, si è resa necessaria per abbassare ulteriormente i livelli di emissione dello zolfo, andando sotto la soglia consentita dello 0.5%, scendendo addirittura fino al minimo possibile, lo 0,1%». Alla kermesse erano presenti tutte le istituzioni, dal presidente della Regione, Luca Ceriscioli, all' assessore comunale Paolo Marasca, oltre all' Arcivescovo Spina. Il presidente dell' **Autorità portuale**, Giampieri: «La trasformazione del porto continua attraverso una strategia che deve coniugare lavoro, scelte e soprattutto sostenibilità». Il presidente di Italia Nostra Sebastiani, infine, ha chiesto alle **autorità** che il terminal traghetti venga spostato dal Porto Antico alle nuove banchine sotto i silos. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

ITALIA NOSTRA

«Bene così, ma ora pensiamo a spostare i traghetti ai silos»

Su invito della Adria Ferries, anche una rappresentanza di Italia Nostra ha partecipato alla conferenza stampa. Il presidente Maurizio Sebastiani ha preso la parola complimentandosi con le dichiarate intenzioni di puntare sulla sostenibilità della navigazione e per la rapidità con la quale sono state assunte le iniziative di adeguamento alle normative. Poi ha riaffermato la assoluta necessità che, in prospettiva della realizzazione della "penisola" e quindi della liberazione dal traffico commerciale del porto storico, romano e vanvitelliano, si proceda adesso allo spostamento dei traghetti sui moli liberati dai silos. «Questa misura avrebbe come conseguenza immediata la riduzione del traffico Tir e auto», ha detto.

«Ecco la nostra flotta ecologica»
Adria Ferries anticipa le direttive della Comunità Europea e installa nuovi filtri contro le emissioni di zolfo

La notizia è stata annunciata in una conferenza stampa che si è svolta nella sede della compagnia di navigazione. Il presidente Maurizio Sebastiani ha sottolineato l'impegno dell'azienda nel perseguire la sostenibilità ambientale e nel rispettare le normative europee. Ha annunciato che la flotta sarà equipaggiata con nuovi filtri per ridurre le emissioni di zolfo, anticipando così le direttive della Comunità Europea. Sebastiani ha anche parlato della necessità di liberare il porto storico dal traffico commerciale, proponendo lo spostamento dei traghetti sui moli liberati dai silos. Questa misura, ha detto, avrebbe come conseguenza immediata la riduzione del traffico Tir e auto.

Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Salpano i primi traghetti anti inquinamento

Ancona, filtri speciali per le emissioni della flotta Adria Ferries: la compagnia si adegua alle direttive della Comunità europea

di Pierfrancesco Curzi ANCONA Gli 'scrubber', i filtri di purificazione dei combustibili bruciati dalle navi, per garantire l'eco-sostenibilità della flotta. Sta qui la rivoluzione di Adria Ferries, la compagnia di navigazione totalmente anconetana e marchigiana, leader in Adriatico per i collegamenti con l' Albania, sia sul fronte passeggeri sia soprattutto su quello merci, con il 61% del mercato. Nel 2019 l' Adria Ferries ha investito 55 milioni di euro, dimostrando una crescita costante negli anni. Anno dopo anno il brand dell' azienda marchigiana, guidato da Alberto Rossi, ha mostrato un aumento graduale del volume e per il prossimo anno l' obiettivo principale sarà quello di inaugurare il nuovo quartier generale: «Adria Ferries ha realizzato la sua sede sulle ceneri di un ex edificio abbandonato da anni (l' ex ente del turismo Marche al Passetto, ndr.) - spiega Rossi, Ceo di Adria Ferries - . L' inaugurazione dovrebbe essere fissata per il prossimo luglio e sarà una struttura eco-sostenibile per il 40% dei consumi. Inoltre abbiamo acquisito l' ex bacino carbonifero, trasformato in un polo vitale per la logistica spinta, senza dimenticare l' entrata in servizio della nostra gru elettrica per il settore merci». La flotta dell' Adria Ferries, la compagnia di navigazione made in Ancona, anticipa i tempi e adegua le sue navi ai canoni imposti dalla Comunità europea in materia di emissioni. Ad annunciarlo ieri proprio Rossi, direttamente a bordo della AF Claudia, una delle tre navi dell' Adria in servizio dai porti dell' Adriatico, in particolare da Ancona, verso lo scalo albanese di Durazzo. Dal 1° gennaio le emissioni di zolfo dovranno stare al di sotto della soglia dello 0,5%, per questo Adria Ferries ha deciso di installare, in due dei suoi traghetti, altrettanti 'scrubber' di ultima generazione. Per semplificare il linguaggio tecnico, si tratta di filtri per contenere le emissioni sia di zolfo che di particolato (le Pm o polveri sottili); apparecchiature in grado di 'lavare' i gas di scarico in grado di ridurre drasticamente, tramite l' acqua di mare, la quantità di zolfo presente nei fumi prodotti. «Due delle navi della nostra flotta monteranno gli 'scrubber' acquistati da una compagnia americana, mentre la terza, quella più longeva, in attesa di sostituirla, nel 2022, emetterà fumi prodotti dal combustibile rispettando le regole comunitarie, allo 0,5% di zolfo - spiega Rossi, a capo della compagnia - . Noi siamo stati i primi ad adeguare le emissioni nel rispetto del Blue Agreement, stipulato dalle compagnie con l' **Autorità portuale** alla fine del 2018. Questa nuova unità marittima (la AF Claudia, ndr.), l' abbiamo acquisita poco tempo fa in Messico e gli ultimi mesi li ha passati in cantiere per una serie di interventi, tra cui anche il montaggio dello 'scrubber'». Adria Ferries muove i primi passi nel 2004 con l' acquisizione della prima nave, dall' Adriatica di Navigazione (gruppo Tirrenia) per la linea Ancona-Durazzo. Nel 2008 e il 2013 vengono inaugurate delle rotte da Bari e Trieste per l' Albania. Oggi la flotta è composta da tre navi, AF Michela, Claudia e Francesca, la quarta sarà acquisita nel 2022. Negli anni andare da Ancona a Durazzo è stato sempre più veloce e in pochi anni si è passati da 19 a 15 ore. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

25
Le sfide del territorio
Economia

Salpano i primi traghetti anti inquinamento

Ancona. Filtri speciali per le emissioni della flotta Adria Ferries: la compagnia si adegua alle direttive della Comunità europea

per 2021, mentre le navi esistenti del cantiere rispettano le norme comunitarie, che fissano al 0,5% la soglia di zolfo della combustione. Adria Ferries è la prima compagnia di navigazione italiana a installare gli scrubber sulle navi. La compagnia di navigazione marchigiana, leader in Adriatico per i collegamenti con l' Albania, sia sul fronte passeggeri sia soprattutto su quello merci, con il 61% del mercato. Nel 2019 l' Adria Ferries ha investito 55 milioni di euro, dimostrando una crescita costante negli anni. Anno dopo anno il brand dell' azienda marchigiana, guidato da Alberto Rossi, ha mostrato un aumento graduale del volume e per il prossimo anno l' obiettivo principale sarà quello di inaugurare il nuovo quartier generale: «Adria Ferries ha realizzato la sua sede sulle ceneri di un ex edificio abbandonato da anni (l' ex ente del turismo Marche al Passetto, ndr.) - spiega Rossi, Ceo di Adria Ferries - . L' inaugurazione dovrebbe essere fissata per il prossimo luglio e sarà una struttura eco-sostenibile per il 40% dei consumi. Inoltre abbiamo acquisito l' ex bacino carbonifero, trasformato in un polo vitale per la logistica spinta, senza dimenticare l' entrata in servizio della nostra gru elettrica per il settore merci». La flotta dell' Adria Ferries, la compagnia di navigazione made in Ancona, anticipa i tempi e adegua le sue navi ai canoni imposti dalla Comunità europea in materia di emissioni. Ad annunciarlo ieri proprio Rossi, direttamente a bordo della AF Claudia, una delle tre navi dell' Adria in servizio dai porti dell' Adriatico, in particolare da Ancona, verso lo scalo albanese di Durazzo. Dal 1° gennaio le emissioni di zolfo dovranno stare al di sotto della soglia dello 0,5%, per questo Adria Ferries ha deciso di installare, in due dei suoi traghetti, altrettanti 'scrubber' di ultima generazione. Per semplificare il linguaggio tecnico, si tratta di filtri per contenere le emissioni sia di zolfo che di particolato (le Pm o polveri sottili); apparecchiature in grado di 'lavare' i gas di scarico in grado di ridurre drasticamente, tramite l' acqua di mare, la quantità di zolfo presente nei fumi prodotti. «Due delle navi della nostra flotta monteranno gli 'scrubber' acquistati da una compagnia americana, mentre la terza, quella più longeva, in attesa di sostituirla, nel 2022, emetterà fumi prodotti dal combustibile rispettando le regole comunitarie, allo 0,5% di zolfo - spiega Rossi, a capo della compagnia - . Noi siamo stati i primi ad adeguare le emissioni nel rispetto del Blue Agreement, stipulato dalle compagnie con l' **Autorità portuale** alla fine del 2018. Questa nuova unità marittima (la AF Claudia, ndr.), l' abbiamo acquisita poco tempo fa in Messico e gli ultimi mesi li ha passati in cantiere per una serie di interventi, tra cui anche il montaggio dello 'scrubber'». Adria Ferries muove i primi passi nel 2004 con l' acquisizione della prima nave, dall' Adriatica di Navigazione (gruppo Tirrenia) per la linea Ancona-Durazzo. Nel 2008 e il 2013 vengono inaugurate delle rotte da Bari e Trieste per l' Albania. Oggi la flotta è composta da tre navi, AF Michela, Claudia e Francesca, la quarta sarà acquisita nel 2022. Negli anni andare da Ancona a Durazzo è stato sempre più veloce e in pochi anni si è passati da 19 a 15 ore. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Facilitare l'accesso al credito: appello delle aziende agricole

Le imprese agricole che hanno difficoltà ad accedere al credito sono invitate a rivolgersi al Fondo di garanzia per le imprese agricole del Mezzogiorno. Il Fondo è stato istituito dalla Regione Marche e ha l'obiettivo di facilitare l'accesso al credito delle imprese agricole. Per informazioni e per richiedere il contributo, le aziende agricole possono rivolgersi al Fondo di garanzia per le imprese agricole del Mezzogiorno, via Salaria 100, 00100 Roma, Tel. 06/498001.

AVVISO DI IMBROCCATORI

La Maltoni è un'azienda leader nel settore delle gru elettriche. Per informazioni e per richiedere il contributo, le aziende agricole possono rivolgersi al Fondo di garanzia per le imprese agricole del Mezzogiorno, via Salaria 100, 00100 Roma, Tel. 06/498001.



Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Adria Ferries, svolta green con la nuova AF Claudia: in Albania rispettando l'ambiente

Presentata la nuova nave della compagnia anconetana, che grazie allo "scrubber" abatterà quasi del tutto le emissioni di zolfo e particolato nell'atmosfera

Dal Messico ad Ancona per collegare le Marche all' Albania. L' "AF Claudia", nuovo gioiello dell' Adria Ferries (GUARDA IL VIDEO) , salperà domani sera dallo scalo dorico per la sua prima traversata verso Durazzo con i colori della compagnia di navigazione guidata da Alberto Rossi. La vera novità però non è questa. Il fattore extra è rappresentato dalla tecnologia green che fa della ex "California Star" un traghetto amico dell' ambiente. La nave è infatti dotata dello "scrubber", un sistema progettato dall' americana CR Ocean Engineering capace di ridurre le emissioni di anidride solforosa e particolato fino quasi ad azzerarle. Di fatto è una grande marmitta catalitica, un apparato installato nella sala macchine che pesca acqua marina per lavare (letteralmente parlando) gli scarichi della nave. La quantità di acqua viene prelevata a seconda della presenza di zolfo in uscita ed è calcolata da un sistema automatico sorvegliato h24. Tradotto in numeri: se la normativa impone un limite dello 0,5% per le emissioni di questo tipo, lo scrubber le abbatte fino allo 0,1% . Ma dove finiscono le sostanze? In mare, ma in quantità minima. Il sistema è stato installato un mese e mezzo fa anche sull' altra nave della compagnia anconetana, l' AF Marina. La terza unità della flotta, AF Francesca, utilizza invece un carburante specifico: «Su quella nave avremmo avuto più difficoltà a installare lo scrubber, perché è più vecchia (fu varata nel 1979 per la Tirrenia come "Domiziana", ndr) e sarà anche la prima ad essere dismessa» ha spiegato l' amministratore delegato di Adria Ferries Andrea Lucidi. Per l' installazione dello scrubber sulle due navi la compagnia ha investito 8 milioni di euro sui 55 totali impiegati nel corso dell' ultimo anno: «Iniziamo la "fase due" della nostra compagnia, quella della sostenibilità- ha spiegato l' armatore Alberto Rossi- e questo concetto non comprende solo quella ambientale. Per noi significa fare impresa in modo etico, abbiamo un nostro codice e un metodo di approccio al business che lascia spazio alla solidarietà. Sostenibilità è anche lo spazio che diamo ai giovani». Rossi ha annunciato anche la preparazione della nuova sede della società, che nel secondo semestre del 2020 si trasferirà in via Thaon De Revel: «Nella nuova sede il 40% del fabbisogno energetico sarà soddisfatto con sistemi alternativi, inoltre la Frittelli Maritime sta recuperando l' ex carbonile della nuova darsena che sarà convertito in spazio di logistica spinta». Nella conferenza stampa a bordo della nuova nave, il direttore generale di Frittelli Maritime, Roberto Mataloni, ha ripercorso la storia della compagnia di navigazione iniziata nel 2004 e ha presentato anche gli step futuri, tra cui un restyling già programmato per l' AF Claudia già nel 2021. I due ponti passeggeri saranno allungati verso poppa per incrementare la parte alberghiera della nave senza toccare la già elevata capacità di carico (130 camion). Le cabine passeranno da 76 a 200 con 800 posti letto totali. I passeggeri ospitabili passeranno da 1.000 a 1.800. Annunciato anche l' acquisto di un nuovo traghetto nel 2022. Af Claudia collegherà Ancona a Durazzo in 15 ore , contro le 19 dei traghetti di vecchia generazione. Presentazione dell' AF Claudia Alla presentazione della nave ha partecipato anche il presidente della Regione Marche Luca Ceriscioli: «Riteniamo che tutto quello che si può fare nella direzione della sostenibilità aiuta una vocazione straordinaria per il Paese e per la Regione che è quella del mare». Presente anche il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, Rodolfo Giampieri, che ha lanciato un appello alle istituzioni: «La sostenibilità è un elemento di competitività, il miglioramento tecnologico deve trovare anche delle infrastrutture pronte. Ancona è un porto internazionale attaccato alla città e che offre opportunità- ha ricordato Giampieri- noi siamo qui, chiediamo tempo e collaborazione». Paolo Marasca, assessore comunale

The screenshot shows the top part of a news article on the 'ANCONATODAY' website. The main headline reads: 'Adria Ferries, svolta green con la nuova AF Claudia: in Albania rispettando l'ambiente'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Presentata la nuova nave della compagnia anconetana, che grazie allo "scrubber" abatterà quasi del tutto le emissioni di zolfo e particolato nell'atmosfera'. A large image of the AF Claudia ferry is visible. To the right of the main text, there are several smaller sections: 'I più letti di oggi' with a list of other articles, 'Video del giorno' with a video player, and 'APERTURE' with a small image of a building. The website layout is clean and professional, with a focus on the environmental features of the new ferry.

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

a cultura e turismo, ha sottolineato: «il rapporto ricucito tra la città e il suo mare, supportato dalla congiuntura di strategie pubbliche e private sempre fatte ragionando con il porto nel cuore». L' Arcivescovo Angelo Spina ha sottolineato che: «progettare tecnologie mettendo al centro la persona umana significa dare speranza».

Svolta green per Adria Ferries, anticipa norma meno zolfo

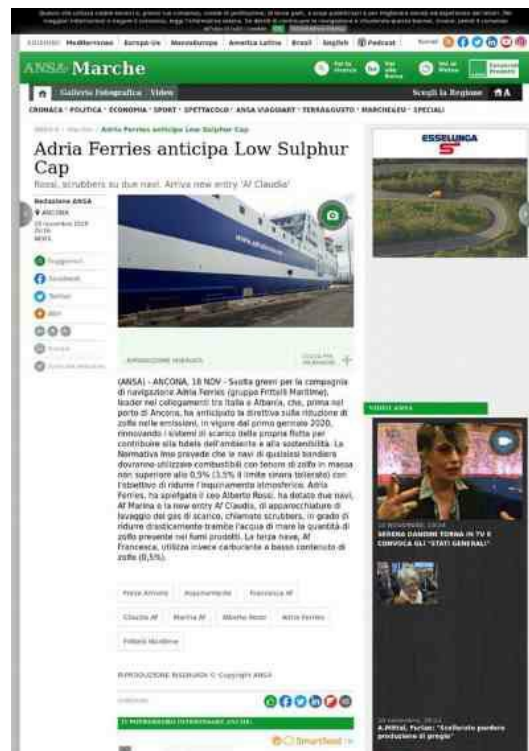
Rossi, scrubbers su due navi. Arriva new entry 'Af Claudia'

(ANSA) - ANCONA, 18 NOV - Svolta green per la compagnia di navigazione Adria Ferries (gruppo Frittelli Maritime), leader nei collegamenti tra Italia e Albania, che, prima nel porto di Ancona, ha anticipato la direttiva sulla riduzione di zolfo nelle emissioni, in vigore dal primo gennaio 2020, rinnovando i sistemi di scarico della propria flotta per contribuire alla tutela dell'ambiente e alla sostenibilità. La Normativa Imo prevede che le navi di qualsiasi bandiera dovranno utilizzare combustibili con tenore di zolfo in massa non superiore allo 0,5% (3,5% il limite sinora tollerato) con l'obiettivo di ridurre l'inquinamento atmosferico. Adria Ferries ha dotato due navi, Af Marina e la new entry Af Claudia, di apparecchiature di lavaggio dei gas di scarico, chiamate scrubbers, in grado di ridurre drasticamente tramite l'acqua di mare la quantità di zolfo presente nei fumi prodotti, una tecnologia fornita dalla Croe (Cross Ocean Engineering), attiva nel settore dal 1907, e che ha comportato circa 8 milioni di investimenti, compresi i mancati ricavi per il fermo delle due imbarcazioni. La terza nave, Af Francesca, utilizza invece carburante a basso contenuto di zolfo (0,5%). Secondo il ceo di Adria Ferries Alberto Rossi, "la scelta di queste tecnologie garantisce non solo il rispetto delle normative, ma anche dei valori cardine della visione aziendale: avanguardia e sostenibilità, intesa in senso lato. Non solo ambientale, ma anche etica e sociale, con grande apertura ai giovani: abbiamo fatto 24 tirocini nel 2019". La sostenibilità caratterizza la cosiddetta fase 2 dell'azienda, dopo la fase uno che ha segnato la crescita della compagnia, fondata nel 2004 per gestire i collegamenti con l'Albania in precedenza assicurati da Adriatica di Navigazione (poi assorbita in Tirrenia) e cresciuta sino ad assicurare traversate da Ancona, Bari e Trieste verso Durazzo. Af Claudia, l'ultimo acquisto della compagnia, entrerà in servizio da domani: 2.040 metri lineari suddivisi tra 140 camion e 75 auto, 950 passeggeri, 76 cabine e 22 nodi di velocità, il nuovo traghetto rappresenta per Adria Ferries l'occasione per sperimentare una serie di servizi integrati e sempre più evoluti. Sono già in programma lavori di restyling, in particolare delle aree comuni, e di ampliamento (con il raddoppio della capienza passeggeri) entro l'estate 2020 con l'obiettivo di avere una nave sempre più "passenger friendly". Nel 2020, ha annunciato Rossi, affiancato dall'ad di Adria Ferries Andrea Lucidi e da Roberto Mataloni, del cda della compagnia di navigazione, vedrà anche il trasferimento dell'azienda nella nuova sede nei pressi del Passetto. (ANSA).



Adria Ferries anticipa Low Sulphur Cap

(ANSA) - **ANCONA**, 18 NOV - Svolta green per la compagnia di navigazione Adria Ferries (gruppo Frittelli Maritime), leader nei collegamenti tra Italia e Albania, che, prima nel **porto di Ancona**, ha anticipato la direttiva sulla riduzione di zolfo nelle emissioni, in vigore dal primo gennaio 2020, rinnovando i sistemi di scarico della propria flotta per contribuire alla tutela dell' ambiente e alla sostenibilità. La Normativa Imo prevede che le navi di qualsiasi bandiera dovranno utilizzare combustibili con tenore di zolfo in massa non superiore allo 0,5% (3,5% il limite sinora tollerato) con l' obiettivo di ridurre l' inquinamento atmosferico. Adria Ferries, ha spiegato il ceo Alberto Rossi, ha dotato due navi, Af Marina e la new entry Af Claudia, di apparecchiature di lavaggio dei gas di scarico, chiamate scrubbers, in grado di ridurre drasticamente tramite l' acqua di mare la quantità di zolfo presente nei fumi prodotti. La terza nave, Af Francesca, utilizza invece carburante a basso contenuto di zolfo (0,5%).



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Il fronte dell'inquinamento e della mobilità

«Bassetti ha ragione, riaprite la stazione Marittima»

Anche Altra Idea di città e Movimento 5 Stelle chiedono al Comune di fare dietrofront

Ripristinare la stazione Marittima: la battaglia è partita e il movimento si allarga dopo la presentazione del piano proposto dall' Ad di Aerdorica, Carmine Bassetti, al convegno di Vista Mare e riportato dal Carlino: «Bassetti, ha mostrato come si possa utilmente ripristinare la linea ferroviaria appena smantellata che dalla stazione centrale conduce alla stazione Marittima - propone il consigliere comunale M5S, Andrea Vecchietti - Basterebbe invertire la sede stradale con la linea ferroviaria e scomparirebbero i tre punti critici dei passaggi a livello posizionati all' ingresso del Mandracchio, al Lazzaretto e nel varco doganale sul molo Da Chio. Di fronte ai dati sul traffico cittadino, caos mobilità e smog, la visione dei nostri amministratori è miope». Nella discussione entra anche Altra Idea di Città: «Riaprirla è possibile e doveroso - attacca il capogruppo in consiglio, Francesco Rubini - così come bisogna realizzare il famoso progetto della metropolitana di superficie. Le stazioni ci sono già: Ikea, Aspigo, Marittima, Torrette e Aeroporto, i binari pure: cosa aspettiamo ancora? Da noi il plauso al progetto proposto dall' Ad di Aerdorica, Bassetti: il collegamento ferroviario può avere un' importanza strategica per riconnettere il capoluogo e il suo **porto** con hinterland e aeroporto».

Un mare di rifiuti sulle spiagge
«Abbiamo raccolto 11mila pezzi»

Legittimamente i turisti sono della regione, ci sono anche Marina di Montecosaro, Torrette e Palmarosa. «Oltre 800 oggetti ogni 100 metri, la plastica rappresenta il 90% degli abbandoni: l'incidenza è a rischio»

«Bassetti ha ragione, riaprite la stazione Marittima»

Altra Idea di Città e Movimento 5 Stelle chiedono al Comune di fare dietrofront

Ancona Today

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Stazione Marittima, Rubini (AIC): «Riaprirla è possibile e doveroso»

Così Francesco Rubini, capogruppo di Altra Idea di Città, sulla stazione marittima di Ancona

«Dopo anni di bugie, la verità sulla stazione marittima sta finalmente emergendo dando ragione a chi, come noi, fin da subito si è battuto contro la sua chiusura voluta da Comune e **Autorità Portuale**». Così Francesco Rubini, capogruppo di Altra Idea di Città. «Il progetto di riapertura palesato dall'amministratore delegato di Aerodorica Carmine Bassetti, è sostenuto da Vista Mare, conferma quanto affermato dai tanti che in questi anni si sono battuti contro la cancellazione della stazione marittima: il collegamento ferroviario sulla costa a nord di Ancona può avere una importanza strategica per riconnettere il capoluogo e il suo porto con l'hinterland e l'aeroporto. Un collegamento eco-sostenibile, uno strumento importante per sperimentare una viabilità che provi ad interrompere la totale dipendenza di questa città dal trasporto su gomma, inquinante e pericoloso». «Dunque, non solo la stazione marittima si può e si deve riaprire, ma può essere messa al centro di un progetto di rilancio del porto e della città anche in chiave turistico - attrattiva; un progetto di mobilità su ferro capace di realizzare la famosa metropolitana di superficie che già dai primi anni 2000 avrebbe dovuto connettere il nord ed il sud di Ancona. Le stazioni ci sono già (Ikea, Aspigo, marittima, Torrette, Aeroporto), i binari pure; che aspettiamo ancora?».

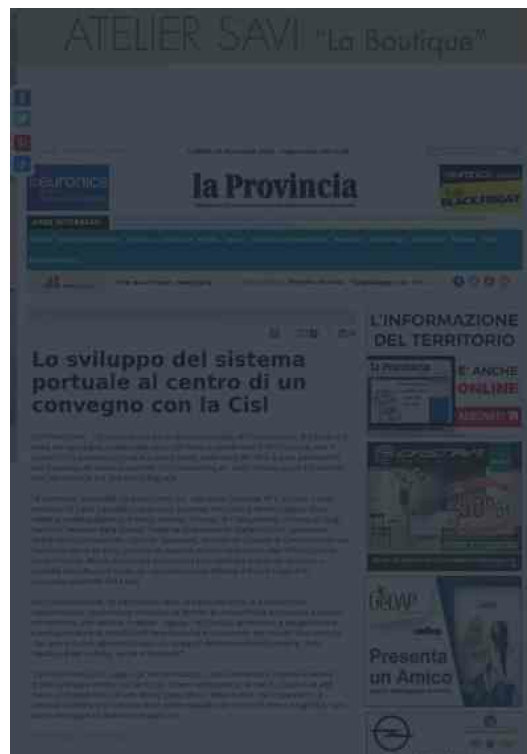
The screenshot shows the top part of a news article on the 'ANCONATODAY' website. The page is categorized under 'Politica'. The main headline is 'Stazione Marittima, Rubini (AIC): «Riaprirla è possibile e doveroso»'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Così Francesco Rubini, capogruppo di Altra Idea di Città, sulla stazione marittima di Ancona'. A large photograph of the Ancona Maritime Station is featured. To the right of the main text, there are several smaller sections: 'I più letti di oggi' with a list of other articles, 'APPRENDIMENTO' with a small image, and a 'ProntoPro' advertisement for finding a professional. The article text is partially visible, starting with '«Dopo anni di bugie, la verità sulla stazione marittima sta finalmente emergendo dando ragione a chi, come noi, fin da subito si è battuto contro la sua chiusura voluta da Comune e Autorità Portuale».

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Lo sviluppo del sistema portuale al centro di un convegno con la Cisl

CIVITAVECCHIA - "Quale sviluppo per il **sistema portuale** di Civitavecchia". È il titolo e il tema del convegno, organizzato dalla Cisl Roma Capitale Rieti e Fit Cisl Lazio, che il prossimo 21 novembre proverà a fare il punto sullo stato dell' arte e sulle potenzialità non espresse del **sistema portuale** di Civitavecchia, un nodo strategico per l' economia non solo romana ma dell' intera Regione. "Il confronto, introdotto da Marino Masucci, segretario generale Fit Cisl Lazio e dalla relazione di Carlo Costantini, segretario generale della Cisl di Roma Capitale Rieti, vedrà la partecipazione di Ernesto Tedesco, sindaco di Civitavecchia, monsignor Luigi Marrucci, vescovo della Diocesi Tarquinia Civitavecchia, Stefano Cenci, presidente Unindustria Civitavecchia, Lorenzo Tagliavanti, presidente Camera di Commercio Roma, Francesco Maria Di Majo, presidente **Autorità di sistema portuale** Mar Tirreno Centro settentrionale, Mauro Alessandri, assessore Lavori pubblici, tutela del territorio e mobilità della Regione Lazio. Le conclusioni sono affidate a Enrico Coppotelli, segretario generale Cisl Lazio. Per Carlo Costantini "le potenzialità dello sviluppo del porto di Civitavecchia rappresentano un elemento strategico in termini di competitività economica e sociale del territorio, con positive ricadute - spiega - sul tessuto economico e occupazionale come generatore di investimenti internazionali e incremento dell' export. Una crescita che apre a nuove opportunità per uno sviluppo dell' internazionalizzazione, della logistica e del turismo, locale e regionale". "La Fit-Cisl del Lazio - aggiunge Marino Masucci - sta investendo e intende investire grandi energie e risorse sul territorio. Stiamo impegnando dirigenti sindacali di alto livello a Civitavecchia: in uno snodo geografico e intermodale così importante, è centrale la tutela e lo sviluppo delle professionalità nei settori di merci e logistica, così come del trasporto marittimo e **portuale**". (18 Nov 2019 - Ore 14:51)



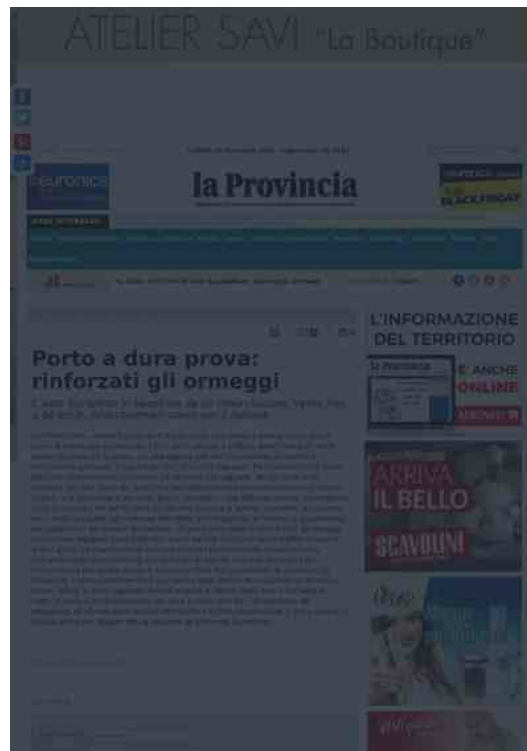
La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Porto a dura prova: rinforzati gli ormeggi

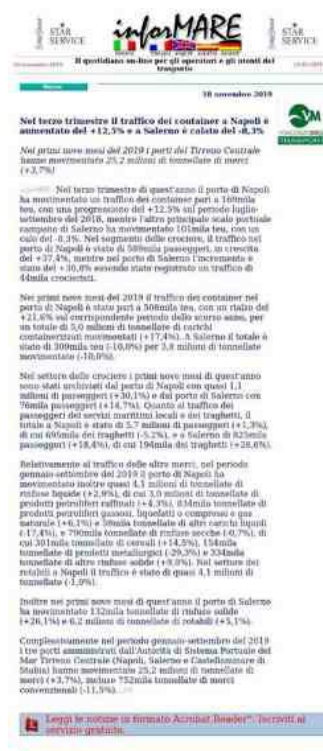
L' Aida Sol spinta in banchina da un rimorchiatore. Vento fino a 60 km/h. Federbalneari: danni per 1 milione

CIVITAVECCHIA - Anche il porto ed il litorale sono stati messi a dura prova in questi giorni di maltempo eccezionale. I forti venti, arrivati a soffiare anche fino a 60 km/h hanno spazzato via la costa, con mareggiate che hanno cancellato la Marina o Grottaurelia, portando a riva rifiuti, rami, tronchi e fogliame. Tra Civitavecchia e Santa Marinella Federbalneari ha contato 50 strutture danneggiate, alcune delle quali distrutte, per una stima dei danni che potrebbe superare complessivamente il milione di euro. «La situazione è talmente grave - spiegano - che abbiamo chiesto alla Regione Lazio di avviare l' iter per lo stato di calamità naturale e stiamo lavorando, di concerto con i nostri associati, per chiedere allo Stato, alle Regioni ed ai Comuni la sospensione del pagamento del canone demaniale». Al porto sono state rinforzati tutti gli ormeggi. Non si sono registrati gravi problemi, anche perché non c' era molto traffico navale in questi giorni. La Capitaneria di porto ha lavorato per consentire lo spostamento dall' antemurale verso ormeggi più sicuri per le navi da crociera. Impiegato un rimorchiatore per tenere spinta in banchina l' Aida Sol, garantendo la sicurezza. La situazione è stata costantemente monitorata dagli uomini del comandante Vincenzo Leone. Disagi si sono registrati venerdì mattina e sabato, dalla sera e per tutta la notte, quando è stato necessario chiudere il varco nord per l' allagamento del sottopasso all' altezza della Molinari dirottando il traffico commerciale a varco Vespucci. Chiusa anche per allagamenti la rotatoria all' altezza di Fiumaretta. (18 Nov 2019 - Ore 19:44)



Nel terzo trimestre il traffico dei container a Napoli è aumentato del +12,5% e a Salerno è calato del -8,3%

Nei primi nove mesi del 2019 i porti del Tirreno Centrale hanno movimentato 25,2 milioni di tonnellate di merci (+3,7%) Nel terzo trimestre di quest' anno il **porto di Napoli** ha movimentato un traffico dei container pari a 169mila teu, con una progressione del +12,5% sul periodo luglio-settembre del 2018, mentre l' altro principale scalo portuale campano di Salerno ha movimentato 101mila teu, con un calo del -8,3%. Nel segmento delle crociere, il traffico nel **porto di Napoli** è stato di 589mila passeggeri, in crescita del +37,4%, mentre nel **porto di Salerno** l' incremento è stato del +30,8% essendo stato registrato un traffico di 44mila crocieristi. Nei primi nove mesi del 2019 il traffico dei container nel **porto di Napoli** è stato pari a 508mila teu, con un rialzo del +21,6% sul corrispondente periodo dello scorso anno, per un totale di 5,0 milioni di tonnellate di carichi containerizzati movimentati (+17,4%). A Salerno il totale è stato di 309mila teu (-10,0%) per 3,8 milioni di tonnellate movimentate (-10,0%). Nel settore delle crociere i primi nove mesi di quest' anno sono stati archiviati dal **porto di Napoli** con quasi 1,1 milioni di passeggeri (+30,1%) e dal **porto di Salerno** con 76mila passeggeri (+14,7%). Quanto al traffico dei passeggeri dei servizi marittimi locali e dei traghetti, il totale a **Napoli** è stato di 5,7 milioni di passeggeri (+1,3%), di cui 695mila dei traghetti (-5,2%), e a Salerno di 825mila passeggeri (+18,4%), di cui 194mila dei traghetti (+28,6%). Relativamente al traffico delle altre merci, nel periodo gennaio-settembre del 2019 il **porto di Napoli** ha movimentato inoltre quasi 4,1 milioni di tonnellate di rinfuse liquide (+2,9%), di cui 3,0 milioni di tonnellate di prodotti petroliferi raffinati (+4,3%), 834mila tonnellate di prodotti petroliferi gassosi, liquefatti o compressi e gas naturale (+6,1%) e 59mila tonnellate di altri carichi liquidi (-17,4%), e 790mila tonnellate di rinfuse secche (-0,7%), di cui 301mila tonnellate di cereali (+14,5%), 154mila tonnellate di prodotti metallurgici (-29,3%) e 334mila tonnellate di altre rinfuse solide (+9,0%). Nel settore dei rotabili a **Napoli** il traffico è stato di quasi 4,1 milioni di tonnellate (-1,9%). Inoltre nei primi nove mesi di quest' anno il **porto di Salerno** ha movimentato 132mila tonnellate di rinfuse solide (+26,1%) e 6,2 milioni di tonnellate di rotabili (+5,1%). Complessivamente nel periodo gennaio-settembre del 2019 i tre porti amministrati dall' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale (**Napoli**, Salerno e Castellammare di Stabia) hanno movimentato 25,2 milioni di tonnellate di merci (+3,7%), incluse 752mila tonnellate di merci convenzionali (-11,5%).



Cronache di Salerno

Salerno

Battaglia sui pontili: il Tar boccia il ricorso di Gallozzi

Il numero uno del Marina d' Arechi aveva chiamato in causa anche la società Ventura Pontili Ventura Nulla da fare per Agostino Gallozzi, presidente del porto turistico Marina d' Arechi che, dinanzi al Tar perde la sua battaglia sui pontili. Di fatti, il tribunale amministrativo regionale della sezione di Salerno, ieri mattina, ha messo la parola fine alla vicenda giudiziaria. "improcedibile, per sopravvenuto difetto d' interesse": si legge nella sentenza del Tar di Salerno. Gallozzi aveva fatto ricorso al Consiglio di Stato, chiamando in causa **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale, con l' avvocato Barbara Pisacane e la Società Pontili Ventura di Ventura Antonino e Silvio Snc difeso dall' avvocato Lorenzo Lentini. Di fatti, nel ricorso proposto da Pontili Ventura di Ventura Antonino e Silvio Snc contro l' **Autorità Portuale** di Salerno e nei confronti dei ricorrenti, ha disposto che "la cima che lega la prua della barca al corpo morto per la parte che emerge dall' acqua deve essere contemplata dalla concessione" è improcedibile per difetto d' interesse. Il presidente Gallozzi, al Tar di Salerno, chiedeva di ordinare all' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centrale di adottare tutti gli atti utili e necessari ai fini della corretta ed effettiva esecuzione/ottemperanza dell' accertamento e di disporre la nomina di un commissario ad acta, che provvedesse in luogo dell' Amministrazione. Secondo la società Pontili Ventura, invece, il ricorso era infondato. Dopo lo scambio di memorie dello scorso 31 ottobre la Gallozzi Srl ha rinunciato al ricorso che non è però stata notificata al Comitato **Portuale** Ufficio Ter ritoriale **Portuale** di Salerno, ragion per cui il presidente Maria Abbruzzese lo dichiara improcedibile. La battaglia del presidente di Marina d' Arechi contro l' estensione di corpi morti e catenarie risale al 2016; dopo anni di lotta giudiziaria e ricorso al Tar lo stesso Gallozzi avrebbe fatto un passo indietro, pur avendo utilizzato - all' epoca dei fatti - parole molto dure che lasciavano intuire un possibile abuso all' interno del Marina d' Arechi, porto turistico della città di Salerno, con l' ormeggio di imbarcazioni il cui ingombro fuor d' acqua pareva essere di gran lunga eccedente i limiti della concessione, portando lo stesso Gallozzi - in più occasioni a parlare di illeciti, chiamando in causa - per l' appunto - l' **Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno Centrale e la società di pontili Ventura.



{ Trasporti } La realizzazione di strutture leggere per l' accoglienza nei porti di Barletta, Monopoli e Manfredonia

Mini crociere, presentato il progetto Themis

E' stato presentato, presso la sala conferenze dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, a Bari, il progetto Themis, relativo alla realizzazione di strutture leggere per l' accoglienza dei crocieristi nei porti di Barletta, Monopoli e Manfredonia. All' incontro hanno partecipato, oltre al presidente dell' **Autorità** Ugo Patroni Griffi, il sindaco di Barletta Cosimo Cannito e il vice sindaco Marcello Lanotte, la commissaria del comune di Manfredonia Francesca Anna Maria Crea e per il comune di Monopoli Stefano Lacatena, consigliere comunale delegato all' Urbanistica. Fra i presenti anche il senatore Dario Damiani. Il progetto è finalizzato a sostenere lo sviluppo e le attività dei porti minori, a indirizzare il traffico marittimo, in particolare crocieristico, verso territori ancora poco sfruttati turisticamente e a rafforzare le connessioni con i porti principali. Fra gli obiettivi vi è anche quello di potenziare il trasporto marittimo e la connettività transfrontaliera, sostenendo lo sviluppo e le attività dei porti minori inglobandoli nelle rotte cross -border e regionali e intercettando il traffico passeggeri, in particolare delle piccole crociere e dei maxi yacht. I porti coinvolti sono quelli di Manfredonia - Gargano; Barletta -Murgia settentrionale; Bari - area metropolitana; Monopoli -Murgia **meridionale**; Brindisi -Salento Settentrionale; Gallipoli -Salento **Meridionale**; Corfù - Isola di Corfù; Gaios - Isola di Paxos. Dotare i porti di infrastrutture leggere destinate all' accoglienza dei crocieristi e sviluppare questi traffici migliorerà i collegamenti tra il turismo interno e quello marittimo; amplierà l' offerta turistica con il collegamento fra porti e territori; creerà nuovi itinerari turistici e porrà le basi per la creazione di nuove imprese di trasporto e di servizi portuali e turistici. Le strutture previste nei porti di Manfredonia, Barletta e Monopoli saranno costituite da un modulo nel quale si svolgerà attività di Infopoint, accoglienza per le operazioni di imbarco e sbarco, controlli di sicurezza. Avrà una dimensione di 15 metri per 13 e sarà alto 4 metri, con una superficie utile di 133 metri quadrati. Consterà di una hall di 80 metri quadri, due uffici da 10 metri quadri, area per i controlli di 15 metri quadri. Per quanto riguarda il porto di Barletta la struttura sarà posizionata sul molo di Ponente. Il crono programma prevede che il progetto, attualmente nella fase esecutiva, a dicembre prossimo sia validato, vada in gara e che entro l' estate le strutture siano realizzate. "La destagionalizzazione delle crociere favorirà questo nostro progetto - ha detto Patroni Griffi - visto che c' è un mercato interessante, e mi riferisco ai turisti asiatici, che amano poco le stagioni calde e sono alla ricerca di nuovi itinerari e territori da scoprire". "Tali previsioni lasciano sperare a importanti e preziose opportunità di crescita non solo per la città di Barletta - ha detto il sindaco Cosimo Cannito - ma per il territorio, perché creeranno opportunità di lavoro e scambi economici e culturali. Siamo molto lieti del fatto che il porto di Barletta sia parte integrante di questo progetto e per questo ringrazio l' **Autorità di Sistema** e il presidente Ugo Patroni Griffi".

«Tavolo di crisi per le aziende portuali» Presentata l'interrogazione al governo

Era stata annunciata la scorsa settimana e ieri i parlamentari Mauro D' Attis e Vincenza Labriola, di Forza Italia, l' hanno depositata: Abbiamo presentato un' interrogazione al Presidente del Consiglio dei Ministri e al Ministro dello Sviluppo economico per metterli a conoscenza della crisi ormai insostenibile che interessa le attività portuali e l' intero comparto produttivo industriale della città di **Brindisi** hanno affermato i deputati azzurri. Il documento è proiettato al futuro che si delinea per la città e le sue attività produttive, in considerazione dei cambiamenti programmati nell' ambito dell' industria energetica e che modificheranno gli attuali livelli del **porto**. Il processo di decarbonizzazione che coinvolgerà il **porto** di **Brindisi** è imprescindibile per la salvaguardia dell' ambiente - sottolineano D' Attis e Labriola-, ma il governo ha il dovere di fare in modo che possa essere un' occasione di sviluppo e prosperità economica e non si trasformi invece in un dramma per migliaia di famiglie brindisine. La settimana scorsa gli operatori portuali hanno annunciato uno sciopero generale, non ancora indetto, proprio per richiamare l' attenzione sui profili di mercato dello scalo brindisino. La paura di ripercussioni per l' indotto hanno indotto le aziende portuali (sono 50 affiancate da diverse associazioni) a chiedere l' istituzione di un tavolo di crisi per affrontare il complesso processo di transizione energetica che riguarderà **Brindisi** entro il 2025. Ai ridimensionamenti della forza-lavoro diretta all' interno della centrale avevano rilevato gli operatori - e alla scontata diminuzione dell' indotto andranno ad aggiungersi ripercussioni gravissime per l' intera economia portuale di questo territorio. Tema ripreso da D' Attis e Labriola e da ieri portato all' attenzione dell' esecutivo. La preoccupazione delle imprese e dei lavoratori è condivisibile - affermano i due - poiché a **Brindisi** larga parte dell' economia è collegata al funzionamento della centrale termoelettrica alimentata proprio a carbone. La riconversione comporterà una diminuzione del numero dei lavoratori impiegati all' interno della centrale e di quelli impiegati nell' indotto, oltre a comportare una complessiva diminuzione dei flussi commerciali nel **porto** della città. Tale situazione si inserisce tra l' altro in un contesto già difficile e insostenibile per l' economia brindisina in cui altri settori, come quello aeronautico, versano da tempo in un profondo stato di crisi. Per questo motivo, sostenendo le istanze delle associazioni di impresa e dei sindacati, abbiamo chiesto al governo se e quando è intenzionato a convocare il tavolo di crisi e quali azioni intende adottare per salvaguardare le imprese ed i lavoratori del **porto** di **Brindisi** e del comparto industriale, compreso quello aeronautico, concludono i due deputati. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Brindisi Report

Brindisi

Yachting and Tourism services management, corso gratuito a Brindisi

Aperte le iscrizioni per l'ammissione al bando rivolto a 25 giovani e adulti, anche occupati, in possesso del diploma di istruzione secondaria superiore e/o della laurea

FABIANA AGNELLO

BRINDISI- L'offerta formativa incontra la domanda occupazionale. Ed è l'Its Turismo Puglia a rispondere attraverso l'avvio a Brindisi del corso "Yachting and Tourism services management" valido per il biennio accademico 2019-2021. Si tratta di un percorso altamente specializzato che mette nelle condizioni di acquisire competenze nel settore dell'ospitalità a bordo di grandi navi da crociera e, più in generale, nell'ambito della ricettività e dei servizi turistici. Il corso si rivolge a 25 giovani e adulti, anche occupati, in possesso del diploma di istruzione secondaria superiore e/o della Laurea. Previste selezioni di accesso con test, prove tecniche e colloqui. È possibile consultare il bando e iscriversi attraverso il sito www.itsturismopuglia.gov.it. Il percorso formativo è particolarmente appetibile se si considerano i dati dei flussi turistici in Italia, con specifico riferimento agli oltre 11 milioni di passeggeri in transito attraverso le crociere. Un'occasione di crescita dunque concreta che permetterà di conseguire nozioni ed esperienza nell'affascinante mondo del cruise management. Accoglienza, informazione, entertainment, gestione della clientela e dei molteplici reparti collegati all'erogazione dei servizi. Non solo. Sarà possibile acquisire competenze anche nelle strategie di valorizzazione delle risorse legate al mare, della Blue Economy, dei collegamenti tra compagnie e territorio. E ancora formazione outdoor, laboratori pratici con software specialistici, visite e project work in azienda, workshop e seminari di approfondimento. Due annualità per un totale di 2000 ore: 880 di stage in aziende del settore in Italia e all'estero e 1220 di formazione in contesti diversificati di apprendimento. Al termine del percorso i partecipanti avranno conseguito il diploma di Tecnico superiore, 5° Livello del Quadro europeo delle qualifiche, rilasciato dal Miur e valido in Italia, nell'ambito della Comunità Europea e per l'accesso ai concorsi pubblici. Il corso consente anche l'acquisizione di crediti formativi. "Conosci, scegli, costruisci il tuo futuro." È con questo obiettivo che l'istituto tecnico superiore per l'Industria dell'ospitalità e del turismo allargato ha costruito il corso, strutturandolo sulla base della piena valorizzazione delle risorse legate al mare ma anche delle prospettive di crescita del fenomeno turistico. A rafforzare la proposta ci sono anche le importanti partnership che rappresentano uno degli aspetti di maggior interesse: Costa Crociere, **Autorità di sistema portuale** adriatico meridionale e Guardia costiera di Brindisi.

The screenshot shows a news article from 'BRINDISIREPORT' under the 'Formazione' section. The title is 'Yachting and Tourism services management, corso gratuito a Brindisi'. The author is Fabiana Agnello. The article text is partially visible, including the opening sentence: 'BRINDISI- L'offerta formativa incontra la domanda occupazionale. Ed è l'Its Turismo Puglia a rispondere attraverso l'avvio a Brindisi del corso "Yachting and Tourism services management" valido per il biennio accademico 2019-2021. Si tratta di un percorso altamente specializzato che mette nelle condizioni di acquisire competenze nel settore dell'ospitalità a bordo di grandi navi da crociera e, più in generale, nell'ambito della ricettività e dei servizi turistici. Il corso si rivolge a 25 giovani e adulti, anche occupati, in possesso del diploma di istruzione secondaria superiore e/o della Laurea. Previste selezioni di accesso con test, prove tecniche e colloqui. È possibile consultare il bando e iscriversi attraverso il sito www.itsturismopuglia.gov.it. Il percorso formativo è particolarmente appetibile se si considerano i dati dei flussi turistici in Italia, con specifico riferimento agli oltre 11 milioni di passeggeri in transito attraverso le crociere.'

Brindisi Report

Brindisi

Porto di Brindisi: pontile a briccole, arriva l' ok dal Provveditorato

L' Autorità di sistema portuale incassa anche sei mesi di tempo dal Ministero dell' Ambiente per integrare il progetto di colmata

MARCELLO ORLANDINI

BRINDISI - Due importanti passi in avanti sono stati compiuti verso la dotazione del porto di Brindisi di nuove infrastrutture. La prima notizia riguarda il parere favorevole del provveditore per le Opere Pubbliche di Campania, Molise, Puglia e Basilicata per la realizzazione del pontile a briccole per navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest, che consentirà l' ormeggio in sicurezza di grandi unità in condizioni meteo avverse. La seconda riguarda la sospensiva di 180 giorni all' **Autorità di Sistema portuale** del Mare Adriatico Meridionale, da parte della Direzione nazionale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali del Ministero dell' Ambiente, per superare il parere negativo espresso per il progetto di colmata tra Costa Morena Est e il molo del Petrochimico consortile dalla Commissione Tecnica Via-Vas, in sede di procedimento per la pronuncia di compatibilità ambientale dell' opera. Riguardo il procedimento per la colmata, il parere negativo della Commissione Via-Vas era stato emesso il 2 agosto scorso, comunicando all' Authority le ragioni della decisione. Avvalendosi della facoltà prevista dalla normativa in maniera (in questo caso l' articolo 10 bis della legge 241/1990), il 22 agosto l' Adsp aveva inviato alla commissione ulteriore documentazione, chiedendo sei mesi di tempo di sospensione dell' iter per svolgere ulteriori indagini e approfondimenti. A proposito del pontile a briccole, invece, Il provveditorato per le Opere Pubbliche il 17 settembre aveva concluso la conferenza dei servizi richiesta dall' **Autorità di sistema portuale** per ottenere dagli enti interessati i rispettivi pareri previsti dalla normativa ai fini della conformità urbanistica dell' opera, emettendo parere negativo perché non era stata acquisita da parte della proponente la richiesta autorizzazione paesaggistica entro il 30 agosto. In realtà il parere favorevole da parte del Comune era stato deliberato dal consiglio comunale il 27 agosto, con l' approvazione della relazione - favorevole - del dirigente del settore. Ma la conclusione si era inceppata proprio sul rilascio dell' attestato di conformità paesaggistica, dovuto ad una eccezione sulle procedure di dragaggio e trattamento dei fanghi. L' Adsp ha dovuto pertanto il 26 settembre rilevare che in progetto non erano affatto previste attività ed interventi di questo genere, precisazione non pervenuta però al Provveditorato. Infine il 31 ottobre il Settore ambiente e igiene urbana del Comune di Brindisi ha rilasciato l' autorizzazione paesaggistica, e sulla base di ciò, e dei pareri pervenuti di altri enti, il provveditore per le Opere Pubbliche, Giuseppe D' Addato, ha emesso un nuovo parere, questa volta positivo, della conferenza dei servizi, vincolato ovviamente al pieno rispetto di prescrizioni e osservazioni, per la realizzazione del pontile a briccole.

BRINDISIREPORT Economia

Porto di Brindisi: pontile a briccole, arriva l'ok dal Provveditorato

L'Autorità di sistema portuale incassa anche sei mesi di tempo dal Ministero dell' Ambiente per integrare il progetto di colmata

Marcello Orlandini



1 più letti di oggi

- La disastrosa esplosione in un cantiere di Brindisi
- Porto di Brindisi: pontile a briccole, arriva l'ok dal Provveditorato
- Trabocchi, Contropesca: i nuovi regolari anche per i pescatori di Brindisi, Lucania, Taranto?
- Crisi del porto di Brindisi, il nuovo governo comincerà un lavoro?

B RINDISI - Due importanti passi in avanti sono stati compiuti verso la dotazione del porto di Brindisi di nuove infrastrutture. La prima notizia riguarda il parere favorevole del provveditore per le Opere Pubbliche di Campania, Molise, Puglia e Basilicata per la realizzazione del **pontile a briccole** per navi Ro-Ro a Costa Morena Ovest, che consentirà l'ormeggio in sicurezza di grandi unità in condizioni meteo avverse.

La seconda riguarda la sospensiva di 180 giorni all' Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale, da parte della Direzione nazionale per le valutazioni e le autorizzazioni ambientali del Ministero dell' Ambiente, per superare il parere negativo espresso per il progetto di colmata tra Costa Morena Est e il molo del Petrochimico consortile dalla Commissione Tecnica Via-Vas, in sede di procedimento per la pronuncia di compatibilità ambientale dell' opera.

Riguardo il procedimento per la colmata, il parere negativo della Commissione Via-Vas era stato emesso il 2 agosto scorso, comunicando all' Authority le ragioni della decisione. Avvalendosi della facoltà prevista dalla normativa in maniera (in questo caso l' articolo 10 bis della legge 241/1990), il 22 agosto l' Adsp aveva inviato alla commissione ulteriore documentazione, chiedendo sei mesi di tempo di sospensione dell' iter per svolgere ulteriori indagini e

Brindisi Report

Brindisi

Crisi del porto di Brindisi, D' Attis: "Il governo convochi un tavolo"

Il deputato ha presentato un'interrogazione al presidente del Consiglio dei Ministri e al Ministro dello Sviluppo economico

"Abbiamo presentato un'interrogazione al presidente del Consiglio dei Ministri e al Ministro dello Sviluppo economico per metterli a conoscenza della crisi ormai insostenibile che interessa le attività portuali e l'intero comparto produttivo industriale della città di **Brindisi**". Lo affermano i deputati di Forza Italia, on. Mauro D' Attis e on. Vincenza Labriola. "Il processo di decarbonizzazione che coinvolgerà il **porto** di **Brindisi** è imprescindibile per la salvaguardia dell'ambiente - continuano D' Attis e Labriola-, ma il governo ha il dovere di fare in modo che possa essere un'occasione di sviluppo e prosperità economica e non si trasformi invece in un dramma per migliaia di famiglie brindisine". "La preoccupazione delle imprese e dei lavoratori è condivisibile poiché a **Brindisi** larga parte dell'economia è collegata al funzionamento della centrale termoelettrica alimentata proprio a carbone. La riconversione comporterà una diminuzione del numero dei lavoratori impiegati all'interno della centrale e di quelli impiegati nell'indotto, oltre a comportare una complessiva diminuzione dei flussi commerciali nel **porto** della città. Tale situazione si inserisce tra l'altro in un contesto già difficile e insostenibile per l'economia brindisina in cui altri settori, come quello aeronautico, versano da tempo in un profondo stato di crisi". "Per questo motivo, sostenendo le istanze delle associazioni di impresa e dei sindacati, abbiamo chiesto al governo se e quando è intenzionato a convocare il tavolo di crisi e quali azioni intende adottare per salvaguardare le imprese ed i lavoratori del **porto** di **Brindisi** e del comparto industriale, compreso quello aeronautico", concludono i due deputati.

BRINDISIREPORT Economia

Economia
Crisi del porto di Brindisi, D'Attis: "Il governo convochi un tavolo"

Il deputato ha presentato un'interrogazione al presidente del Consiglio dei Ministri e al Ministro dello Sviluppo economico

3 Notiziario
18 NOVEMBRE 2019 07:48

4 più letti di oggi

- 1 La domanda: imprese in crisi alle porte del porto di Brindisi
- 2 Porto di Brindisi: politica e mercato, analisi del Presidente
- 3 Napoli, Controparlato "Saverio" tra il presidente della Camera, Luca Cordero di Montezemolo
- 4 Crisi del porto di Brindisi, D'Attis: "Il governo convochi un tavolo"

Abbiamo presentato un'interrogazione al presidente del Consiglio dei Ministri e al Ministro dello Sviluppo economico per metterli a conoscenza della crisi ormai insostenibile che interessa le attività portuali e l'intero comparto produttivo industriale della città di Brindisi". Lo affermano i deputati di Forza Italia, on. Mauro D'Attis e on. Vincenza Labriola.

18 NOVEMBRE

- **Le 200 imprese legate alle sorti del porto di Brindisi**

"Il processo di decarbonizzazione che coinvolgerà il porto di Brindisi è imprescindibile per la salvaguardia dell'ambiente - continuano D'Attis e Labriola -, ma il governo ha il dovere di fare in modo che possa essere un'occasione di sviluppo e prosperità economica e non si trasformi invece in un dramma per migliaia di famiglie brindisine".

18 NOVEMBRE

- **Porto di Brindisi: la rivolta delle imprese**

"La preoccupazione delle imprese e dei lavoratori è condivisibile poiché a Brindisi larga parte dell'economia è collegata al funzionamento della centrale termoelettrica alimentata proprio a carbone. La riconversione comporterà una diminuzione del numero dei lavoratori impiegati all'interno della centrale e di

Il Nautilus

Brindisi

A Brindisi il corso "Yachting and Tourism services management": La sfida occupazionale arriva dal mare

L'offerta formativa incontra la domanda occupazionale. Ed è l'ITS Turismo Puglia a rispondere attraverso l'avvio a Brindisi del corso 'Yachting and Tourism services management' valido per il biennio accademico 2019-2021. Si tratta di un percorso altamente specializzato che mette nelle condizioni di acquisire competenze nel settore dell'ospitalità a bordo di grandi navi da crociera e, più in generale, nell'ambito della ricettività e dei servizi turistici. Il percorso formativo è particolarmente appetibile se si considerano i dati dei flussi turistici in Italia, con specifico riferimento agli oltre 11 milioni di passeggeri in transito attraverso le crociere. Un'occasione di crescita dunque concreta che permetterà di conseguire nozioni ed esperienza nell'affascinante mondo del cruise management. Accoglienza, informazione, entertainment, gestione della clientela e dei molteplici reparti collegati all'erogazione dei servizi. Non solo. Sarà possibile acquisire competenze anche nelle strategie di valorizzazione delle risorse legate al mare, della Blue Economy, dei collegamenti tra compagnie e territorio. E ancora formazione outdoor, laboratori pratici con software specialistici, visite e project work in azienda, workshop e seminari di approfondimento. Il corso si rivolge a 25 giovani e adulti, anche occupati, in possesso del diploma di istruzione secondaria superiore e/o della Laurea. Previste selezioni di accesso con test, prove tecniche e colloqui. È possibile consultare il bando e iscriversi attraverso il sito www.itsturismopuglia.gov.it. Due annualità per un totale di 2000 ore: 880 di stage in aziende del settore in Italia e all'estero e 1220 di formazione in contesti diversificati di apprendimento. Al termine del percorso i partecipanti avranno conseguito il Diploma di Tecnico Superiore, 5° Livello del Quadro Europeo delle Qualifiche, rilasciato dal Miur e valido in Italia, nell'ambito della Comunità Europea e per l'accesso ai concorsi pubblici. Il corso consente anche l'acquisizione di crediti formativi. 'Conosci, scegli, costruisci il tuo futuro.' È con questo obiettivo che l'Istituto Tecnico Superiore per l'Industria dell'ospitalità e del Turismo allargato ha costruito il corso, strutturandolo sulla base della piena valorizzazione delle risorse legate al mare ma anche delle prospettive di crescita del fenomeno turistico. A rafforzare la proposta ci sono anche le importanti partnership che rappresentano uno degli aspetti di maggior interesse: Costa Crociere, **Autorità** di Sistema Portuale Adriatico Meridionale e Guardia Costiera di Brindisi.



Accordo tra enti: firmano Comune, Provincia, CdC e autorità portuale

Ieri pomeriggio si sono incontrati nella Cittadella delle imprese il presidente della Camera di commercio Luigi Sportelli, il sindaco Rinaldo Melucci, il presidente della Provincia Giovanni Gugliotti e il Presidente dell' **Autorità** di Sistema **Portuale** Sergio Prete. Obiettivo dell' incontro la condivisione del pre-accordo di collaborazione istituzionale Un nuovo modello di sviluppo. Oggi la firma con conferenza stampa alle 10.30.



Cdp salverà Taranto ma non l' Ilva E Mittal adesso apre uno spiraglio

La partecipata non è disponibile a un coinvolgimento diretto, però potrebbe favorire il rilancio del porto, magari con la cinese Cccc. L' ad di Arcelor accetta l' incontro con Conte venerdì. Mattarella vede i sindacati

claudio antonelli I 170 anni di Cassa depositi e prestiti non potevano cadere in un giorno migliore. Cdp ieri è stata tirata per la giacchetta come non mai. In occasione delle celebrazioni, il premier Giuseppe Conte e il ministro dell' Economia Roberto Gualtieri si sono chiusi in una stanza con l' ad di Cdp Fabrizio Palermo e il neo presidente Giovanni Gorno Tempini. Tema della discussione è stato il salvataggio dell' ex Ilva. Dal governo il pressing per entrare nella partita, dai vertici di Cdp una presa di distanza. «Il ruolo che Cdp può avere, al di là del coinvolgimento diretto in una situazione che è oggetto di altre conversazioni, è ovviamente di grande attenzione a quel che avviene sul territorio, a livello di enti locali, a livello di tutte le nostre società partecipate. Questo è sicuramente un ambito nel quale noi possiamo pensare di svolgere un ruolo», ha detto Gorno Tempini sintetizzando in linguaggio politichese ciò che è il mandato dei suoi azionisti. Cioè le fondazioni bancarie. Il messaggio è chiaro: non si mettono a repentaglio gli investimenti dei pensionati italiani. D' altronde in una delle sue ultime uscite pubbliche, il patron dell' Acri, Giuseppe Guzzetti aveva detto «no» a un potenziale coinvolgimento di Cdp in Alitalia. Mentre si era detto favorevole alla maxi operazione ha rilanciato Astaldi e tre quarti del settore delle costruzioni italiane. Preso il medesimo ragionamento, la risposta di Gorno Tempini al governo non deve essere stata molto dissimile. Se un ministro come Francesco Boccia lancia in una intervista spudoratamente l' idea di avviare un prestito ponte di uno o due anni per poi rivenderla, è chiaro che Cdp dovrà necessariamente mettere i paletti invocando il proprio statuto. Uno statuto che le fondazioni non cambieranno. Immaginare che lo Stato stanzi più di un miliardo e Cdp si inserisca a gestire le perdite è praticamente impossibile. Diverso immaginare che la Cassa coordini le diverse partecipate per il rilancio del porto di Taranto e aiuti l' arrivo di risorse. Non dimentichiamo che i cinesi di Cccc sarebbero pronti anche a mettere 400 milioni sul sistema portuale del Sud e a quel punto ad avviare una partnership con altre realtà dedicate all' acciaieria. Ma al momento l' ipotesi si potrebbe verificare solo se i franco indiani di Arcelor Mittal tornassero a sedersi al tavolo delle trattative. Eventualità non più così remota. Ieri la morsa giudiziaria è salita di grado. I commissari che hanno trascinato Arcelor in giudizio hanno definito la scelta unilaterale di avviare il fermo degli altoforni un atto minatorio, mentre i pm hanno invitato espressamente l' azienda a sospendere l' iter di spegnimento fino a che non ci sarà stata la prima udienza, cioè fino al 27 novembre. I magistrati hanno tenuto a specificare che si tratta di un semplice invito e non di una imposizione, ma ieri sera i vertici di Arcelor Italia hanno fatto sapere con una nota ufficiale (non parlavano apertamente da oltre una settimana) di voler accogliere l' invito. In contemporanea è stata diffusa anche la notizia che venerdì a Palazzo Chigi Lucia Morselli per conto della famiglia Mittal incontrerà il premier. E si comincerà una tornata di trattative. Sappiamo che l' azienda vorrebbe mettere in cassa integrazione ben 5.000 dei 10.700 dipendenti diretti. Il contratto non lo consentirebbe. Il governo non può però permettersi di andare in causa e affidarsi totalmente alla magistratura, sebbene politicamente abbia già abdicato al proprio ruolo di decision maker, lasciando ai pm il compito di dare la linea. Al tempo stesso sa che se non c' è un asso nella manica (e non esiste nessun nuovo investitore)



La Verità

Taranto

dovrà trovare un via di uscita che gli consenta di non perdere la faccia e permetta ai franco indiani di tornare a **Taranto** senza a loro volta perdere la faccia. E qui si inserirebbe il piano di rilancio della città. In pratica Arcelor si riprende lo stabilimento e l'acciaiera, parte degli esuberanti viene riassorbita in una newco che si occuperà del **porto** e della città sotto l'ombrello di un progetto coordinato da Cdp e dalle altre partecipate. Almeno questi sarebbero i desiderata della politica. A noi sembra una grande scommessa o qualcosa di simile a un all in, dove o ti va benissimo o perdi tutto. Un gioco delle parti con una posta altissima che ha spinto pure Sergio Mattarella a infilarsi nella questione. Ieri sera ha incontrato le sigle sindacali esercitando la classica moral suasion del Colle. Vedremo che effetto farà.

L' Area dell' ex Asi entrerà nel perimetro della Zes?

Eleonora Delfino Allargare il perimetro della Zes fino ad abbracciare i comuni di Campo Calabro, **Villa San Giovanni** e Reggio. Una proposta ufficiale da inoltrare alla Regione è stata approvata dalla Giunta Falcomatà. Un atto di indirizzo in cui rivendicare le ragioni per cui questa porzione di territorio chiede di poter ottenere i vantaggi che quest' area garantisce. Una richiesta che argomenta le proprie ragioni proprio in virtù di quanto previsto dal regolamento dell' istituzione delle zone economiche speciali. In questo scenario la Regione Calabria ha formulato un piano di sviluppo strategico al Governo nazionale che annovera tra le aree individuate il **porto di Villa San Giovanni**; considerato che per la Calabria l' area indicata dal provvedimento non è stata assorbita per intero dal Piano di sviluppo strategico zona economica speciale, non solo l' area ex Asi (Corap) ricadente nei comuni di Campo, **Villa** e Reggio costituisce l' area industriale collegata e suo naturale retroporto, l' inclusione di questa porzione sarebbe una scelta funzionale per il potenziamento delle opportunità. Del resto le prospettive di sviluppo del territorio vedono nell' istituzione della Zes un' operazione chiave. Dal primo di ottobre sono già operativi i vantaggi fiscali per le imprese che vogliono investire in quest' area dalle mille potenzialità ancora inesprese. La Zona Economica Speciale di Gioia Tauro ha una storia lontana. Era giugno 2013 quando il Consiglio regionale aveva inviato al Senato un disegno di legge che prevedeva l' istituzione della Zes nella Piana di Gioia Tauro. La ZES di Gioia Tauro è stata poi istituita con la legge 123 del 3 agosto 2017: ci sono voluti due anni abbondanti per vederla finalmente operativa. Il Comitato d' indirizzo, qualche mese fa, aveva ultimato gli adempimenti che ancora ostacolavano l' avvio, e si attendeva che l' Agenzia delle Entrate definisse le modalità per la fruizione del credito d' imposta. Ora che le imprese hanno la possibilità di attingere a nuova linfa e che il traguardo più importante è stato raggiunto si apre una nuova fase di sostegno alle imprese che vogliono investire nelle aree ZES calabresi con nuovi servizi ed ulteriori investimenti infrastrutturali, nonché, immateriali come l' istituzione del SURAP (Sportello Unico Regionale per Attività Produttive) volti a migliorare l' accessibilità e la sicurezza delle aree oltre che la promozione e la valorizzazione del tessuto imprenditoriale e sociale presente in quella che è ormai divenuta una delle aree strategiche più importanti per lo sviluppo della Regione. In questo scenario si innestano poi le polemiche e i timori per il rispetto degli impegni assunti dal Governo per il territorio. Non sarebbe la prima volta. Il documento di indirizzo è stato approvato dall' esecutivo Falcomatà.



L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Olbia. In Consiglio comunale anche lo scontro sul porto

Air Italy, Sanna contro il Qatar

«Non riceverò questo gruppo a parlare di metri cubi se prima non parleranno chiaramente di Air Italy e dei posti di lavoro»: è netta la posizione dell' assessore all' Urbanistica e agli Enti locali Quirico Sanna e ufficializza in un luogo istituzionale - l' aula del Consiglio comunale di Olbia - il fastidio dell' amministrazione regionale verso un interlocutore, il Qatar, che gioca, con diverse mani, su tre tavoli, il Mater Olbia, la Costa Smeralda e Air Italy. Solo che sull' ultimo pare non voler giocare più. Temi pesanti per l' economia del territorio ieri nel Consiglio comunale aperto sulle vertenze Air Italy, Sinergest e Auchan. C' erano tre assessori regionali, Alessandra Zedda (Lavoro), Sanna e Giuseppe Fasolino, i consiglieri regionali Angelo Cocciu, Giuseppe Meloni, Roberto Li Gioi e Giovanni Satta. Non c' erano però i lavoratori, o c' erano in minima parte. Le magliette rosse Meridiana e gli striscioni hanno lasciato spazio alla rassegnazione. Air Italy La compagnia non volerà da Alghero durante la chiusura del Costa Smeralda ma subito c' è la data di scadenza della continuità, il 16 aprile. Si discute del nuovo bando, consapevoli che nessun bando potrà fare il miracolo se Air Italy ha deciso di non restare ad Olbia. «Stiamo parlando di 600 lavoratori del nostro territorio», ha detto Mirko Idili, segretario della Cisl: «Abbiamo festeggiato un accordo che parlava di 50 aerei in arrivo e stiamo volando con le pezze nei pantaloni. Ora però il bando necessita di almeno sei mesi di iter, non offriamo all' azienda il minimo pretesto». I sindacati contestano alla Regione il mancato incontro. «Siamo molto in ritardo - ha osservato Elisabetta Manca della Uil - né l' assessore e né il governatore hanno risposto alla nostra richiesta di incontro. Alghero e Cagliari avranno probabilmente un' ulteriore proroga e noi vedremo danneggiata l' industria turistica e negato il diritto alla mobilità». Gli assessori giurano che la Giunta è al lavoro. «Il collega Todde parteciperà mercoledì a un importante incontro per un rimedio nell' immediato», ha detto l' assessora Alessandra Zedda: «Per quanto riguarda il bando la Regione si sta impegnando a studiare un modello ma non possiamo mettere in campo nessuna misura se non abbiamo l' impresa». Fronte del porto Per mare non va meglio con i lavoratori Sinergest che hanno già le lettere di licenziamento. Il 31 dicembre scade il contratto di gestione. «Se il bando è andato deserto un motivo c' è», ha detto il sindaco Settimo Nizzi: «Non c' è un ritorno economico. Con un milione e 900 mila euro si perdono milioni l' anno. Quel bando non prevede lo sviluppo ma l' arretramento del porto di Olbia». Il fronte del porto che vede da una parte il Comune e dall' altra l' **Authority**, è sempre aperto così come la ferita della perdita dell' ente di governo degli scali sardi. La seduta si è aperta con un durissimo attacco di Settimo Nizzi (componente di Sinergest per il Comune) al presidente dell' **Autorità portuale** Massimo Deiana: «Se lui ha rispetto della nostra comunità andiamo insieme anche sulla luna ma se non ne ha, non si va da nessuna parte». Sulla mancata attenzione sul porto è d' accordo anche la segretaria della Cgil Luisa Di Lorenzo che però contesta al sindaco, come membro Sinergest, di non aver giocato d' anticipo sul bando. Giuseppe Meloni, consigliere Pd, invita Nizzi al dialogo: «Occorre sedersi e cercare di superare le divergenze. Inoltre, se il Comune di Olbia, vuole contare di più ritengo giusto che debba essere rappresentato all' interno dell' Ente». E in aula aleggia anche la teoria del complotto. «Il disegno è chiaro - conclude Angelo Cocciu, consigliere regionale di Forza Italia - vogliono mettere le mani sul nostro porto, un gioiello che funziona». Caterina De Roberto Sinergest Duro attacco di Settimo Nizzi al presidente dell' **Autorità portuale**



L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Massimo Deiana: «Un bando in perdita che mortifica il nostro porto»

La Nuova Sardegna (ed. Gallura)

Olbia Golfo Aranci

Porto, Air Italy e Auchan la politica fa fronte unico

Nel Consiglio comunale momenti di tensione per il futuro incerto dei lavoratori Nizzi: insieme per il territorio. L'assessore Zedda: confronto davanti al Governo

OLBIA Amministratori comunali e regionali, sindacalisti, cittadini: il momento è difficile per Olbia e la Gallura, con importanti vicende che coinvolgono il destino di tanti lavoratori e le ambizioni di sviluppo di tutto il territorio. Ieri pomeriggio una seduta particolare del Consiglio comunale: Air Italy, Sinergest, Auchan, Usp i temi all'ordine del giorno. Alla fine la promessa del sindaco Settimo Nizzi sembra sintetizzare uno spirito di unione indispensabile nonostante le naturali divisioni e i momenti di tensione: «Continueremo tutti insieme a vigilare, a confrontarci e a fare quanto in nostro potere affinché vengano tutelati i diritti dei lavoratori coinvolti». Minuto di silenzio. Il primo cittadino in apertura dei lavori ha chiesto che venisse osservato un minuto di silenzio in memoria delle vittime dell'alluvione del 2013. Poi il dibattito ha preso corpo, anche grazie alla presenza degli assessori regionali Alessandra Zedda, Giuseppe Fasolino e Quirico Sanna. Nizzi ha ribadito la necessità di «mettere in campo ogni azione possibile per dare soluzione positiva alle vertenze». Appello raccolto dall' assessora Zedda, che si è detta «pronta a chiedere un confronto dinanzi al Governo» e ha proposto l'apertura di diversi tavoli. Nei prossimi giorni sarà redatto e sottoscritto da tutti i presenti un documento unitario. Air Italy. Critiche e preoccupazioni sono arrivate dai sindacati. Mirko Idili, segretario provinciale Cisl ha affermato che sia impensabile parlare con la proprietà qatarina di metri cubi se prima non si parlerà di Air Italy. «Se come temo la continuità non potrà essere prorogata su Olbia a causa della scelta sbagliata della Regione, Air Italy ne approfitterà per andare via», è stato il pensiero del consigliere regionale Pd, Giuseppe Meloni. Sinergest. Per il segretario regionale Filt-Cgil, Arnaldo Boeddu «Sinergest ha sbagliato a non richiedere la proroga». «Sono convinto che mai come in questo momento sia fondamentale che l'amministrazione riallacci i rapporti con l'Autorità portuale - è stato il commento del consigliere Meloni -. Si devono evitare gli errori del passato perché è importante salvaguardare i posti di lavoro». Meloni ha ribadito l'esigenza del fronte comune, ma ha assestato con eleganza un paio di stilette al sindaco Nizzi. Ricordandogli il grave errore, 12 anni fa, di aver perso la quota di maggioranza in Sinergest. «Operazione che ha portato la società ad aggiudicarsi la gestione del porto di Livorno e paradossalmente non quella di Olbia». Lo ha poi invitato a nominare il rappresentante comunale nel Comitato di gestione dell'Autorità portuale, che manca da due anni, «così da poter incidere nella futura gestione e distribuzione delle risorse».



La Nuova Sardegna (ed. Gallura)

Olbia Golfo Aranci

Non solo Elisa per le feste di Natale e di fine anno

OLBIA Quale sarà il "menù" proposto ai cittadini olbiesi e ai visitatori in occasione delle festività natalizie e di fine anno? Il programma sarà svelato questa mattina dall' assessore comunale alla Cultura, Sabrina Serra, nel corso di un incontro nella Biblioteca civica Simpliciana. Il piatto forte delle festività di fine anno però è già noto: il concerto di Elisa al Molo Brin la sera di San Silvestro. Proprio la collocazione al Molo Brin ha creato qualche nuovo attrito tra amministrazione comunale e **Autorità portuale**, che del resto è il padrone di casa quando si parla di utilizzare moli e banchine. Nulla di irrisolvibile, comunque: anche in occasione del concerto di Jovanotti tra Comune e Authority le discussioni non erano mancate, anche se l'effettuazione del Jova beach party non è mai stato realmente a rischio. Probabilmente alla fine un' intesa si troverà. «Sulla scorta degli ottimi risultati seguiti ai concerti degli artisti Maneskin, Mahmood, Subsonica e Jovanotti, continuiamo a perseguire l' obiettivo rendere la nostra città un centro di attrazione permanente di flussi turistici nazionali, sia nei mesi estivi che nei periodi di bassa stagione, contribuendo così a consolidare l' immagine turistica di Olbia - dice il sindaco Settimo Nizzi - .Per questo, abbiamo pensato di accogliere un grande concerto la notte di Capodanno: Elisa, artista la cui fama si spinge oltre i confini nazionali, ci accompagnerà nei festeggiamenti della notte di San Silvestro». «Negli ultimi anni abbiamo avuto costanti conferme di come gli eventi portino benefici alla nostra città, nello specifico al tessuto economico e sociale - prosegue il primo cittadino - .Continuiamo a perseguire questa strada, senza per questo dimenticare le emergenze che sono gestite e trattate cos tantemente in modo specifico». «Elisa torna ad Olbia dopo 15 anni e auspichiamo sarà un nuovo successo grazie anche alla risonanza che potrà avere sui Media regionali e nazionali - afferma l' assessore Marco Balata - .Subito dopo il concerto, il brindisi per i festeggiamenti per la fine del 2019 e l' arrivo del nuovo anno, saranno preceduti dal tradizionale spettacolo dei fuochi d' artificio, l' immane appuntamento tanto atteso dai cittadini olbiesi e non solo».L' elenco degli eventi però sarà più ampio e in grado di soddisfare diversi gusti. Sarà l' assessore alla Cultura a svelarne i dettagli.



Il Nautilus

Olbia Golfo Aranci

Conferenza stampa di presentazione del Centro di Preparazione Olimpica di Cagliari

Si è svolta la conferenza stampa di presentazione del nuovo Centro di Preparazione Olimpica di Cagliari; presenti sul palco il presidente della Federazione Italiana Vela Francesco Ettore, il presidente della III Zona FIV **Massimo Cortese**, il Direttore Tecnico Michele Marchesini e Alessandra Sensini nella doppia veste di Direttore Tecnico Giovanile FIV e Vice Presidente CONI. Particolarmente soddisfatto il presidente Francesco Ettore che ha rimarcato come 'questo Centro di Preparazione Olimpica vuole rappresentare un preciso segnale da parte della Federazione verso il territorio; una scelta strategica che regala a tutti gli atleti di alto livello una casa dove poter progredire nel loro percorso di crescita. Per questo non possiamo non ringraziare il CONI che ci ha aiutato in questo sforzo permettendoci di realizzare questo progetto.' Il Centro di Preparazione Olimpica di Cagliari ha una superficie di oltre 2500 mq suddiviso su due livelli, ospita anche la base del Team Luna Rossa Prada Pirelli; al suo interno si trasferirà la sede del Comitato III Zona. Il polo di Cagliari rappresenta 'il coronamento di un percorso per la città' sottolinea il presidente della III Zona **Massimo Cortese** a cui si sono uniti anche il presidente del CONI Regionale Gianfranco Fara e l'Assessore allo Sport del Comune di Cagliari Paolo Spano. Il Presidente dell'Autorità Portuale **Massimo Deiana** 'si è verificata una congiunzione astrale positiva, ci sono state difficoltà ma si sono aperti scenari che hanno portato a questo grande risultato' che (ha proseguito il Contrammiraglio della Marina Militare Edoardo Compiani) 'porta in questa città la grande vela, una città perfetta per questo sport.' Sulla stessa lunghezza d'onda anche le dichiarazioni di Alessandra Sensini e Michele Marchesini 'Sono cresciuta nel CPO di Livorno - confida Alessandra Sensini - per la crescita di un atleta rappresenta un momento di grande sviluppo al quale si legano ricordi indelebili.' 'E non a caso - le fa eco Michele Marchesini - che la Federazione abbia puntato proprio su Cagliari, una realtà che da un punto di vista tecnico è impeccabile, adattandosi alle Classi Olimpiche attuali e a quelle che verranno nei prossimi Giochi.'



Porto Canale: apertura buste terminal ro-ro posticipata

CAGLIARI L'Autorità di Sistema portuale del mare di Sardegna ha pubblicato sul proprio sito l'avviso col quale comunica che, in relazione alla procedura sul terminal ro-ro nel Porto Canale, la seduta per l'apertura delle buste amministrative è posticipata alle ore 10.00 del giorno 20 Novembre 2019. Il bando riguarda l'affidamento dell'incarico per l'adeguamento della progettazione definitiva dello studio di impatto ambientale e della relazione paesaggistica dell'intervento di realizzazione della struttura, con un importo del servizio a B.A. pari a circa 1 milione e 300 mila euro. L'apertura doveva svolgersi domani, 19 Novembre alle 10, restano comunque invariati gli altri termini previsti.

The screenshot shows the website interface for Messaggero Marittimo. At the top, there is a navigation bar with categories like 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO'. The main headline reads 'Porto Canale: apertura buste terminal ro-ro posticipata'. Below the headline, there is a sub-headline 'Seduta rinviata al 20 Novembre' and a date 'Pubblicato 18 ore fa il giorno 18 novembre 2019'. A large image of the port facility is visible. On the right side, there is a 'ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER' form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email'. Below the form, there are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' news items, including titles like 'Esportare la dolce vita' and 'Intesa per modo ferroviario di Padova'.

Investimenti e futuro del porto Consiglio straordinario con Mega

Completamento banchina XX Luglio, Piano regolatore in freezer e già datato, strategie per una città che punta sul waterfront

Milazzo Una seduta straordinaria di consiglio comunale per affrontare le priorità del porto e soprattutto conoscere quali sono gli obiettivi del nuovo presidente Mario Mega. L'ha convocata il presidente Gianfranco Nastasi, giovedì prossimo alle 19,30. Una iniziativa condivisa dalle forze politiche che anche a medio e lungo termine intendono conoscere la visione del nuovo responsabile dell'**Autorità** di **sistema**, alla luce anche delle modifiche normative che hanno di fatto abolito i Comitati portuali e quindi la rappresentanza delle municipalità locali in quello che era sostanzialmente l'organo esecutivo dell'Authority. Progetti futuri ma anche necessità di avere chiarezza sul presente ed in particolare su due questioni delicate: il completamento della banchina XX Luglio e il Piano regolatore del porto che da anni ormai è in freezer e appare superato sia da alcune scelte che sono state sin qui effettuate, ma anche dai minori traffici che interessano questo specchio di mare. «Ci sembra giusto avere un quadro completo delle progettualità - ha detto Nastasi - perché troppo spesso in passato le forze politiche locali sono state bypassate nelle decisioni che riguardavano il porto e quindi credo sia giusto avviare un rapporto che possa essere incentrato sulla collaborazione anche nell'interesse di coloro che lavorano nel porto». Ed in realtà le notizie poco rassicuranti sul completamento a breve della banchina XX Luglio creano da mesi apprensione tra gli operatori del porto e soprattutto la categoria dei portuali è nuovamente in fibrillazione. L'assenza di lavoro e le restrizioni dell'articolo 17 della legge 84/94 che ormai da qualche anno impone la rotazione delle maestranze viene maldigerita anche perché l'attività è tutt'altro che fiorente come ai tempi della Compagnia portuale. E così i malumori sono crescenti anche se sino ad oggi contenuti. Ma col passar dei mesi e in assenza delle soluzioni annunciate la tensione cresce tra coloro che magari di politica e burocrazia masticano poco o nulla e desiderano solo portare qualche soldo a casa. Ad essere realisti - e tutte le istituzioni coinvolte lo hanno confermato - non ci sono molti margini di manovra, ma si sta cercando di fare di tutto per assicurare ai lavoratori portuali la possibilità di svolgere la loro attività attraverso un percorso che possa dare delle risposte che sino ad oggi sono mancate a coloro che sono rimasti fuori dall'attività di movimentazione. Sostanzialmente una dozzina di persone. E in tale contestato anche i sindacati hanno ribadito la situazione di grande emergenza non solo occupazionale ma anche sociale. Riteniamo - ripetono sempre i sindacalisti - che in assenza di alternative, si debba cercare di dar corso alla nostra proposta formulata nei mesi scorsi che prevede il coinvolgimento di tutte le maestranze nella movimentazione delle merci portuali. Proprio per queste ragioni il confronto in Aula può rappresentare una occasione per dare risposte che da troppo tempo si attendono. Il torrido fronteoccupazionale L'obiettivo per tutelare il lavoro all'interno del porto è estendere la norma. In che modo? Mantenendo il vincolo dei 9 lavoratori previsti dall'articolo 17 approvato dal ministero e oggetto della gara bandita dall'**Autorità** portuale. Mensilmente la cooperativa "Gruppo portuale Milazzo" dovrebbe trasmettere all'**Autorità** portuale, alla Capitaneria e quindi al ministero, un elenco dei soggetti impegnati nelle attività nel porto facendo ruotare tutti i propri soci-lavoratori. Attualmente invece lavorano sempre gli stessi nove che quando restano a casa percepiscono il sussidio di disoccupazione. Per gli altri undici invece, in atto, né lavoro né altre indennità riparatrici.



Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

Un' autentica emergenza.

Utilizzo aree demaniali Esitata la delibera-bis

Milazzo Approvazione bis del Piano delle aree demaniali: La Giunta Formica ha esitato nuovamente la proposta di delibera presentata dagli uffici dopo che la Regione ha chiesto se c'era l'intenzione di operare delle modifiche alla luce di una nuova circolare voluto dall'assessore Cordaro. La delibera approvata dall'esecutivo invece riconferma il Piano approvato nel settembre dello scorso anno e trasmesso all'Ufficio territoriale ambiente di Messina per gli ulteriori adempimenti. L'auspicio è che stavolta i tempi siano più brevi visto che solo a fine maggio c'è stato il riscontro della Regione ad una pianificazione ritenuta fondamentale. L'Amministrazione ha deciso di non operare modifiche proprio perché spera che l'iter di competenza regionale sia stavolta più spedito. Il Pudm di Milazzo infatti è stato strutturato per favorire gli investimenti dei privati sia a Levante sia soprattutto a Ponente, considerata la zona più appetibile. Nello specifico il Piano delle aree demaniali individua, a parte la zona portuale, di competenza dell'**Autorità di sistema** Messina-Milazzo, altre cinque aree. Nella prima, compresa tra molo Marullo e Croce di Mare nella riviera di Levante, oltre al mantenimento delle concessioni già rilasciate, si indica la previsione del porto turistico localizzato diversi anni addietro dal consiglio comunale nello specchio acqueo compreso tra il molo Marullo e l'area antistante la chiesa di San Giacomo. Per quanto riguarda il borgo di Vaccarella, il Pudm prevede che il tratto di arenile posto tra la chiesa di Santa Maria Maggiore e l'inizio della strada Panoramica venga destinato ad alaggio imbarcazioni da pesca. A Croce di mare invece è stato localizzato un Punto ristoro, lasciando la spiaggia alla pubblica fruizione. Nessun intervento invece lungo il Promontorio «per esigenze di salvaguardia ambientale, data l'evidente valenza paesaggistica». Tanta pianificazione invece a Ponente tra il Tono e l'ex camping Sayonara, zona turisticamente più appetibile. I tecnici hanno previsto l'insediamento di altre strutture, punti di ristoro con annesso aree attrezzate per lo svolgimento di attività sportive, oltre alle opere pubbliche (viabilità pedonale, parcheggi, aree verdi) che si spera di poter realizzare con l'intervento di riqualificazione ambientale che il Comune spera di riprendere. Ribadite le ipotesi di "sfruttamento", si spera in tempi celeri.



Tremestieri, riaperto lo scivolo 1. Campionamenti al via

Emanuele Rigano Il transito dei tir in città dovrebbe pian piano ridursi con la riapertura, dalle 15 di ieri, dello scivolo 1 nel porto di Tremestieri. La prima nave, quella della compagnia Meridiano, è approdata dopo le 16, dunque nel primo pomeriggio ancora diversi mezzi pesanti hanno scorrazzato "tagliando" le strade centrali più trafficate. A seguito delle ultime mareggiate, i cumuli di sabbia presenti nello specchio acqueo prospiciente l'ingresso degli approdi si sono ulteriormente estesi, interessando piccole porzioni di fondale frontali alla parte centrale della banchina di sopraflutto vicina allo scivolo 2. In prossimità dell'imboccatura del porto, più precisamente a ridosso della testata del molo di sopraflutto, è infatti presente un cumulo di materiale sabbioso che ostruisce, in parte, l'accesso allo scalo, costituendo un pericolo per la sicurezza della navigazione. Per questo la Capitaneria, dopo il sopralluogo effettuato unitamente a personale dell'**Autorità di sistema** portuale dello Stretto e al capo pilota della Corporazione piloti dello Stretto, ha fissato l'obbligo di mantenere una distanza non inferiore ai 40 metri dalla testata del molo di sopraflutto, durante le manovre di ingresso-uscita: condizione alla riapertura dello scivolo. Intanto sono iniziati ieri i campionamenti dei sedimenti accumulatisi a seguito delle due forti sciroccate della settimana scorsa. Dopo aver atteso infatti che le condizioni meteorologiche avverse si stabilizzassero, l'**Autorità di Sistema** portuale dello Stretto ha dato mandato affinché vengano immediatamente analizzate le sabbie che hanno ridotto l'operatività dell'approdo e si possa procedere con prontezza alle operazioni di ripristino della piena operatività di entrambi gli scivoli. Sarà necessario comunque attendere i risultati sulle colture biologiche dei sedimenti, come previsto dall'autorizzazione al dragaggio per un totale annuo di 60 mila metri cubi di sedimenti, emessa nei mesi scorsi dall'assessorato territorio e Ambiente della Regione Siciliana, prima di poter avviare l'intervento di spostamento del materiale attualmente presente all'imboccatura del Molo di sopraflutto, materiale stimato fra i 20 mila e i 25 mila metri cubi. «La draga della società veneziana Zeta srl, fra le più grandi presenti nel Mediterraneo, dovrebbe arrivare a Messina domenica, in modo da poter essere immediatamente operativa nel momento in cui i risultati delle analisi chimiche consentiranno, come ci si auspica, l'avvio dell'intervento», ha assicurato l'Authority attraverso un comunicato. La draga della società Zeta arriverà domenica così da essere subito operativa.



Stretto Web

Messina, Milazzo, Tremestieri

Messina: via i lavori per riaprire il porto di Tremestieri, prima verranno analizzate le sabbie e poi si procederà al dragaggio

L'arrivo della draga a Messina è previsto nella giornata di domenica: intanto da oggi hanno preso il via i campionamenti delle sabbie. Nelle prossime ore sarà riaperto lo scivolo 1

L' **Autorità** di **Sistema** Portuale dello Stretto comunica che inizieranno oggi i campionamenti dei sedimenti accumulatisi nel porto di Tremestieri a seguito delle due forti sciroccate della settimana scorsa. Dopo aver atteso infatti che le condizioni meteo-climatiche avverse si stabilizzassero, l' AdSP ha dato mandato oggi affinché vengano immediatamente analizzate le sabbie che hanno ridotto l' operatività dell' approdo affinché si possa procedere con prontezza alle operazioni di ripristino della piena operatività di entrambi gli scivoli. Nelle prossime ore sarà intanto riaperto lo scivolo n. 1. Sarà necessario pertanto attendere i risultati sulle colture biologiche dei sedimenti, come previsto dall' autorizzazione al dragaggio per un totale annuo di 60.000 metri cubi di sedimenti, emessa nei mesi scorsi dall' Assessorato territorio e Ambiente della Regione Siciliana, prima di poter avviare l' intervento di spostamento del materiale attualmente presente all' imboccatura del Molo di sopraflutto, materiale stimato fra i 20.000 e i 25.000 metri cubi. La draga della società veneziana Zeta srl, fra le più grandi presenti nel Mediterraneo, è prevista arrivare a Messina domenica, in modo da poter essere immediatamente operativa nel momento in cui i risultati delle analisi chimiche consentiranno, come ci si auspica, l' avvio dell' intervento.

Porto di Tremestieri, al via il le analisi dei sedimenti. La draga arriverà domenica

L' Autorità di sistema portuale dello Stretto ha dato mandato affinché si possa procedere con prontezza alle operazioni di ripristino della piena operatività di entrambi gli scivoli

MESSINA - Sono iniziati oggi i campionamenti dei sedimenti che si sono accumulati nel porto di Tremestieri a seguito delle due forti sciroccate della settimana scorsa. Dopo aver che le condizioni meteo climatiche si stabilizzassero, l' **Autorità di sistema** portuale dello Stretto ha dato mandato affinché vengano immediatamente analizzate le sabbie che hanno ridotto l' operatività dell' approdo affinché si possa procedere con prontezza alle operazioni di ripristino della piena operatività di entrambi gli scivoli. A breve sarà intantoriaperto lo scivolo numero 1. Sarà necessario pertanto attendere i risultatisulle colture biologiche dei sedimenti, come previsto dall' autorizzazione al dragaggio per un totaleannuo di 60.000 metri cubi di sedimenti, emessa nei mesi scorsidall' assessorato Territorio e Ambiente della Regione siciliana, prima di poteravviare l' intervento di spostamento del materiale attualmente presenteall' imboccatura del Molo di sopraflutto. Materiale stimato fra i 20.000 e i25.000 metri cubi. L' arrivo della dragadella società veneziana Zeta srl, fra le più grandi presenti nel Mediterraneo, èprevisto domenica, in modo da poteressere immediatamente operativa nel momentoin cui i risultati delle analisi chimiche consentiranno l' avviodel' intervento.

The screenshot shows the website 'tempostretto' with a red header. The main article title is 'PORTO DI TREMESTIERI, AL VIA IL LE ANALISI DEI SEDIMENTI. LA DRAGA ARRIVERÀ DOMENICA'. Below the title is a photo of the port area. To the right, there are several side widgets: 'SEGNALAZIONI' with a phone number, 'PREVISIONI METEO', and a section about school closures. The article text is partially visible below the photo.

Terminal crocieristi a Messina, Lino Santoro: "Aprire un nuovo varco d' uscita in corrispondenza della Dogana"

Santoro: "Messina Incentro doterà il percorso di apposita segnaletica. Si dia avvio al progetto della Rambla"

Lino Santoro Amante, presidente dell' Associazione dei Commercianti " Messina Incentro ", chiederà all' **Autorità Portuale**, attraverso l' amministrazione comunale cui ha esposto la questione, di aprire un nuovo varco di uscita per i crocieristi che sbarcano al porto di Messina, in corrispondenza della Dogana. " Ho raccolto le sollecitazioni di numerosi associati, i quali chiedono che venga istituito un nuovo varco d' uscita al Terminal della navi da crociera, in corrispondenza della Dogana, allo scopo di consentire ai turisti di fare ingresso dalla porta principale al centro commerciale della città. La richiesta formale sarà formulata all' **Autorità portuale** mediante l' amministrazione comunale cui ho esposto personalmente l' idea. Il crocierista che lo desidera può giungere a piedi comodamente a piedi nel centro commerciale della nostra città, attraverso un percorso pedonale che consente l' ingresso in quella che potrebbe diventare la rambla della nostra città. Se ne parla da anni, ma il progetto di valorizzazione della parte bassa di viale San Martino rimane sempre fermo in qualche cassetto. Vista l' apertura dell' amministrazione comunale, molto sensibile alle problematiche del commercio cittadino, ritengo che quella dell' apertura di nuovo varco, possa rappresentare il primo passo per dare un impulso ad un progetto ambizioso che tarda a decollare. Mi auguro che il nuovo presidente dell' **Autorità portuale** possa dare seguito alla nostra richiesta in vista della prossima stagione del crocierismo. Sarà cura della nostra Associazione che conta centinaia di associati, dotare il percorso di apposita segnaletica che indirizza il crocierista verso il centro commerciale della nostra città " .



Messinaincentro: "Un varco per turisti alla Dogana. Progetto Rambla"

La proposta è quella di consentire ai turisti un ingresso nel pieno centro commerciale di Messina

ROSARIA BRANCATO

Lino Santoro Amante, presidente dell' Associazione dei Commercianti 'Messina Incentro', chiederà all' **Autorità Portuale**, attraverso l' amministrazione comunale cui ha esposto la questione, di aprire un nuovo varco di uscita per i croceristi che sbarcano al porto di Messina, in corrispondenza della Dogana . In centro dalla porta principale 'Ho raccolto le sollecitazioni di numerosi associati, i quali chiedono che venga istituito un nuovo varco d' uscita al Terminal della navi da crociera, in corrispondenza della Dogana, per consentire ai turisti di fare ingresso dalla porta principale al centro commerciale della città" La rambla La richiesta formale sarà formulata all' **Autorità portuale** mediante l' amministrazione comunale. Il crocerista che lo desidera potrà così giungere a piedi comodamente a piedi nel centro commerciale, attraverso un percorso pedonale che consentirà l' ingresso in quella che potrebbe diventare l a rambla della nostra città. Progetto nel cassetto "Se ne parla da anni, ma il progetto di valorizzazione della parte bassa di viale San Martino rimane sempre fermo in qualche cassetto. Vista l' apertura dell' amministrazione comunale, molto sensibile alle problematiche del commercio cittadino, ritengo che quella dell' apertura di nuovo varco, possa rappresentare il primo passo per dare un impulso ad un progetto ambizioso che tarda a decollare". Santoro fa un appello al neo presidente dell' AP Mega e annuncia che saranno gli associati di MessinaIncentro a fornire di apposita segnaletica il percorso che indirizzerà il crocerista verso il centro commerciale.



Porti esentasse, per l' Ue sono aiuti di stato

CINZIA DE STEFANIS - La commissione Ue apre una procedura infrazione verso l' Italia sulle esenzioni fiscali concesse alle autorità portuali. Mentre salva la Spagna che ha modificato la regole . La Commissione ritiene che anche le autorità portuali debbano pagare le tasse. Il nostro paese al contrario sostiene che le autorità portuali non essendo imprenditori ne sono esenti. Dopo l' ammonimento della Commissione europea rivolto lo scorso gennaio all' Italia affinché adeguasse la propria legislazione per assicurare che dal 1° gennaio 2020 le autorità portuali italiane venissero sottoposte alla tassazione vigente per le imprese il 15 novembre Bruxelles ha annunciato l' attivazione di un' indagine approfondita per valutare se le esenzioni fiscali concesse ai porti dalle norme italiane, siano in linea con le norme Ue in materia di aiuti di Stato. La Commissione europea pone una precisa distinzione tra le attività non economiche, come quelle relative alla sicurezza e al controllo del traffico marittimo o alla sorveglianza antinquinamento, che rientrano nell' ambito di competenza delle autorità pubbliche e lo sfruttamento commerciale delle infrastrutture portuali, tra cui pone la concessione dell' accesso al porto a fronte di una remunerazione, che considera attività economiche. Le prime non sono soggette alle norme sugli aiuti di Stato e quindi neppure alle imposte, mentre le seconde rientrano pienamente in tale normativa. La tesi della Commissione è che l' esenzione dalle imposte per le società portuali che realizzano profitti da attività economiche può rappresentare un vantaggio competitivo sul mercato interno e pertanto comporta un aiuto di Stato che potrebbe essere incompatibile con la normativa dell' Ue. © Riproduzione riservata.

In partenza le anomalie rilevate dall'Agenzia delle entrate dall'incrocio dei dati

E-fattura, lettere amichevoli

Comunicazione ipersemplificata per i controlli sui dati

di Francesco Di Domenico

Le imprese che lo scorso anno hanno presentato in 2019 i redditi dichiarati per il 2018, sono state inviate da parte dell'Agenzia delle entrate una lettera amichevole con la quale vengono comunicate le anomalie riscontrate nei dati. Le imprese che non hanno presentato i redditi dichiarati per il 2018, sono state inviate da parte dell'Agenzia delle entrate una lettera amichevole con la quale vengono comunicate le anomalie riscontrate nei dati. Le imprese che non hanno presentato i redditi dichiarati per il 2018, sono state inviate da parte dell'Agenzia delle entrate una lettera amichevole con la quale vengono comunicate le anomalie riscontrate nei dati.

Le imprese che lo scorso anno hanno presentato in 2019 i redditi dichiarati per il 2018, sono state inviate da parte dell'Agenzia delle entrate una lettera amichevole con la quale vengono comunicate le anomalie riscontrate nei dati. Le imprese che non hanno presentato i redditi dichiarati per il 2018, sono state inviate da parte dell'Agenzia delle entrate una lettera amichevole con la quale vengono comunicate le anomalie riscontrate nei dati.

Le imprese che lo scorso anno hanno presentato in 2019 i redditi dichiarati per il 2018, sono state inviate da parte dell'Agenzia delle entrate una lettera amichevole con la quale vengono comunicate le anomalie riscontrate nei dati. Le imprese che non hanno presentato i redditi dichiarati per il 2018, sono state inviate da parte dell'Agenzia delle entrate una lettera amichevole con la quale vengono comunicate le anomalie riscontrate nei dati.

Le imprese che lo scorso anno hanno presentato in 2019 i redditi dichiarati per il 2018, sono state inviate da parte dell'Agenzia delle entrate una lettera amichevole con la quale vengono comunicate le anomalie riscontrate nei dati. Le imprese che non hanno presentato i redditi dichiarati per il 2018, sono state inviate da parte dell'Agenzia delle entrate una lettera amichevole con la quale vengono comunicate le anomalie riscontrate nei dati.

Le imprese che lo scorso anno hanno presentato in 2019 i redditi dichiarati per il 2018, sono state inviate da parte dell'Agenzia delle entrate una lettera amichevole con la quale vengono comunicate le anomalie riscontrate nei dati. Le imprese che non hanno presentato i redditi dichiarati per il 2018, sono state inviate da parte dell'Agenzia delle entrate una lettera amichevole con la quale vengono comunicate le anomalie riscontrate nei dati.



Hanno l'azienda, cessione autonoma

La cessione di un'azienda può avvenire in modo autonomo, senza che sia necessaria la presenza di un acquirente. In tal caso, il cessionario deve essere un soggetto che non è un imprenditore, ma un soggetto che ha una attività economica diversa da quella dell'azienda ceduta.

Porti esentasse, per l'Ue sono aiuti di stato

La Commissione europea ha avviato una procedura infrazione contro l'Italia per aver concesso esenzioni fiscali alle autorità portuali. Secondo la Commissione, queste esenzioni costituiscono un aiuto di Stato incompatibile con la normativa dell'Unione europea.

Il nuovo sistema di voto

Il nuovo sistema di voto, introdotto con la riforma elettorale, prevede l'uso del voto elettronico e la possibilità di esprimere il voto da qualsiasi luogo e in qualsiasi momento.

Il nuovo sistema di voto

Il nuovo sistema di voto, introdotto con la riforma elettorale, prevede l'uso del voto elettronico e la possibilità di esprimere il voto da qualsiasi luogo e in qualsiasi momento.

Il nuovo sistema di voto

Il nuovo sistema di voto, introdotto con la riforma elettorale, prevede l'uso del voto elettronico e la possibilità di esprimere il voto da qualsiasi luogo e in qualsiasi momento.



L'UE apre un'indagine sull'Italia

Una indagine approfondita per valutare se le Autorità di Sistema Portuale debbano essere sottoposte alla tassazione vigente per le imprese e se le esenzioni fiscali di cui sino ad oggi questi Enti hanno goduto debbano essere considerate un aiuto di Stato illegittimo. La Commissione Europea non intende fare sconti all'Italia, e dopo aver ammonito, a gennaio scorso, il nostro Paese invitandolo a conformare il proprio sistema di tassazione dei porti alle norme comunitarie, fa un passo in avanti sul terreno di un confronto che si preannuncia serrato e che potrebbe avere come esito finale l'apertura di una procedura di infrazione a carico di Roma. Per Bruxelles lo sfruttamento commerciale delle infrastrutture portuali, come, ad esempio, la concessione dell'accesso al porto a fronte di una remunerazione, costituisce un'attività economica sulla quale le Port Authority devono pagare le imposte come tutte le altre aziende che realizzano profitti. La Commissione, che nel frattempo accolto con soddisfazione l'impegno della Spagna di abolire, a partire dal 2020, l'esenzione fiscale di cui beneficiano i porti spagnoli, non condivide invece la posizione espressa sino ad ora dal Governo italiano. Per Roma le **AdSP** sono enti pubblici non economici e pertanto non possono essere considerate imprese che esercitano attività economiche. Da qui l'avvio dell'indagine da parte di Bruxelles.

Focus Interventi Interviste News Espo 2019 Osservatorio Europeo

Magazine dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale

DIRETTORE RESPONSABILE MARCO CASALE

18 Novembre 2019 — News
Tasse e porti
L'UE apre un'indagine sull'Italia
di Redazione Port News

Una indagine approfondita per valutare se le Autorità di Sistema Portuale debbano essere sottoposte alla tassazione vigente per le imprese e se le esenzioni fiscali di cui sino ad oggi questi Enti hanno goduto debbano essere considerate un aiuto di Stato illegittimo.

La Commissione Europea non intende fare sconti all'Italia, e dopo aver ammonito, a gennaio scorso, il nostro Paese invitandolo a conformare il proprio sistema di tassazione dei porti alle norme comunitarie, fa un passo in avanti sul terreno di un confronto che si preannuncia serrato e che potrebbe avere come esito finale l'apertura di una procedura di infrazione a carico di Roma.

Per Bruxelles lo sfruttamento commerciale delle infrastrutture portuali, come, ad esempio, la concessione dell'accesso al porto a fronte di una remunerazione, costituisce un'attività economica sulla quale le Port Authority devono pagare le imposte come tutte le altre aziende che realizzano profitti.

La Commissione, che nel frattempo accolto con soddisfazione l'impegno della Spagna di abolire, a partire dal 2020, l'esenzione fiscale di cui beneficiano i porti spagnoli, non condivide invece la posizione espressa sino ad ora dal

del'accesso al porto a fronte di una remunerazione, costituisce un'attività economica sulla quale le Port Authority devono pagare le imposte come tutte le altre aziende che realizzano profitti.

La Commissione, che nel frattempo accolto con soddisfazione l'impegno della Spagna di abolire, a partire dal 2020, l'esenzione fiscale di cui beneficiano i porti spagnoli, non condivide invece la posizione espressa sino ad ora dal

Autorevole
Ambiente Adsp
Autorità
Portuali
Infrastrutture
Logistica Portuale
Porto di Livorno
Piombo
Riforma portuale
Delrio
Shipping
portuali
marittimi

Aiuti di stato ai porti: Ce avvia un'indagine approfondita

Giulia Sarti

BRUXELLES È stata avviata dalla Commissione europea un'indagine approfondita per valutare se le esenzioni fiscali concesse ai porti italiani siano conformi alle norme Ue sugli aiuti di Stato. I porti -ha commentato Margrethe Vestager, commissaria responsabile per la Concorrenza- sono infrastrutture essenziali per la crescita economica e lo sviluppo regionale. La nostra normativa in materia di concorrenza ne tiene conto e consente agli Stati membri di investire nei porti, creando posti di lavoro e tutelando la concorrenza. Allo stesso tempo, se gli operatori portuali generano profitti dalle loro attività economiche, tali profitti dovrebbero essere oggetto della stessa imposizione fiscale che grava sulle altre imprese soggette alla normale normativa fiscale nazionale al fine di evitare distorsioni della concorrenza. La concorrenza transfrontaliera svolge un ruolo importante nel settore portuale e la Commissione si è impegnata a garantire condizioni concorrenziali eque in questo importante settore economico. Le attività svolte dalle Autorità portuali sono infatti sia di tipo economico che non: lo sfruttamento commerciale delle infrastrutture portuali, ad esempio fa parte delle prime, così come la concessione dell'accesso al porto a fronte di una remunerazione e a tali attività si applicano dunque le norme Ue sugli aiuti di Stato. Le attività di sicurezza e di controllo del traffico marittimo o di sorveglianza antinquinamento, rientrano invece, solitamente nell'ambito di competenza delle autorità pubbliche. Tali attività di servizio pubblico sono escluse dal campo di applicazione delle norme Ue in materia di aiuti di Stato. L'esenzione dall'imposta sulle società per i porti che realizzano profitti da attività economiche può rappresentare un vantaggio competitivo sul mercato interno e pertanto comporta un aiuto di Stato che potrebbe essere incompatibile con la normativa dell'Ue. In Italia le Autorità portuali sono integralmente esentate dall'imposta sul reddito delle società. Nel Gennaio 2019 la Commissione ha invitato l'Italia (e la Spagna) ad adeguare le rispettive legislazioni per assicurare che i porti paghino, a partire dal 1° Gennaio 2020, l'imposta sulle società allo stesso modo delle altre imprese attive, rispettivamente, in Italia e in Spagna, in conformità alla normativa Ue in materia di aiuti di Stato. L'Italia non ha accettato di modificare la propria legislazione in materia di imposta sulle società, come proposto dalla Commissione nella sua decisione di Gennaio 2019. Per questo motivo la Commissione ha avviato ora un'indagine approfondita volta ad accertare il fondamento delle sue preoccupazioni iniziali sulla compatibilità delle esenzioni fiscali concesse ai porti italiani con le norme sugli aiuti di Stato dell'Ue. Se si rivelassero fondate, anche l'esenzione fiscale a favore dei porti italiani costituirebbe un aiuto esistente, in quanto già in essere prima dell'adesione dell'Italia all'Ue e la Commissione non potrebbe chiedere all'Italia di recuperare gli aiuti concessi. L'avvio di un'indagine approfondita offre all'Italia e alle terze parti interessate -quali beneficiari o concorrenti- l'opportunità di formulare le proprie osservazioni sulla valutazione delle esenzioni fiscali alla luce della normativa in materia di aiuti di stato e più in particolare sulla valutazione del carattere economico delle attività dei porti e della loro incidenza sulla concorrenza e gli scambi commerciali.



Critica dei sindacati sul decreto per contrattazione decentrata AdSp

Giulia Sarti

ROMA Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, rappresentati dai proprio segretari nazionali, hanno scritto al ministero dei Trasporti criticando la bozza del decreto ministeriale sui criteri generali di contrattazione di II livello delle **AdSp**. La lettera, prima di elencare le considerazioni sullo schema di decreto del 10 Ottobre 2019, sottolinea la contrarietà dei sindacati per l'accostamento dell'attività delle **AdSp** al D.lgs. n. 165/2001 nonostante quanto previsto dall'art. 6 comma 5 della vigente l. 84/94, evidenziando anche la propria contrapposizione alle svariate interpretazioni, più volte riscontrate, di estensione del campo di applicazione del D.lgs. n. 165/2001 oltre il perimetro applicativo che ricordiamo limitarsi ai soli principi indicati dalla norma vigente. In applicazione del vigente decreto del ministro dei Trasporti e della navigazione del 7 Ottobre 1996 -si legge nella lettera inviata- il Ccnl dei lavoratori dei porti, ed il Protocollo d'intesa per la definizione delle linee guida per la contrattazione decentrata per il personale dipendente delle Autorità di Sistema portuale, siglato il 12.02.2018 dalle OO.SS. e **Assoport**, sono da ritenersi capisaldi della regolamentazione del sistema di contrattazione decentrata in tutte le loro parti. Per questo, si dice, qualsiasi forma di applicazione difforme, e/o contrastante, con l'impianto normativo sarà ritenuta irricevibile, comprese le parti che attengono al sistema sanzionatorio. La buona burocrazia' è uno degli elementi fondamentali per il corretto funzionamento, efficientamento e competitività degli scali nazionali, un obiettivo che necessita un costante e costruttivo impegno comune. Si vuole altresì evidenziare che un elemento di grande criticità è rappresentato dall'esiguità delle segreterie tecnico-operative delle **AdSp** che risultano, nella maggior parte dei casi, sottodimensionate negli organici rispetto alle dotazioni individuate e approvate. Per le organizzazioni sindacali questo tipo di fenomeno è probabilmente una delle cause di inefficienza degli Enti perché non sostiene i fabbisogni dell'intero sistema portuale in modo adeguato e non contribuisce a valorizzare adeguatamente le nuove professionalità e responsabilità, introdotte dalla Riforma dei porti, né tiene in considerazione l'estensione delle competenze territoriali assegnate alle singole amministrazioni. Pertanto, si ritiene utile promuovere assetti omogenei nella negoziazione di II livello in applicazione degli strumenti contrattuali sopra richiamati, sotto la vigilanza e controllo istituzionali, ma nel rispetto delle autonomie negoziali. Ecco perché Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, non ritengono che il contenuto della bozza di decreto favorisca la governabilità delle **AdSp** né tanto meno consenta un reale contenimento della spesa pubblica in considerazione della natura giuridica degli stessi enti. L'intervento di modifica proposto sembra ad avviso dei segretari nazionali, rappresentare più la volontà di sanare, mediante nuovi criteri, situazioni e condizioni preesistenti del lavoro nelle **AdSp** anziché consolidare l'utilizzo degli strumenti disponibili menzionati senza portare allo sviluppo di un moderno sistema funzionale ed efficace. La lettera passa poi a descrivere quelle per gli scriventi sono le cose da tenere più in considerazione: lo schema sembra voler indicare la platea dei destinatari del disposto nel personale tutto delle **AdSp**, non distinguendo i dipendenti in categorie riferendosi inoltre ai Ccnl (plurale?), e non singolarmente al Ccnl dei lavoratori dei porti. Non è chiaro, quindi, se la platea a cui si riferisce il Ministero è anche quella dirigenziale oppure si ignora che ai lavoratori (operativi, impiegati e quadri) delle **AdSp** si applica, sia per la parte normativa che per quella economica, il Ccnl dei lavoratori dei porti. A proposito dell'indicazione secondo cui le mansioni svolte dal lavoratore dovranno uniformarsi ai principi di flessibilità, fungibilità, polivalenza delle prestazioni vanno contro, secondo il parere delle OO.SS, sia con le mansioni previste dal proprio inquadramento contrattuale che con le determinazioni



Messaggero Marittimo

Focus

della maggior parte dei piani di prevenzione della corruzione delle **AdSp** che proprio per la scarsità del numero di dipendenti si vede costretta a specializzare il proprio personale che spesso è difficile far ruotare. Si passa poi a considerare il fatto che lo schema di decreto va ben oltre alle previsioni del Ccnl di riferimento, a quanto previsto dal D.Lgs. 165/01, in quanto vincola la contrattazione collettiva decentrata alla parte economica della contrattazione collettiva nazionale fissando una soglia del 30% del valore della spesa sostenuta per l'applicazione del Ccnl per le risorse finanziarie da destinare alla contrattazione di secondo livello. Non si tiene conto inoltre di quanto contenuto nell'accordo con **Assoport**, richiamato nella bozza, dove è previsto che la nuova contrattazione decentrata debba essere concordata ferme restando le condizioni di miglior favore economiche per i lavoratori dipendenti delle **AdSp**, maturate alla data del presente protocollo d'intesa, da definirsi con accordi di armonizzazione coerenti col presente atto e con le previsioni del Ccnl dei lavoratori dei porti all'art. 52. La lettera si chiude chiedendo al Mit un incontro per approfondire le tematiche evidenziate.

USA e UE, Pivot to Asia

Andrew Small

In un periodo difficile per le relazioni transatlantiche, l'Asia è una delle aree del mondo in cui gli Stati Uniti e l'Unione Europea hanno trovato oggi nuovi modi per cooperare pienamente. Questo fatto è tutt'altro che ovvio, anche per molti osservatori informati. L'escalation delle politiche sui dazi commerciali tra USA e UE, le preoccupazioni europee sull'avvio di una nuova stagione della guerra fredda, questa volta tra Pechino e Washington, e le ampie divergenze su questioni che vanno dal cambiamento climatico ai rapporti da tenere con l'Iran, hanno senza dubbio avuto un impatto negativo sulla volontà e la capacità delle due parti di coordinare le loro relazioni diplomatiche. Tuttavia, sia pure in una situazione segnata da reciproche diffidenze, l'Europa si trova oggi a giocare un ruolo di primaria importanza nello scacchiere della politica statunitense. La necessità da parte dell'amministrazione Trump di sviluppare una policy di contenimento dell'espansionismo militare cinese ha portato gli USA ad assegnare un ruolo primario ai partner protagonisti dell'architettura di sicurezza messa in atto in Asia. L'ampliamento, poi, degli spazi concorrenziali, non più circoscrivibili soltanto al potenziale bellico delle due potenze, ma anche al commercio e all'innovazione tecnologica, ha contribuito a rafforzare in particolare il posizionamento strategico dei partner europei. Anche in Europa è in corso un ripensamento della Cina per ragioni simili a quelle che hanno portato a cambiamenti nella politica statunitense. Tra queste, le preoccupazioni per il crescente autoritarismo del Paese sotto Xi Jinping e un senso più acuto dei rischi derivanti dalla sua strategia di espansione geo-economica. Il cambiamento di rotta europeo verso un approccio molto più scettico e critico nei confronti del Dragone è stato reso pubblico nella comunicazione congiunta dell'UE pubblicata lo scorso marzo, dove la Cina è stata definita come rivale sistemica. È stato soprattutto a partire da quel momento che i policy maker statunitensi hanno iniziato a considerare il Vecchio Continente come una sponda fondamentale nel braccio di ferro con Pechino. Agli occhi della Casa Bianca l'UE è infatti un potenziale moltiplicatore di forze e una fonte di leva supplementare in alcuni settori che vanno dal finanziamento delle infrastrutture alle azioni comuni sulle pratiche economiche cinesi. In altri ambiti, come quello dello screening degli investimenti e il controllo delle esportazioni, la cooperazione con l'Europa è una condizione preliminare per il perseguimento di un'adeguata strategia di gestione dei rapporti con la Cina. I progressi pratici in questi settori hanno però registrato notevoli oscillazioni. L'agenda commerciale è stata tenuta in ostaggio dalla politica protezionistica statunitense, di cui sono corollario le ripetute minacce di Trump di incrementare i dazi sia verso i cinesi che verso gli stessi partner europei. Anche la contesa per il dominio dei processi di trasformazione digitale rappresenta un case study importante con effetti indiretti sull'economia reale e sulla sicurezza. Quel che è certo è che entrambe le parti devono ancora trovare sia internamente che tra di loro il giusto equilibrio per ottenere il massimo beneficio dalle interrelazioni economiche, tecnologiche e scientifiche con la Cina. Nei prossimi anni l'agenda euro-atlantica è destinata ad arricchirsi di nuove macro-voci: mentre la cooperazione nell'area indopacifica in senso lato sarà uno dei principali obiettivi geografici da raggiungere, le politiche di contenimento dell'avanzata cinese coinvolgeranno una serie di asset strategici, e metteranno sotto-stress la capacità delle stesse democrazie occidentali di continuare a fissare regole standard globali in settori che vanno dal monitoraggio degli investimenti alle regole anti dumping. Nonostante la natura profondamente interconnessa dell'economia transatlantica e dell'alleanza di sicurezza, la maggior parte dei dibattiti sulle questioni di politica industriale, di sicurezza della catena di approvvigionamento, e di difesa è però condotta oggi su binari separati. In un contesto profondamente

Focus Interventi Interviste News Espo 2019 Osservatorio Europeo - Me... in @



Portnews

Focus

alterato dall'ondivago approccio della Casa Bianca, e segnato, da una parte, dalla fine del multilateralismo americano, dall'altra, dall'affermarsi delle ambizioni egemoniche della Repubblica Popolare Cinese, l'UE ha comprensibilmente diretto i propri sforzi più verso la costruzione di una autonomia strategica che non verso la ricerca di una convergenza transatlantica. Proprio adesso che il rapporto tra la Cina e gli Usa sembra essere entrato in un'era di concorrenza strategica, l'Europa ha bisogno di sviluppare una riflessione più approfondita su quale debba essere il ruolo che vuole giocare in questa partita, se quello di osservatore o interlocutore proattivo. I policy maker europei dovranno insomma fare un bilancio più serio dei costi a breve termine che sono disposti a sostenere se vogliono far prevalere i loro valori e interessi. Che sia sistemica o no, la rivalità con la Cina non sarà indolore.