



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
martedì, 26 novembre 2019**



Prime Pagine

26/11/2019	Corriere della Sera Prima pagina del 26/11/2019	9
26/11/2019	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 26/11/2019	10
26/11/2019	Il Foglio Prima pagina del 26/11/2019	11
26/11/2019	Il Giornale Prima pagina del 26/11/2019	12
26/11/2019	Il Giorno Prima pagina del 26/11/2019	13
26/11/2019	Il Manifesto Prima pagina del 26/11/2019	14
26/11/2019	Il Mattino Prima pagina del 26/11/2019	15
26/11/2019	Il Messaggero Prima pagina del 26/11/2019	16
26/11/2019	Il Resto del Carlino Prima pagina del 26/11/2019	17
26/11/2019	Il Secolo XIX Prima pagina del 26/11/2019	18
26/11/2019	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 26/11/2019	19
26/11/2019	Il Tempo Prima pagina del 26/11/2019	20
26/11/2019	Italia Oggi Prima pagina del 26/11/2019	21
26/11/2019	La Nazione Prima pagina del 26/11/2019	22
26/11/2019	La Repubblica Prima pagina del 26/11/2019	23
26/11/2019	La Stampa Prima pagina del 26/11/2019	24
26/11/2019	MF Prima pagina del 26/11/2019	25

Primo Piano

25/11/2019	FerPress Molise: cabina di regia con ministro Provenzano su ZES. Semplificazione, accelerazione e potenziamento infrastrutturale	26
------------	---	----

Venezia

26/11/2019	Corriere del Veneto Pagina 2 Dal Mose a muri e marginamenti Venezia chiede un piano speciale	<i>Alberto Zorzi</i> 27
------------	--	-------------------------

26/11/2019	Corriere del Veneto Pagina 2	<i>Gi Co. - A. Zo.</i>	29
	La comunità del Porto «Basta rinvii sugli scavi»		
26/11/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 3		30
	Malamocco, 56 staffe nei tubi e le paratoie non vibrano più		
26/11/2019	Il Gazzettino Pagina 3	<i>ELISIO TREVISAN</i>	31
	Mose, l'ultima prova: si alzano le paratoie all'ingresso del porto		
26/11/2019	Il Gazzettino Pagina 3	<i>ALDA VANZAN</i>	33
	Dighe, risorse e gestione è il giorno del Comitato In 100 a Roma per dire no		
26/11/2019	Il Gazzettino Pagina 27		34
	Il sindaco alza la posta «Soldi ai marginamenti»		
26/11/2019	Il Gazzettino Pagina 29	<i>ELISIO TREVISAN</i>	35
	Il fronte del Porto: la politica non sancisce la nostra fine		
26/11/2019	Il Gazzettino Pagina 29		37
	«Ripristinare il Magistrato alle acque»		
26/11/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 29		38
	«Dragaggi, il porto muore se la politica non decide»		
26/11/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 29		39
	La banchina sprofonda Progettista in tribunale		
26/11/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 3		40
	Fanghi, il progetto delle Tresse oggi in Salvaguardia		
26/11/2019	Il Gazzettino Pagina 27		41
	«Alle Tresse nessuna discarica tossica»		
25/11/2019	Venezia Today		42
	Altri fanghi alle Tresse, «sovrizzo modesto». Fersuoch: «È diventata una cosa mostruosa»		
25/11/2019	FerPress		43
	Comunità portuale di Venezia: la politica del non decidere vuole la morte del porto		
25/11/2019	Il Nautilus		44
	La politica del non decidere vuole la morte del porto di Venezia		
25/11/2019	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	45
	Venezia: operatori contro immobilismo politica		
25/11/2019	Venezia Today		46
	Il Mose, i fondi e le opere complementari: Brugnaro anticipa i temi del Comitato		
26/11/2019	Corriere del Veneto Pagina 12		47
	«La Zes è una fake news così è contraria alle norme Voto Sì: Mestre svegliati serve un sindaco specifico»		
26/11/2019	Corriere del Veneto Pagina 12	<i>F.B.</i>	48
	«Due città troppo legate Voto No perché divise vedrebbero raddoppiare i danni e per tanti anni»		
25/11/2019	AgenPress		49
	Patuanelli incontra al MiSE il Sindaco di Chioggia e il Comitato No Gpl		
25/11/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	50
	Deposito costiero di Gpl a Chioggia: incontro al Mise		
25/11/2019	TeleBorsa		51
	Veneto, Patuanelli incontra al MISE Comitato No GPL e autorità Chioggia		

Savona, Vado

26/11/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 5	<i>R.d.F.</i>	52
	Savona-Vado, 2mila Tir a rischio stallo		
26/11/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 6		53
	Aggirare l' A6, un inferno «Prigionieri tra le curve»		
26/11/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 18		55
	L' allarme di Berta: «Ogni giorno a rischio il transito di mille camion»		

26/11/2019	La Stampa (ed. Savona) Pagina 41		56
	Oggi riapre il Cadibona a senso alternato Ancora gravi problemi per i camion del porto		
25/11/2019	Il Vostro Giornale		57
	"Con le autostrade chiuse i porti di Savona/Vado e Genova hanno una settimana di vita" parola di Signorini fotogallery		
25/11/2019	Savona News		58
	Savona, Papparuso (Uiltrasporti) incontra il ministro alle infrastrutture: "Il nostro porto è del tutto fermo" (VIDEO)		
26/11/2019	La Stampa (ed. Savona) Pagina 45	<i>ERMANNANO BRANCA</i>	59
	Smeralda, prove in mare superate confermato l' esordio il 21 dicembre		
26/11/2019	La Stampa (ed. Savona) Pagina 49		60
	Vado, stanziati 37 milioni per le strade del retroporto		

Genova, Voltri

26/11/2019	La Repubblica Pagina 2	<i>DI GIUSEPPE FILETTO E MARCO LIGNANA</i>	61
	I ponti fanno paura La procura chiude un pezzo di autostrada		
26/11/2019	La Repubblica Pagina 2	<i>MAURIZIO CROSETTI</i>	62
	La solitudine della Liguria Allarme porti: "Così si chiude"		
26/11/2019	Il Secolo XIX Pagina 4		64
	Un dramma per i porti «L' impatto sulla Liguria può essere devastante»		
26/11/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 2	<i>Giuseppe Filetto</i>	66
	Rischio crolli: la A26 chiude Genova e Liguria isolate		
26/11/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 6	<i>Massimo Minella</i>	68
	L' isolamento della Liguria De Micheli: 'Piano straordinario'		
26/11/2019	Il Resto del Carlino Pagina 2		70
	Chiusa l' A26, Genova ora è isolata. La rabbia di Toti		
26/11/2019	AskaneWS		71
	Chiusa A26, Toti: Liguria isolata, Genova come negli '30		
26/11/2019	Genova Today		72
	Chiusura A26, Toti: «Siamo come in guerra»		
25/11/2019	Genova24		73
	Chiusura A26, il presidente dei porti di Genova e Savona: "Il sistema non può reggere per più di una settimana"		
25/11/2019	Ansa		74
	Distretto Porto Genova, ricavi a 900 mln		
25/11/2019	Ansa		75
	Porto Genova: il distretto occupa 3mila addetti, 900 mln di ricavi		
25/11/2019	FerPress		76
	Genova Smart Week: alle 14 conferenza inaugurale su tecnologie come motore di sviluppo delle città		
25/11/2019	Informare		77
	CMA CGM cancellerà gli scali a Malaga e Buenos Aires del servizio Sirius		
26/11/2019	Il Secolo XIX Pagina 28		78
	Economia e bellezza, se ne parla al Ducale		
26/11/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 10		79
	Idee di futuro tra bellezza ed economia		

Ravenna

26/11/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ravenna) Pagina 40		80
	Per i nostri ponti servirebbero 20 milioni		
25/11/2019	Portnews		81
	Al via il bando "Ravenna Port Hub"		

25/11/2019	Transportonline	82
Porti: pubblicato bando gara per potenziamento hub Ravenna		

Livorno

26/11/2019	Il Tirreno Pagina 12	83
L' Authority alla ricerca di alleati in Grecia per guardare a Oriente		
26/11/2019	Il Tirreno Pagina 12	84
Porto, riecco in campo anche i 4 imprenditori È finita la sospensione		
26/11/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 51	85
I pisani vogliono bloccare la Darsena		
26/11/2019	La Nazione Pagina 20	86
Sequestrate in porto dieci tonnellate di rifiuti pericolosi		
26/11/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 51	87
Sequestrate 10 tonnellate di rifiuti speciali		
25/11/2019	The Medi Telegraph	88
Porto di Livorno, sequestrato container di rifiuti speciali destinato al Marocco		
26/11/2019	La Nazione (ed. Pisa) Pagina 44	89
Quando l' Europa co-finanzia le infrastrutture città-porto Il punto con Georgia Aues		

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

26/11/2019	Corriere Adriatico Pagina 7	90
Mairead è morta per annegamento Ha tentato in tutti i modi di salvarsi		
26/11/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona) Pagina 38	91
L' autopsia conferma: Mairead è morta per annegamento		

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

26/11/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia) Pagina 35	92
La Msc lancia la sfida carbon free con la nuova ammiraglia		

Napoli

25/11/2019	Stylo 24	93
Troppi ritardi e le Zes continuano a restare un miraggio		

Bari

26/11/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Nord Barese) Pagina 34	94
Zone economiche speciali volano della Provincia Bat		

Brindisi

26/11/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 37	96
Il porto nell' itinerario delle «Rotte di Enea»		

25/11/2019	Brindisi Report	97
Il porto di Brindisi entra nell' itinerario della		

Taranto

26/11/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 34	99
Anche i sindaci firmano patto per nuovo modello di sviluppo		
26/11/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 10	100
I sindaci aderiscono all' intesa territoriale		
26/11/2019	La Nazione (ed. Pisa) Pagina 44	101
Scommettere sulla risorsa acqua Taranto, dall' industria alla cultura		
26/11/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 5	103
Open arms approda a Taranto		
26/11/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 37	104
In porto arriva oggi la nave «Open Arms» previsto lo sbarco di 62 migranti		
26/11/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Taranto) Pagina 15	105
Nel porto in arrivo altre 62 persone		
26/11/2019	La Verità Pagina 5	106
Le Ong si buttano sui porti riaperti In 24 ore sbarcano 151 africani		

Manfredonia

26/11/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata) Pagina 41	108
«A fine anno si decide il futuro del porto industriale alti fondali»		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

26/11/2019	Il Quotidiano della Calabria Pagina 7	109
Le gru tra le più grandi del mondo		
25/11/2019	Ansa	111
Porti:in arrivo a Gioia Tauro 3 gru per navi da 22 mila teus		
25/11/2019	Ansa	113
In porto Gioia Tauro gru per grandi navi		
25/11/2019	Il Dispaccio	114
Domani nel porto di Gioia Tauro tre Gantry cranes capaci di lavorare navi da 22 mila teus con un braccio d' estensione che copre ben 24 file di containers		
25/11/2019	Il Lametino	116
In arrivo al porto di Gioia Tauro 3 gru tra le più grandi al mondo		
25/11/2019	Il Metropolitano	117
Gioia Tauro (RC): tra le più grandi al mondo, domani arriveranno in porto 3 Gantry cranes		
25/11/2019	Informare	119
Domani nel porto di Gioia Tauro arriveranno tre nuove gru di banchina tra le più grandi al mondo		
25/11/2019	Informazioni Marittime	120
Arrivano a Gioia Tauro tre Gantry cranes, le gru più grandi del mondo		
25/11/2019	Messaggero Marittimo	122
Tre Gantry cranes domani a Gioia Tauro		<i>Giulia Sarti</i>
25/11/2019	The Medi Telegraph	123
Tre nuove mega gru dalla Cina a Gioia Tauro		
26/11/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 27	124
Il maltempo non fa attraccare le super gruUn' auto "inghiottita" dalla voragine in strada		

Olbia Golfo Aranci

26/11/2019	L'Unione Sarda Pagina 41	126
<u>Comune-Authority sul fronte del porto</u>		

Cagliari

26/11/2019	La Nuova Sardegna (ed. Gallura) Pagina 8	<i>GIUSEPPE CENTORE</i> 127
<u>Dal ministero arriva l' ok al secondo deposito di Gnl</u>		
26/11/2019	L'Unione Sarda Pagina 30	129
<u>«Turismo, svolta con il porto»</u>		

Messina, Milazzo, Tremestieri

26/11/2019	Quotidiano di Sicilia Pagina 12	130
<u>Consiglio comunale sul futuro del porto</u>		
26/11/2019	Quotidiano di Sicilia Pagina 12	131
<u>Completamento delle opere in tempi ragionevoli</u>		
25/11/2019	Portnews	<i>di Marco Casale</i> 132
<u>La mappa del Mega cambiamento</u>		
25/11/2019	Messina Ora	<i>REDAZIONE SPORT</i> 134
<u>Commissione Ecomafie in Sicilia, sopralluoghi a Mili e Milazzo</u>		

Catania

26/11/2019	La Sicilia Pagina 18	135
<u>No del governo alla Zes, Confindustria delusa</u>		
25/11/2019	Blog Sicilia	<i>IGNAZIO MARCHESE</i> 136
<u>Mascherine Audi false sequestrate al porto di Catania, una denuncia</u>		
25/11/2019	Catania Oggi	137
<u>La Commissione Ecomafie in missione anche a Catania</u>		

Augusta

26/11/2019	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 19	138
<u>Commissione sulle Ecomafie ad Augusta e Priolo</u>		
25/11/2019	Affari Italiani	139
<u>Sicilia: Commissione Ecomafie in missione nell' isola</u>		
26/11/2019	La Sicilia (ed. Siracusa) Pagina 40	140
<u>Crocieristi francesi accolti al porto dagli associati di Confcommercio</u>		
25/11/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i> 141
<u>Assoporto Augusta: si conferma la Noè</u>		

Palermo, Termini Imerese

26/11/2019	Giornale di Sicilia Pagina 18	142
<u>Arriva in città Msc Grandiosa La crociera a impatto... green</u>		

25/11/2019	Ansa		143
<hr/>			
25/11/2019	Corriere Marittimo		144
<hr/>			
25/11/2019	Corriere Marittimo		145
<hr/>			
25/11/2019	FerPress		146
<hr/>			
25/11/2019	Informazioni Marittime		147
<hr/>			
25/11/2019	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	148
<hr/>			
25/11/2019	Palermo Today		150
<hr/>			
26/11/2019	Giornale di Sicilia	Pagina 12	152
<hr/>			
26/11/2019	Giornale di Sicilia	Pagina 25	153
<hr/>			
25/11/2019	Il Sito di Sicilia	<i>ANTONIO LA SPINA</i>	154
<hr/>			

Focus

26/11/2019	Il Sole 24 Ore	Pagina 11	157
<hr/>			
26/11/2019	Il Sole 24 Ore	Pagina 27	<i>Sissi Bellomo</i> 159
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campania 50/C - Tel. 06 6885281

FONDATA NEL 1876

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

ACTIVTRADES
Broker Online dal 2001



Il premier greco
«Batto l'anti-populismo tagliando le tasse»
di **Federico Fubini**
a pagina 17



La visita in ateneo
Mattarella alla Bocconi: la competenza è un antidoto all'odio
di **Sergio Bocconi**
e **Marzio Breda** a pagina 11

ACTIVTRADES
Broker Online dal 2001

La strage 50 anni dopo
COSA RESTA DI PIAZZA FONTANA

di Aldo Cazzullo

La notizia alla radio di un bambino amputato. È il ricordo di piazza Fontana che un altro ragazzino di mezzo secolo fa, Gianrico Carofiglio, ha affidato al Corriere.

Il bambino si chiama Enrico Pizzamiglio. Ora ha 62 anni. Quel pomeriggio era alla banca nazionale dell'Agricoltura per pagare una bolletta, insieme con sua sorella Patrizia, di tre anni più grande. Il padre aveva affidato loro la commissione, perché non poteva assentarsi dall'edicola che mandava avanti.

Enrico e Patrizia hanno fatto gli edicolanti in via Lorenteggio, Milano, per tutta la vita. Entrambi hanno superato un lungo calvario, in particolare il più piccolo, che ha subito amputazioni parziali ai piedi e ha imparato a convivere con le protesti. Hanno fatto con amore un lavoro duro, che in questi anni è diventato ancora più difficile. Appartengono in qualche modo alla grande comunità del Corriere, ma non hanno mai parlato di piazza Fontana, e anche in questo cinquantenario non se la sono sentita di raccontare un dolore che resta soltanto loro.

Il presidente dell'associazione dei familiari delle vittime, Carlo Arnoldi, nella strage ha perso il padre. Racconta che, per quanto ne sa, non ci sono superstiti tra le donne e gli uomini rimasti feriti cinquant'anni fa. Molti erano adulti, qualcuno già anziano. È possibile che si sbagli. Qualcuno che quel 12 dicembre l'ha vissuto sulla propria persona dovrebbe ancora essere vivo.

continua a pagina 30

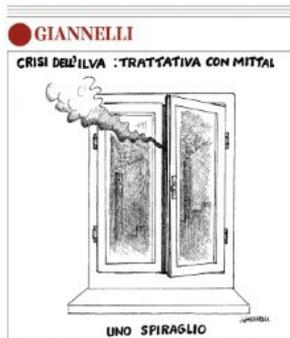
Indagine sui piloni crollati a Savona. Dossier sulle frane: sono 620 mila, a rischio il 16,6% del Paese

Autostrade, Liguria isolata

I pm: pericolosi due viadotti. Dopo il Morandi e l'A6 ora chiude l'A26

Chiude l'A26 e controlli su due viadotti: la Liguria resta isolata. Indagine sui piloni crollati a Savona. Dossier sulle frane. Nel nostro Paese sono 620 mila. Il 16,6 per cento del territorio è a rischio. Il 9% ha almeno un'area da tenere sotto controllo per frane o alluvioni.

da pagina 2 a pagina 5
Gluzzi, Salvia, Virtuani



DI MAIO E LE ELEZIONI
«Non possiamo sostenere candidati del Pd»

di Emanuele Buzzi a pagina 6

LE CONSEGUENZE PER IL PORTO DI GENOVA

Una regione bloccata «Tornati agli anni 30»

di Marco Imarisio

Una regione bloccata. Il Porto: così chiudiamo tra una settimana. a pagina 2

PARLA DARIO FRANCESCHINI

«Noi che viviamo sul Po con la paura delle piene»

di Paolo Conti

Il ministro Franceschini: viviamo sul Po con la paura delle piene. a pagina 5

LA STORIA, LA POLITICA

L'antisemitismo che l'Europa non sa vincere

di Ernesto Galli della Loggia

Per capire la realtà profonda dell'antisemitismo, oggi più forte che mai, che cosa in esso si nasconde davvero in Italia come altrove, è necessario innanzi tutto partire da un dato: dalla straordinaria valenza simbolica acquisita dall'ebraismo agli occhi degli europei. Una tale valenza si è costruita su due capisaldi, il Cristianesimo e la Shoah. Grazie a essi l'ebraismo oggi si presenta virtualmente come il momento iniziale e al tempo stesso il punto d'arrivo dell'intera storia d'Europa. In certo senso l'alfa e l'omega di tale storia, il principio e la fine.

continua a pagina 30

Lampedusa Il video girato in mare da uno dei soccorritori



Il pianto, le urla, le onde Salvataggio di una bimba

di Mauro Covacich

Il pianto disperato e le grida tra le onde, il rumore cupo del vento. Lei, un anno, strappata alle braccia della madre e scaraventata nell'acqua grigia e gelida, davanti a Lampedusa. «La vedo, prendila!», urla un marinaio della Guardia costiera. E il collega, già in mare, incrocia gli occhioni neri della piccola e la salva. Istanti. Che valgono una vita. a pagina 25

L'ISTAT IL 40% CHI VUOLE PIÙ SOTTRARSI

Sondaggio choc «La violenza colpa anche delle donne»

di Fiorenza Sarzanini

Sondaggio choc dell'Istat realizzato per il Parlamento pari opportunità: secondo un italiano su quattro il modo di vestire delle donne può provocare e dunque istigare alla violenza sessuale. Il monito di Mattarella: «La violenza sulle donne non smette di essere emergenza pubblica, la coscienza della gravità del fenomeno deve continuare a crescere». a pagina 20 **Piccolillo**

LE FRASI DI CELLINO SU BALOTELLI

Chi pensa che la normalità abbia la pelle bianca

di Beppe Severgnini

Cellino su Balotelli, ieri: «È nero, sta lavorando per schiarirsi». Lottito, a ottobre: «I bui negli stadi? Li fanno anche a chi ha la pelle normale». Affermazioni gravi, portano a pensare che esista una normalità. E che questa sia bianca.

a pagina 30

IL CAFFÈ
di Massimo Gramellini

Dopo avere detto «la Messa è finita, andate in pace», don Massimo Biancalani è rimasto in guerra davanti all'altare e ha cominciato a cantare «Bella Ciao», iscriveva Gesù Cristo al movimento delle sardine. Senza dubbio il parroco antileghista avrà prima interpellato il superiore celeste, ma è probabile che ci sia stato qualche problema di comunicazione: chi scacciò dal tempio i mercanti difficilmente vi accoglierebbe certi cantanti. Non è questione di testo, ma di contesto. Provate a immaginare una piazza del Venticinque Aprile che intona il «Gloria in excelsis Deo». Pensereste di essere precipitati in una teocrazia. Allo stesso modo una canzone partigiana che risuona sotto le volte di una chiesa assomiglia, più ancora che a una profanazione, a un'appropriazione indebita.

Bella Ciao

zione indebita. Come se un parroco ultra montasse sul pulpito del Duomo per dirigere cori da stadio. Come se un politico bacasse madonne e rosari durante un comizio (questo forse qualcuno lo ha fatto).

Si sente parlare di punizioni imminenti da parte del vescovo, quando magari basterebbe suggerire al prete-sardina l'ascolto quotidiano di una sonata di Bach. Rilassa i nervi e schiarisce le idee. «Bella Ciao» è assurda nel tempo a Inno planetario contro l'oppressione. Se don Biancalani smanzia dalla voglia di cantarla in un luogo di culto, potrebbe trasferire la sua ugoia nella cattedrale di Hong Kong. Intonare «Bella Ciao» dentro una chiesa ha senso solo nelle nazioni in cui è vietato, o pericoloso, farlo altrove.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

91126
0771120-468008
9





Da Hong Kong al Cile, passando per le nostre Sardine: **Bella ciao** diventa il canto delle proteste in tutto il mondo. Quando il Made in Italy funziona



Martedì 26 novembre 2019 - Anno 11 - n° 326
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 "C'è un verde"
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

La rappresentazione
Parla ai magistrati della fuga dall'Iva Manager di Mittal subito degradato
CASULA A PAG. 11

Liguria isolata
Genova, 2 viadotti a rischio: i pm spingono Aspi a chiudere la A26
SANSÀ A PAG. 8-9

Rischio inciucio
Prescrizione, ecco la legge forzista: Conte e i 5Stelle avvertono i Dem
PROIETTI A PAG. 6

Emilia-Romagna
Di Maio tira dritto "Grillo lo sa: no a nomi di partito"
BUONO A PAG. 4

Natalino Balasso
"Attacco la Lega, dunque lo Stabile Veneto mi caccia"
FERRUCCI A PAG. 16

RAI (& C.) SENZA PARTITI: ORA O MAI PIÙ

CHE FARE CONTRO L'INVASIONE DEGLI ULTRASALVINI

CONTE, M5S, SARDINE E L'ARMAGEDDON DELL'INFORMAZIONE
ANTONIO PADELLARO
Dieci giorni fa, mentre scorrevano le immagini di piazza Maggiore gremita di ragazzi (e non solo) che avevano risposto all'appello delle Sardine, da giornalista mi son chiesto: perché non ne sapevamo niente?
A PAGINA 5

B. E RAISSET CI HANNO ASSUEFATTI TUTTI ALL'IMPAR CONDICIO
GIOVANNI VALENTINI A PAG. 2

LA CRISI POLITICA È FIGLIA DELLA FINE DEGLI INTELLETTUALI
MASSIMO FINI A PAG. 13

SARDINE, PORTI APERTI... PRESTO, PRESTO UNA FLEBO DI SONDAGGI!

Compagno Billionaire

di MARCO TRAVAGLIO

Solo due anni fa, Renzi spingeva al Pd cos'è la sinistra, essendone uno dei massimi esperti mondiali: "Essere di sinistra non significa rincorrere i dogmi del passato, salire su un palco, alzare il pugno e cantare *Bandiera rossa*. Non è con l'amarcord che si difendono i diritti dei più deboli, le ragioni dell'inclusione, l'attenzione per le periferie, per gli esclusi dalla catena della decisione". E tutto prendevano sul serio. Ora che ha fondato un nuovo partitucolo, può finalmente realizzare la sua sinistra in santa pace, senza nessuno che gli leghi le mani o gli remi contro. Infatti ha subito iniziato a fare cose di sinistra tipo girare il mondo con conferenze a pagamento, riabilitare B., attaccare i pm che lo indagano per le stragi, opporre fiera resistenza alle norme anti-evasione del governo di cui fa parte e invitare Forza Italia a confluire in Italia Viva. Per far sentire i forzisti meno soli, sta imbarcando quasi tutti i condannati, gli imputati e gli indagati del Pd, ma anche di FI. E l'altro giorno, per meglio difendere i deboli e le periferie, è volato a Riyad per incontrare i compagni emiri e cenare al Billionaire con Flavio Briatore, celebre pensatore terzinternazionalista prescritto per false fatture e indagato per corruzione, e con Tommaso Buti, noto intellettuale operaista arrestato e imputato per bancarotta fraudolenta. I due lo guardavano storto perché è ancora colpevolmente incensurato, anzi neppure indagato, il che lo rende parecchio inaffidabile. Ma li ha subito tranquillizzati con le sue credenziali al di sotto di ogni sospetto: suo padre e sua madre hanno una condanna in primo grado per false fatture e li hanno altri processi che promettono bene, per non parlare del suo Giglio Magico fornitore ufficiale delle migliori procure.

Ora il Compagno Billionaire sta studiando le prossime mosse per completare la svolta a sinistra. Boschi permettendo, dirà alla Carfagna: "Se non fossi già sposato, ti sposerei". Quando ne verrà respinto ("Ma ti sei visto?"), annuncerà il suo fidanzamento con Francesca Pascale. Quando lei smentirà tutto ("Piuttosto mi metto con la Bellanova"), ingaggerà un boss mafioso come stalliere nella villa con mausoleo di Firenze. Quando quello rifiuterà ("Uomini d'onore siamo, dei cazzari non ci fidiamo"), spiegherà di aver imposto la Ascani all'Istruzione "perché mi ha detto di essere la nipote di Mubarak". Quando Mubarak negherà ("Era più credibile quella di Ruby"), farà l'elogio della prescrizione. Anzi no, quello l'ha già fatto. Ma potrebbe rifarlo perché è impossibile che ricordi tutte le cazzate che spara. L'unica differenza dal passato è che ieri le sparava gratis, ora invece lo pagano.

Todis

20 ANNI BUONGIORNO CONVENIENZA

1999 | 2019

IPOCRISIA Dal Pd alle Sardine: "Basta parlarne"

Bibbiano, una certa sinistra insabbia lo scandalo dei bimbi

di SELVAGGIA LUCARELLI

Tra quelli che "Parlaci di Bibbiano" e quelli "Non parliamo più di Bibbiano" c'è una verità complessa di cui ormai si parla poco, male, a singhiozzo. Per chi non aderisce a slogan e tifoserie, lo spettacolo della politica che urla o tace senza quasi vie di mezzo è di una malinconia imbarazzante. Da una parte, c'è la destra di Meloni e Salvini che continua a utilizzare il tema su striscioni e t-shirt da esibire in Parlamento.

SEGUE A PAGINA 14

La cattiveria

Grillo: "Rispetto a 12 anni fa siamo cambiati". Da "vaffanculo" a "non rompete i coglioni"

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

CARO STUPRATORE

"Tu non mi conosci Ma mi sei entrato dentro. Un no è no"

di CHANEL MILLER A PAG. 15





Il pensiero dominante
Scenare nel proscenio
alla ricerca del definitivo.
OGGI nell'inserito

Il pensiero dominante
Scenare nel proscenio
alla ricerca del definitivo.
OGGI nell'inserito

ANNO XXIV NUMERO 279

Redazione e Amministrazione Via Vittor Pisani 19 - 20124 Milano, Tel. 02 58909011

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

MARTEDÌ 26 NOVEMBRE 2019 - € 1,90

Il no alla violenza sulle donne significa anche ricordare che un figlio ha diritto di nascere e che una donna ha sempre diritto di farlo nascere

Nella campagna contro l'aborto di undici anni fa si disse, disse, che "l'aborto è maschio", e la cosa fu presa come una bizzarria o addirittura un marchingegno retorico, la ricerca al massimo di una attenuante generica per un'accusa di antifemini-

"rischio" di una doppia e a quel punto doppiamente scomoda esistenza in vita. La coincidenza temporale però ha ridetto con atroce clamore che l'aborto è, e proprio nel giorno dedicato alla violenza maschile sul corpo delle donne. Un accadimento più ancora inopportuno che inosservato e forse inosservato, stavolta, perché inopportuno. L'idea prevalente, sempre meno criticabile ora che "l'interruzione volontaria della gravidanza", eufemismo gravido di significati poetici, è considerata l'esercizio di un diritto di liberazione dalla violenza patriarcale e possessoria, in una parola dalla schiavitù procreativa alla quale si sostituisce una pianificazione procreativa (planned parenthood), e che la donna incinta sta a prima a soffrire di un aborto, e anche per questo deve essere "lasciata in pace", altra espressione eufemisticamente dubbia, ovvero lasciata sola, prima di tutto dalla società e dai

maschio, soggetti estranei alla sua privacy (sentenza Roe vs Wade, 1973, Corte suprema degli Stati Uniti). Che aborto e sofferenza femminile siano intrecciati tragicamente è evidente, e un punto debole della linea pro life è sempre stato quello di sperare l'unità nel binomio della difesa delle vite in gioco. Ma che qualcuno, magari proprio la società moralmente sorda e il maschio virtualmente interessato allo sviluppo degli eventi, sia capace di infliggere questa sofferenza, per poi ritirarsi non in legittimazioni a tutela, senato e non punitive, quanto in misure ispirate al più freddo laissez faire, mentre è la circostanza citata a renderlo patente: mentre manifestiamo per estirpare la violenza sulle donne, questa violenza viene esercitata come un aborto di quella parte, e due vite, quella della madre e del bambino programmato e formato nel suo seno.

Il rischio temuto dal maschio violento, che ricorre alla misura estrema e barbara per evitarlo, non è moralmente così diverso dal "rischio" generato da un celebre presenato perfettamente progressista (e mai abbastanza ringhiato malgrado il presunto antiorbisano malizioso del successore), parlo di Barack Obama, quando scongiurava l'eventualità che una delle sue due figlie restasse incinta dopo aver fatto l'amore. La parola è la stessa, nonostante l'abissale differenza delle intenzioni e dei comportamenti. E lo stesso è il grado di violenza antifemminile di quella parola, per quanto possa essere interiorizzata nella sottocultura del diritto all'aborto. Un figlio ha il diritto di nascere e una donna ha sempre il diritto di farlo nascere, sono due libertà assommate esattamente lo stesso percorso, ma rendendosi conto vuol dire saper osservare le circostanze e le verità illustrate dal nostro raccapricciante racconto quotidiano.

Il vero dissenso sono i grillini
L'Italia frana e si allaga, Di Maio cerca colpevoli ma si dimentica di Costa

Nel luglio del 2018 il M5s ha cancellato la task force sul dissesto idrogeologico, a novembre ha pure rifiutato 800 milioni di prestiti Ue

La filastrocca delle concessioni

Roma. A luglio del 2018 il Movimento 5 stelle ha cancellato la Struttura di missione sul dissesto idrogeologico, cioè il dipartimento che si occupa di coordinare gli interventi urgenti su un territorio, quello italiano, ormai considerato



LUIGI DI MAIO

strano purtroppo anche le cronache di queste orfane, esondazioni, alluvioni, terremoti. Poi, a novembre del 2018, ecco che Sergio Costa, il generale della Guardia forestale che il M5s ha proiettato alla guida del ministero dell'Ambiente, ha persino rifiutato i prestiti agevolati della Banca europea degli investimenti: circa ottocento milioni di euro, una cifra colossale, per interventi di messa in sicurezza e prevenzione concentrati soprattutto al centro-nord, dunque anche in Liguria. Pochi mesi fa ancora bloccati, malgrado Giuseppe Conte avesse poi timidamente ammesso che "si, in effetti sarebbe utili". Si sarebbe insomma già abbastanza per evitare una certa irritazione su questa classe dirigente di vanafanculo, se non fosse che domenica sera, dopo che a Savona una frana provocata dalla pioggia ha investito e ucciso un viadotto sulla A6, è intervenuto anche Luigi Di Maio. "Vedere un altro crollo della stessa strada dove è crollato il ponte Morandi continua ad avvinzare la nostra testa", ha detto. "E' cioè, che questi concessionari autostradali, che non mantengono ponti e strade, non devono avere più le concessioni". Dunque una montagna crolla, una montagna crolla un pezzo di autostrada, quasi prova una strage, e anziché riflettere sulle ragioni per le quali l'Italia è un paese che ogni anno viene colto da alluvioni naturali, questo ex studente fuoriscuola, divenuto per irripetibile congiunzione astrale ministro, coglie la palla al balzo per annunciare puntualmente e rinate a chiunque transa che a se stesso. Ma la task force "Italia sicura" chi la cancellata? E i concessionari autostradali hanno in concessione la A6 o la montagna che sorda l'autostrada? E i circa ottocento milioni di prestiti europei che il governo Gentiloni aveva ottenuto per evitare le frane, chi li tiene bloccati? Li hanno rifiutati quelli che oggi, al governo, anziché tacere o darsi da fare, confermano di essere disinteressati alla risoluzione dei problemi e alla compressione dei fenomeni. Quella di Di Maio è infatti un'attività forsennata nella quale si misura più che altro la tragedia del M5s, un gruppo di persone che pur di rimanere aggrappate al loro declinante consenso tenta di spostare il piumone dell'attenzione invitando le masse ad allestire patiboli. "E' colpa degli altri", ripetono questi Unni e Lanzichenecchi grillini, mentre si aggirano tra rovine fumanti da loro stessi provocate. (Solvente Mero)

Lo Stato ritorna

In realtà non è mai uscito di scena. Si sono rafforzati i nazionalisti, ma la globalizzazione non s'è fermata

Ritorna lo Stato? Da ogni parte si sono segni di una rinascita dello Stato-nazione: transumanza, difesa dei confini, limiti agli investimenti stranieri.

LA VERSIONE DI CASSARE

Lo Stato non è mai uscito di scena. Bisogna stare attenti a credere al "vento sovranista". Lo Stato è un protagonista della globalizzazione, che è servita a largha misura per permettere a esso di svolgere compiti che non avrebbe altrimenti potuto compiere (controllo del territorio globale, del riscaldamento terrestre, dell'uso dei mari, dei trasporti, e così via).

Alla corte cinese

Il M5s continua ad aprire porte con Pechino. Ma il garante Grillo cosa ha garantito ai cinesi? Qualche pista

Roma. L'ambasciata cinese in Italia ha pubblicato ieri una fotografia dell'ingresso della sede diplomatica di via Bruxelles a Roma con un messaggio: "La nostra Ambasciata"

DI GIULIA POMPILI

si è da sempre impegnato a promuovere lo sviluppo delle relazioni sino-italiane e la sua porta rimarrà sempre aperta agli amici italiani di diversi settori". Il riferimento è all'ambito della diplomazia e alla partecipazione ai incontri, nel fine settimana, tra Beppe Grillo e l'ambasciatore Liu Junhua. I rapporti tra i diplomatici e rappresentanti di partito sono una consuetudine, ma il problema con Grillo è sempre il solito: in che veste si è presentato dall'ambasciatore? Come "garante" dei Cinque stelle al governo oppure come privato cittadino? Un altro aspetto interessante riguarda il programma del weekend Grillo e Grillo venerdì sera a Roma direttamente da Genova per un incontro che, scriveva ieri Repubblica, "è stato chiesto dalla parte cinese" ma è poi rimandato. E fin qui ce ne siamo, nulla di anomalo. L'anomalia semmai si verifica il giorno dopo, cioè sabato, quando Grillo, a meno di ventiquattro ore dall'arrivo in città, si presenta al ministero del ministro degli Esteri italiano nonché leader del M5s Luigi Di Maio torna in ambasciata e ci resta per altre due ore e mezzo di faccia a faccia. (segue a pagina quattro)

La prima vittoria a HK

La credibilità cinese è colpita in pieno dopo che la maggioranza silenziosa della città ha votato

Milano. Il giorno dopo la grande vittoria elettorale, decine di consiglieri appena eletti a Hong Kong si sono mossi per democrazia si sono radunati vicino alla PolyU, il campus universitario dove da giorni sono asserragliati poco meno di 100 attivisti manifestando l'assenza dalla polizia che blocca tutte le vie d'uscita. Le proteste che negli ultimi sei mesi hanno sconvolto Hong Kong sono state viste dalla comunità internazionale un po' come una giova nota assediata: senza speranza. In teoria le note assediati dei consigli distrettuali di Hong Kong, organi rappresentativi che si occupano delle piccole questioni di quartiere, non dovrebbero cambiare le grandi dinamiche storiche in corso nella città semi-autonoma. Ma l'influenza record e la vittoria a sorpresa e schiacciante delle forze pro democrazia, hanno dato un colpo alla retorica del governo locale e del Partito comunista cinese, che avevano sempre sostenuto che le proteste fossero animate da una minoranza di fanatici e che la "maggioranza silenziosa" fosse contraria alle manifestazioni per la democrazia. Al contrario. (Cassa ogni a pagina quattro)

Il Donbass libico

In Libia c'è una zona di guerra in stile ucraino dove i velivoli sono abbattuti e piena di mercenari russi. Italia zitta

Roma. Il caso dei due droni - uno italiano e uno americano - abbattuti nel giro di ventiquattrore in Libia nella zona di Tripoli è così grave che non si sa da che parte cominciare. Ricapitoliamo. La mattina di mercoledì 20 novembre un drone italiano modello Responder e un drone di un'altra casa, sessanta chilometri dalla capitale Tripoli, il giorno dopo un drone americano è caduto a Tripoli. In entrambi i casi a rivendicare l'abbattimento è il cosiddetto "esercito nazionale libico" - che è il nome che si sono date le fazioni che combattono per il generale Khalifa Haftar e assoldano la capitale. Soltanto che nel caso italiano chiedono "spiegazioni" e dicono che il drone italiano stava volando, quando sono che loro avevano dichiarato "zona militare" gli italiani avevano l'autorizzazione al volo data dal governo di Tripoli, che è quello che gli uomini di Haftar vogliono spiegare. Nel caso americano invece le milizie di Haftar hanno chiesto scuse per l'abbattimento e hanno detto di averlo scambiato per un drone turco. Non hanno fatto scuse immagini e video - e infatti non sappiamo che modello di drone fosse - e nemmeno la posizione esatta. (Rivanti ogni a pagina quattro)

Occupare la tv per occuparsi di Salvini

La Rai è monopolizzata da Salvini. Mediaset non ne parliamo, la Lega imperversa e la maggioranza dorme e resta a ronfare. Il potere è una cosa seria, è di solito logora chi non ce l'ha, ma alla lunga il potere logora anche i fessi che non lo esercitano. Indagine

Giulio Andreotti, lo sapete, amava ripetere con ghigno soddisfatto, lui che di potere raramente non ce l'ha avuto, che il potere, se esercitato, ieri il fatto quotidiano l'Italia di oggi tra i mille paradossi e le mille contraddizioni del potere ce n'è uno che meriterebbe di essere osservato con i tempi più della politica e della politica e quello riguarda il ridicolo e l'incredibile finta di cui viene esercitato il potere da chi in questo momento in teoria ha tra le mani le leve del potere. Il fatto quotidiano l'Italia di oggi tra i mille paradossi e le mille contraddizioni del potere ce n'è uno che meriterebbe di essere osservato con i tempi più della politica e della politica e quello riguarda il ridicolo e l'incredibile finta di cui viene esercitato il potere da chi in questo momento in teoria ha tra le mani le leve del potere. Il fatto quotidiano l'Italia di oggi tra i mille paradossi e le mille contraddizioni del potere ce n'è uno che meriterebbe di essere osservato con i tempi più della politica e della politica e quello riguarda il ridicolo e l'incredibile finta di cui viene esercitato il potere da chi in questo momento in teoria ha tra le mani le leve del potere.

importante sessione di nomine che comprende la bellezza di 400 posti, tra autorità indipendenti, enti pubblici e aziende partecipate dallo stato, ed è molto probabile che il Pd, il M5s e Italia Viva, a prescindere da ciò che capiterà al governo nelle prossime settimane, facciano di tutto e anche di più per poter avere in capo nella ricomposizione del quadro del potere pubblico italiano. Ma in attesa di quell'appuntamento, ciò che risulta del tutto autenticista rispetto alla capacità di esercitare il potere da parte degli attuali azionisti di governo ha a che fare con quella che è la prima azienda culturale del paese e che i partiti che guidano questo esecutivo hanno scelto per ragioni misteriose e infamazioni di non sfiorare. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la televisione pubblica è inconspicuamente occupata dai programmi di opposizione che si trovano negli programmi di approfondimento sia nella tv pubblica che in quella privata dalle varie testate e ottobre la Lega ha avuto più spazio di tutti gli altri partiti. La Rai è ancora più stupida dello stesso scelto dalla Lega al tempo del governo di Renzi. Il risultato è quello che vediamo ogni giorno sui nostri schermi: la



il Giornale



MARTEDÌ 26 NOVEMBRE 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 279 - 1,50 euro*

www.ilgiornale.it
028 7324971 | Guida Inf. notte@ilgiornale.it

Cina, 15 domande a Grillo



di Francesco Maria Del Vico

Il Movimento Cinque Stelle è nato nel nome della trasparenza totale nei confronti dei cittadini. Almeno così ci avevano promesso. Quindi siamo certi che Beppe Grillo, fondatore e guru del Movimento, non avrà alcuna difficoltà nel rispondere alle domande che intendiamo rivolgergli. Tra venerdì e sabato della scorsa settimana il comico genovese - come ha scritto ieri su queste pagine Marco Gervasoni - ha incontrato due volte l'ambasciatore cinese a Roma Li Junhua. Un incontro privato tra due personaggi pubblici che ha lasciato molti dubbi. Specialmente per la segretezza con la quale è stato trattato. L'era dello streaming è durata ben poco, ma ridurre un appuntamento di questa portata alla consegna di un barattolo di pesto alla genovese è un'offesa agli italiani.

1 Lei non ha ufficialmente alcun incarico politico ma, di fatto, è il proprietario insieme a Davide Casaleggio del partito di maggioranza attualmente al governo. A quale titolo si è recato in visita al diplomatico di Pechino?

2 Ha usato i canali della Farnesina per organizzare i due incontri privati nella Capitale?

3 Lei ha sostenuto che, durante i due colloqui, avete parlato di pesto. Bella battuta, ma di quali altri affari vi siete occupati?

4 Ha interessi privati in Cina?

5 Avete avuto modo di parlare di Huawei e 5G?

6 Il 15 novembre di quest'anno la Casaleggio Associati ha organizzato una conferenza sulle Smart Company, tra gli ospiti c'era anche (...)

segue a pagina 5

SVOLTA ITALIANA Alzheimer, c'è speranza

I ricercatori della fondazione Montalcini hanno scoperto una molecola che blocca la fase iniziale della malattia

RAZZIATO IL TESORO DI SASSONIA

Dresda, furto da Lupin nel castello Rubati gioielli per oltre un miliardo

Andrea Cuomo

a pagina 11



BOTTINO Si tratta della più grande collezione di gioielli in Europa

VENTURA A 360 GRADI

Fatica, timidezza e matrimonio SuperSimo si svela in un libro

Laura Rio

a pagina 26



NUOVA VITA La Ventura ha annunciato l'imminente matrimonio

■ Una molecola che ringiovanisce il cervello anche in età adulta in grado di bloccare l'Alzheimer appena fa capolino. Questo sogno potrebbe diventare una realtà clinica grazie a ricercatori italiani che hanno introdotto l'anticorpo A13 all'interno delle cellule staminali del cervello, riattivando la nascita di nuovi neuroni. Nel mondo sono circa 46 milioni le persone colpite da demenze.

Cusmai a pagina 13

LA MENTE SVELATA

Nel cervello nascosta la casa della saggezza

di Antonino Zichichi

a pagina 12

LO STUPORE DELL'ESERCITO

Paura Isis in Italia, i militari «Non ci avevano avvisati»

di Chiara Giannini

Non esiste solo il rischio attentati a stazioni di servizio, gasdotti e oleodotti, come risulta da un'informatica dell'Intelligence che ha portato le questure italiane a diffondere ai dirigenti un'ordinanza con cui si chiede alle forze dell'ordine di prestare la massima attenzione sul territorio nazionale, soprattutto nelle grandi città. Arriva, infatti, la notizia che si stanno monitorando anche i flussi migratori, vista la ripresa degli arrivi degli ultimi giorni. L'allerta sarebbe legata soprattutto alla possibile infiltrazione tra i migranti di jihadisti pronti a colpire l'Europa, Italia compresa. Ecco perché le misure non riguarderanno soltanto controlli a tappeto sugli obiettivi sensibili, ma anche verifiche più attente sugli arrivi degli immigrati, soprattutto di quelli provenienti dalla Tunisia, da dove è più facile partire, e monitoraggio dei centri di accoglienza.

a pagina 3

ALLARME MALTEMPO

Rischio crolli: chiusa l'A26 Genova isolata

di Tiziana Paolucci

Le conseguenze del maltempo continuano. Ieri in serata Autostrade per l'Italia, d'accordo con i Pm che indagano sulla sicurezza dei viadotti ha chiuso in entrambe le direzioni l'autostrada A26, tra l'allacciamento con l'autostrada A10 e lo svincolo di Masone. Per Genova la situazione viabilità si è fatta ancora più difficile.

a pagina 9

GOVERNO A PEZZI

Salvini in campagna acquisti tra i 5 Stelle E Conte si prepara a fare le scarpe a Di Maio

servizi alle pagine 6-7

PONZI SpA
INFOPROVIDING
NPL e UTP

Indagini patrimoniali
per la valorizzazione di asset bancari finanziari e assicurativi

MILANO ROMA

800-013458

VERGOGNA DI STATO

Femminicidio, 76 cent al giorno alle vittime

Manila Alfano

La violenza sulle donne continua, senza sosta. Ogni giorno. I dati Istat parlano chiaro: il 62,6 per cento degli italiani ritiene che alcuni uomini siano violenti perché non sopportano l'emancipazione femminile, che per un italiano su quattro la violenza sessuale è addebitabile al modo di vestire delle donne. Il 40 per cento degli intervistati ritiene che sia possibile sottrarsi a un rapporto sessuale non voluto e il 17 per

cento accetta il controllo del marito sul cellulare o sui social della moglie. Emerge un altro dato dell'Istat: «Nel 2017 i fondi pubblici per i centri anti violenza sono stati 12 milioni di euro che se divisi per il numero delle donne accolte, fa meno di 1 euro al giorno: 76 centesimi. Un dato desolante e umiliante che sembra essere in controtendenza rispetto a tutte le promesse che la politica ha fatto su questi temi.

a pagina 13

TIM BERNERS-LEE

Il creatore di Internet: «Aggiustiamo il web»

Gaia Cesare

a pagina 14

IL TEMPO DI
GIACOMETTI
DA CHAGALL
A KANDINSKY
CAPOLAVORI DALLA FONDAZIONE MAEGHT

VERONA
GRAN GUARDIA
16 NOVEMBRE 2019
5 APRILE 2020

Info e prenotazioni
0422.429999
lineadombra.it



IL GIORNO

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

MARTEDÌ 26 novembre 2019
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATA NEL 1956
www.ilgiorno.it



Il sindaco Sala: «Mettiamo a disposizione la nostra esperienza»

La nazione chiama Milano Sia faro, non città-Stato

Lazzari e Mingoia alle pagine 4 e 5



Paralisi burocrazia. E l'Italia crolla

Viadotti sbriciolati, voragini, frane. I soldi ci sono ma il Paese è ingessato. Chiusa l'A26, Genova isolata **Di Blasio e Farruggia A p. 2 e 3**

Grillo come Giannini

Il ritorno dell'Uomo qualunque

Massimo Donelli

Fra un mese, esattamente il 27 dicembre, saranno trascorsi 75 anni dalla nascita de L'Uomo qualunque, settimanale fondato e diretto dal giornalista e commediografo napoletano **Giannini** (1891-1960). Perché ricordarlo? Perché è un anniversario su cui utilmente riflettere. L'avventura de 'L'Uomo qualunque', infatti, è durata pochissimo, ma ha lasciato un segno indelebile nella storia e, soprattutto, nella lingua italiana: ovvero il sostantivo **qualunque**, coniato nel 1972 dallo scrittore **Alberto Moravia** nella prefazione a una biografia, appunto, di **Giannini**.

Continua a pagina 7



SONDAGGIO CHOC DELL'ISTAT SULLA VIOLENZA SESSUALE

QUELLI CHE È COLPA DELLE DONNE

Ferri a pagina 10

Monza

«Non troviamo il destinatario» E la lettera ritorna dopo 19 anni

Lombardi a pagina 20

DRESDA, IL COLPO DEL SECOLO

Rubati i diamanti dal castello: valgono un miliardo

Giardina a pagina 19

Milano

Abusi su minori La svolta della Diocesi: arriva il tutore

Servizio nelle Cronache



Bufera sulla frase del presidente del Brescia

«Balotelli? È nero Fa fatica a schiarirsi»

Scaramuzza e Turrini a pagina 13



Milano, verso la prima della Scala

Chailly: «La mia Tosca come la voleva Puccini»

Giudici a pagina 27





Migranti

OMER SHATZ Parla l'avvocato che denuncia all'Aja le colpe europee nei respingimenti in Libia Flore Murard-Yovanovitch pagina 8



Culture

DJAMILA RIBEIRO La rabbia delle donne contro lo schiavismo. Intervista alla filosofa e femminista brasiliana Francesca Maffioli pagina 14



Visioni

MARTIN SCORSESE Intervista al regista di «The Irishman». Un «film di famiglia» tra i rimpianti e i chiaroscuri della vita Luca Celada pagina 16

quotidiano comunista il manifesto

CON LE MONDIE DIPLOMATIQUE EURO 2,00

MARTEDÌ 26 NOVEMBRE 2019 - ANNO XLIX - N° 283

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

IL RAPPORTO SHOCK DELL'ISTAT SULLA VIOLENZA DI GENERE. MATTARELLA: «EMERGENZA NAZIONALE»

Stupro, «se una donna vuole lo evita»

Il 39,3% della popolazione italiana ritiene che una donna è in grado di sottrarsi a un rapporto sessuale se vuole. Elevata anche la percentuale di chi pensa che le donne possano provocare la violenza sessuale con il loro modo di vestire (23,9%). Il 15,1%, inoltre, ritiene

che una donna che subisce violenza quando è ubriaca o sotto l'effetto di droghe sia almeno in parte responsabile. Sono alcuni dati della rilevazione Istat e diffusa ieri, nella Giornata internazionale per l'eliminazione della violenza contro le donne. «La violenza

sulle donne non smette di essere emergenza pubblica - ha commentato Mattarella -. Le donne sono oggetto di molestie, vittime di tragedie palesi e di soprusi taciti perché consumati spesso dentro le famiglie o perpetrati da persone conosciute». POLLICE A PAGINA 5

INTERVISTA A BINA ARGAWAL

«Come combattere l'oppressione»

L'indipendenza economica, l'accesso al lavoro e la diffusione della proprietà proteggono dalla violenza maschile e danno alle donne la possibilità di costruire

una vita al di là dell'oppressione. Ne parla l'economista indiana Bina Agarwal, vincitrice del premio Balzan per gli studi di genere. CICCARELLI A PAGINA 5

Dissesto ambientale

La macchina cieca dello sfasciame territoriale

TONINO PERNA

Più di un secolo fa, ed esattamente nel 1904, Giustino Fortunato, uno dei più prestigiosi meridionalisti, definì la Calabria come "sfasciame pendulo sul mare" per la fragilità idrogeologica e per l'incuria della classe dirigente. Oggi questa immagine si potrebbe tranquillamente estendere all'intero stivale, dal Piemonte alla Sicilia, attraversando il paese e incontrando devastazioni da terremoti, alluvioni, abbandono, degrado.

— segue a pagina 19 —

La guerra atomica

La vera pace è disarmata

RANIERO LA VALLE

Appena un istante, tutto venne divorato da un buco nero di distruzione e di morte. Così il papa ad Hiroshima. Ma lui è l'unico che resta ancorato a quel buco nero e che mette in gioco la sua autorità di leader per parlare da quel buco nero a un mondo che sembra volere sprofondarsi di nuovo. Chi ha colto fin dal suo sorgere l'inaudita novità del pontificato di Francesco, non si stupirà delle sue fermissime parole da Hiroshima e Nagasaki.

— segue a pagina 10 —

Sardine

Le nuove piazze sono le antenne della sinistra

PIERO BEVILACQUA

Per la verità alcuni di noi avevano da tempo avvistato, navigando per i mari interni d'Italia, banchi di sardine vagare a fior d'onda e in ordine sparso. Ma nessuno sapeva in tutta onestà se e quando sarebbero emersi in superficie e con quale luminosità di squame si sarebbero offerte allo sguardo dei terrestri. Chi da anni infatti, frequenta scuole, Università, festival e convegni, circoli e associazioni culturali, sa molto bene che esiste.

— segue a pagina 19 —



Il viadotto A6 Madonna del Monte crollato foto Ansa

Una frana di Paese

Mezza Italia sommersa dal fango. Da Nord a Sud 6.000 opere da ristrutturare in un paese divorato dal consumo di suolo. Si sbriciola il 91% dei Comuni. Genova isolata, Autostrade chiude l'A26 dopo i falsi report sulla sicurezza dei viadotti. E l'Onu denuncia l'impennata dei gas serra pagine 2/4

Poste Italiane SpA - In a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1. Giac/CRM/202/0103 91226 9 4770025 215000

170 cdp logo with dates 1850-2020 and website cdp.it/170

IERI IN 10MILA A PARMA Sardine ovunque, 14 dicembre a Roma. Includes photo of a crowd and text about the event.

all'interno Hong Kong Elezioni locali, vincono le opposizioni. Egittto Raid in redazione Al Sisi avverte «Mada». Includes names of authors and page numbers.

170 Cassa Depositi e Prestiti INVESTIAMO NEL DOMANI. Includes CDP logo and promotional text.





€ 1,20 ANNO CIVILI - N° 328 ITALIA

Fondato nel 1892



Martedì 26 Novembre 2019

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Colpo grosso a Dresda Il furto del secolo: gioielli per un miliardo rubati nel castello



Bussotti e Mangani a pag. 9

Il libro di Osanna Pompei, così le Terme e la casa di Leda tornano a splendere



A pag. 39. L'inviata Pirro a pag. 12

Un solo tecnico ogni cento ponti

Dossier delle Province: in Campania 171 viadotti in condizioni critiche, altri 1390 da monitorare. Pochi fondi e tagli al personale, verifiche insufficienti. Nel Salernitano le situazioni più gravi

Perché investire Con i cantieri anti-dissesti riparte anche l'economia

Erasmus D'Angelis

No, non ci sono più alibi. L'Italia ce la può fare, deve farcela. Basta stare sempre lì a scrutare il cielo in attesa di nuovi diluvi e smottamenti, affidarsi a colpi di fortuna, toccatine di ferro e cornetti di corallo. Ora serve uno scatto da Paese serio, aprire velocemente migliaia di piccoli, medi e grandi cantieri per contenere al massimo i pericoli spesso più umani che naturali. L'Italia che frana e che crolla e va a pezzi non può più permettersi il lusso delle grandi emozioni che diventano dopo pochi giorni grandi rimozioni perché il «diritto alla paura» e il «diritto alla sicurezza» debbono valere anche e soprattutto per la gamma di rischi naturali e per le condizioni di troppe nostre infrastrutture, come dimostra l'ultimo crollo del viadotto sulla Torino-Savona. Lo dobbiamo innanzitutto alle vittime.

Basta con il paradosso italiano di avere da sempre la migliore scuola scientifica del mondo, con i più grandi maestri della tecnica e della tecnologia per la sicurezza ma esportata all'estero, e noi a leccarci le ferite di assezza o scarse cure e manutenzioni del territorio boschivo e fluviale.

Continua a pag. xx

Il caso Alberi pericolanti ma mancano gli agronomi



Posillipo, la cartolina sfregiata tagliati 230 pini in 3 chilometri

Paolo Barbuto

Viale Virgilio, via Tito Lucrezio Caro, via Boccaccio: tre chilometri di strade panoramiche a Napoli dalle quali, negli ultimi due anni, sono stati strappati via 230 alberi pericolanti.

Posillipo viene inesorabilmente disboscata, colpa della mancata manutenzione e del degrado continuo. Intanto un bando per agronomi da destinare a un progetto di riplantumazione è andato deserto.

A pag. 23 con Chianelli

Calò, Di Fiore, Esposito e Guasco alle pagg. 2 e 3

La politica M5S, rischio emorragia in Senato in sette verso Lega o gruppo misto

«Sarebbe meglio andare al voto, c'è tanta di quella tensione. Le urne rappresentano la strada più logica». Il senatore Ugo Grassi formalmente fa parte ancora del Movimento 5 stelle e comunque ribadisce che «bisogna prima approvare la legge di bilancio». Ma l'esponente pentastellato è tra coloro che non fanno mistero di apprezzare la Lega: «Difende l'industria italiana, è contro la riforma della prescrizione, è l'unica forza che porta avanti un lavoro in termini di riforme: da quella sul codice degli appalti al fisco». E come il giurista partenopeo eletto a Palazzo Madama all'unanimità ci sono almeno altri due senatori interessati al partito di via Bellerio. L'identikit è simile. Grane per Di Maio (nella foto): almeno 7 senatori M5S tentati dalla Lega o dal Gruppo Misto.



Pucci a pag. 5. Ajello a pag. 4

La crisi azzurra La mano dura di De Laurentiis ai ribelli multa da due milioni

Roberto Ventre

Parte la battaglia legale: linea dura del presidente De Laurentiis nei confronti degli azzurri negli spogliatoi del San Paolo disubbidirono alla decisione di andare in ritiro. La richiesta è di un taglio del 25% lordo (circa due milioni di euro, lordi) sullo stipendio mensile di tutta la squadra, con punte del 50% per Allan e altri calciatori ai quali vengono contestate violazioni più gravi.



A pag. 16

La giornata contro le violenze sulle donne

«Niente sconti al killer pentito di mia figlia»

La mamma di Norina, uccisa da un camorrista poi diventato collaboratore: «Vittima dimenticata»

Giuliana Covella

«Niente sconti all'assassino di mia figlia, l'ex marito, oggi collaboratore di giustizia». Lo dice Gabriella Matuozzo, madre di Norina, uccisa a Melito.

A pag. 7 con Mari

Il sondaggio Stupri, report choc per uno su 4 è colpa di come ci si veste

Acquaviti a pag. 6

Controcampo

A Liverpool per ritrovare l'amor proprio

Marilicia Salvia

Meno male che si va a Liverpool. Meno male che il dio del calcio, per una volta pietoso, ci costringe ad affrontare un ostacolo più alto, più significativo, più prestigioso. Uno di quegli ostacoli da prendere di petto, tirando fuori gli artigli e l'orgoglio, oppure ciao, la sconfitta è certa e la figuraccia, in quanto internazionale, raddoppiata.

Continua a pag. 38 Majorano e Taormina alle pagg. 17, 18 e 19

Il record di passeggeri dell'aeroporto Quei 10 milioni a Capodichino un modello per tutta Napoli

Gianni Molinari

Il traguardo dei dieci milioni di passeggeri per l'aeroporto di Napoli, raggiunto ieri, arriva da molto lontano ed è frutto di decisioni virtuose prese nel tempo e di una strategia chiara accompagnata da serietà gestionale e dal rispetto degli impegni presi e delle regole. Il successo di Capodichino dimostra come i rapporti amministrativo-pubblica-investitori privati si possano intrattenere in modo proficuo per entrambi.

Continua a pag. 39

Lo scenario Piano per Alitalia la vendita prevista dopo gli esuberi

Il nuovo piano per il salvataggio di Alitalia prevede lo spaccettamento della compagnia, tra servizi di terra e di volo. L'obiettivo: gestire le uscite tra prepensionamenti e Cig. Cade l'ipotesi commissariato unico.

Amoruso e Gentili a pag. 10

Advertisement for PikDent interdental brushes. Text: SAI CHE SPAZZOLI SOLO IL 60% DEI DENTI? PikDent SCOVOLINI INTERDENTALI E RAGGIUNGI IL 100% DELLA SUPERFICIE INTERDENTALE! PRATICI COME UNO STUZZICADENTI PIÙ EFFICACI DEL FILO INTERDENTALE. da FIMO IN FARMACIA www.fimosrl.it. TROVA LA TUA MISURA! Prova subito la confezione da 7 misure assortite a soli 3,90€.





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 141-N° 508 ITALIA

NAZIONALE



Martedì 26 Novembre 2019 • b. Giacomo Alberione

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

La novità
Esame di Maturità il test Invalsi è obbligatorio per l'ammissione
Loliano a pag. 16



La controversia
«Passeggeri poco sicuri» Londra sospende la licenza a Uber
Marconi a pag. 12



Il patron del Brescia
La gaffe di Cellino «Balotelli? È nero e trova problemi a schiarirsi»
Buffoni nello Sport



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

Dagli Usa all'Italia
L'alternativa Bloomberg e la tendenza che verrà

Vittorio Emanuele Parsi

Battere Trump e il suo estremismo non opponendogli una piattaforma radicalmente "liberal", ma attraverso l'uscita dalla radicalizzazione e dalla polarizzazione. È questa la scommessa di Bloomberg, una scommessa audace dall'esito tutt'altro che scontato. Perché possa concretizzarsi, Bloomberg dovrà innanzitutto vincere le primarie democratiche, strapandole probabilmente a Elizabeth Warren, una candidata su posizioni e di formazione decisamente più "radical" rispetto al tre volte sindaco di New York, peraltro transitato abbastanza recentemente dal Partito repubblicano a quello democratico. La scelta di Bloomberg si basa sulla presunzione di dover eventualmente faticare un po' di più nel conquistare il voto degli iscritti e dei militanti, ma di essere poi facilitato nel portare a sé una parte cospicua del voto meno pregiudizialmente schierato, tanto di orientamento democratico quanto di simpatie repubblicane. Bloomberg punta sulla preoccupazione di fasce crescenti del ceto medio (oltre che delle élite) circa i danni permanenti che il populismo identitario del presidente sta arrecando a un sistema istituzionale da tempo sottoposto a torsioni. In termini internazionali, ritiene che la politica "neo-jacksoniana" di Trump stia oggettivamente indebolendo quella rete di relazioni e alleanze - protetta e ampliata da innumerevoli istituzioni internazionali - che ha fornito agli Stati Uniti il vantaggio competitivo e fin qui esclusivo rispetto agli sfidanti: effettivi e potenziali.

Continua a pag. 24

Alitalia, vendita dopo gli esuberanti

► Il nuovo piano prevede la spaccettamento della compagnia tra servizi di terra e di volo. Obiettivo: gestire le uscite tra prepensionamenti e Cig. Cade l'ipotesi commissario unico

ROMA Alitalia, la vendita dopo aver gestito gli esuberanti.

Amoruso e Gentili alle pag. 2 e 3

Istat: Italia indietro. Mattarella: la violenza sulle donne è un'emergenza



Sondaggio choc: «Lo stupro? Dipende da come si vestono»

Una delle tante manifestazioni organizzate in questi giorni contro la violenza sulle donne (Foto: Claudia Gnessi/AGF)



Maltempo, il Ticino allaga Pavia

Dopo Savona, la Procura fa chiudere l'A26. Il dossier ignorato: 6000 ponti a rischio

Claudia Guasco

Due viadotti ammalorati: su indicazione della Procura Autostrade chiuderà l'A26, che collega Genova ad Alessandria, tra



l'allacciamento con l'autostrada A10 e lo svincolo di Masone. Il dossier delle Province: «Intervenire su 6000 ponti».

A pag. 4 Conti e Malfetano alle pag. 4 e 5

La guerra dei rifiuti Civitavecchia blocca i camion della Raggi

► La sindaca firma l'ordinanza. La replica: discarica al collasso. Oggi il blitz di Salvini

dal nostro inviato Mauro Evangelisti

CIVITAVECCHIA (Rm) È braccio di ferro sui rifiuti di Roma. La sindaca Virginia Raggi ha individuato a Civitavecchia il sito che dovrebbe risolvere l'emergenza. Risultato? Il sindaco Ernesto Tedesco, della Lega, ha chiesto ai vigili di bloccare i camion. E oggi a Civitavecchia arriverà Salvini. A pag. 11 De Cicco a pag. 11

Il furto del secolo



Dresda, rubati gioielli per oltre un miliardo

Bussotti e Mangani a pag. 13

L'indagine

Delitto Sacchi, i pm accelerano sul ruolo avuto da Anastasia

Camilla Mozzetti e Giuseppe Scarpa

Potenzialmente iscriverlo nel registro degli indagati. Resta attenzionata dalla Procura di Roma la posizione di Anastasia Klyemnyk, la 25enne ucraina fidanzata di Luca Sacchi che la notte del 23 ottobre scorso era con lui quando il ragazzo fu ucciso. A pag. 16



SAGITTARIO NUOVA VITA

Buon giorno, Sagittario! Luna nuova nel segno, inizia un nuovo anno della vostra vita, con un richiamo speciale alla famiglia. Potete svolgere subito, verso un nuovo o diverso futuro. Un certo passato è come un paese straniero, fanno certe cose laggiù, mentre voi siete già cambiati durante l'anno di Giove. Anche lui, vostro governatore, è in partenza. Prima però vi darà una prova della sua fortuna. Auguri. © IPRODUZIONE RISERVATA L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tardem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40; in Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport-Stadio € 1,20; nel Molise, Il Messaggero • Primo Piano Molise € 1,00; nelle province di Bari e Foggia, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport-Stadio € 1,50



il Resto del Carlino

MARTEDÌ 26 novembre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Emilia Romagna e Marche

La mappa della paura: 770 ponti ai raggi X

Catapano e Cavriani alle pagine 4 e 5



Paralisi burocrazia. E l'Italia crolla

Viadotti sbriciolati, voragini, frane. I soldi ci sono ma il Paese è ingessato. Chiusa l'A26, Genova isolata **Di Blasio e Farruggia A p. 2 e 3**

Grillo come Giannini

Il ritorno dell'Uomo qualunque

Massimo Donelli

Fra un mese, esattamente il 27 dicembre, saranno trascorsi 75 anni dalla nascita de L'Uomo qualunque, settimanale fondato e diretto dal giornalista e commediografo napoletano Guglielmo Giannini (1891-1960). Perché ricordarlo? Perché è un anniversario su cui utilmente riflettere. L'avventura de 'L'Uomo qualunque', infatti, è durata pochissimo, ma ha lasciato un segno indelebile nella storia e, soprattutto, nella lingua italiana: ovvero il sostantivo qualunquismo, coniato nel 1972 dallo scrittore Alberto Moravia nella prefazione a una biografia, appunto, di Giannini.

Continua a pagina 7



Ferri a pagina 10

Emilia Romagna

Di Maio chiude la porta al Pd: lista e candidato alle regionali

F. Del Prete a pagina 6

Bologna, la mostra sull'ex sindaco

Guazzaloca, le figlie: «Vi raccontiamo nostro padre»

Baroncini in Cronaca

L'INVENTORE DEL CUP

Sanità, Moruzzi: «Liste d'attesa, più trasparenza»

Barbetta in Cronaca



Buferà sulla frase del presidente del Brescia

«Balotelli? È nero Fa fatica a schiarirsi»

Scaramuzza e Turrini a pagina 13



Tesoro di Sassonia a Dresda: furto del secolo

Colpo grosso al Castello Un miliardo in diamanti

Giardina a pagina 19

must
ESPRESSO ITALIANO

L'ESPRESSO?
UN MUST.

Oltre 130 milioni
di espresso nel 2019!

Grazie!

WWW.MUSTESPRESSO.IT



AUTOURTITI

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

MARTEDÌ 26 NOVEMBRE 2019

IL SECOLO XIX

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

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIII - NUMERO 277, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

SPAL-GENOA 1-1, LAMPO DI STURARO VITTORIA SFIORATA DOPO LA RIMONTA

GLI INVIATI RICHIELLO E SCHIAPPAPIETRA / PAGINE 34 E 35



IL MARCHIO DEL BOMBER Gabbiadini ritrovato arma in più della Samp

BASSO / PAGINA 36

INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 10
Economia-Marketing	Pagina 15
Genova	Pagina 16
Cinema/Tv	Pagina 27/33
Xtè	Pagina 30
Sport	Pagina 34
News	Pagina 38



IL CASO OTTO VIADOTTI A RISCHIO MASSIMO VERBALE SMENTISCE LE AUTOSTRADE

INDICE E SALVAGGIULO / PAGINA 3

La polizia stradale segnala il blocco ai camion nei pressi dell'area di servizio del Turchino dopo la chiusura dei viadotti sull'autostrada A26

PAPERACCHI

LO STOP TRA VOLTRI E MASONE, TRAFFICO DEVIATO SULLA A7 E SULLE PROVINCIALI. DOPO IL CROLLO SULLA SAVONA-TORINO PORTI REGIONALI IN DIFFICOLTÀ

Chiusi due ponti sulla A26 Liguria, incubo isolamento

Ispezione dei pm, dubbi sulle reali condizioni del Fado e del Pecetti Toti: così Genova torna agli anni '20. Il governo annuncia interventi

Non si ferma l'incubo isolamento per la Liguria. Dopo il crollo di un viadotto sulla A6 a Savona, ora è la A26 a essere chiusa al traffico, in entrambe le direzioni, tra Masone e Genova Voltri. La decisione è stata presa da Autostrade dopo l'ultimo sopralluogo dei pm sui ponti Pecetti e Fado nell'ambito dell'inchiesta sui falsi report. Tutto il traffico da ieri sera è deviato sulla A7 Genova-Milano e sulla viabilità ordinaria.

COSTANTE, DELL'ANTICO, FORLEO, FREGATTI, GRASSO, INDICE, A PARODI, SALVAGGIULO E VACCARDI / PAGINE 2 - 8E16-17

IL COMMENTO

LUIGI LA SPINA

UN GOVERNO CHE IGNORA IL NORD OVEST

Il Nord Ovest paga conseguenze più gravi e più estese del maltempo. È il risultato di due debolezze: fragilità del territorio e scarso peso politico dei rappresentanti.

L'ARTICOLO / PAGINA 4

ROLLI

PAOLO GIAMPIERI

IL VIADOTTO



IL REPORTAGE DA SAVONA

MARCO MENDUNI / INVIATO A CAIRO (SAVONA)

Una trappola infernale blocca strade e aziende

L'ARTICOLO / PAGINA 6

PAOLO GIAMPIERI / CARCARE (SAVONA)

Adesso la Valbormida guarda al Piemonte

L'ARTICOLO / PAGINA 7

L'INTERVENTO



MAURIZIO MAGGIANI

La raccolta differenziata è lastricata di dubbi

Seppur colpevolmente in ritardo, è arrivata anche qui da noi in campagna la raccolta differenziata, daremo il nostro contributo finalmente, porta a porta. Con qualche angosciante dubbio. L'altra settimana è arrivato un furgone dell'azienda preposta con un bel set di bidoncini, davvero molto belli e funzionali; purtroppo la consegna non è stata possibile perché il sottoscritto era sprovvisto del documento di identità dell'intermediario dell'abitazione, mia moglie, assente. Così nel pomeriggio se li è andata a ritirare lei, nella sede centrale dei bidoncini a quattordici chilometri da casa, andando e tornando ha speso per l'aere un etto abbondante di anidride carbonica da motore a combustione, pazienza. Purtroppo l'addetto ha dimenticato di inserire nel set la compostiera, siamo di campagna, l'umido ce lo ricicliamo noi, e così siamo tornati al deposito, un altro etto buono di CO2.

SEQUE / PAGINA 32

L'ANNUNCIO

Carige, Modiano e Innocenzi: nel nuovo Cda non ci saremo

Pietro Modiano e Fabio Innocenzi lasceranno Carige a fine commissariamento, per il Codice deontologico sulle procedure di crisi. 6. FEBBRAIO / PAGINA 13

AURUM 1982
 COMPRA ORO e ARGENTO
 SEDE STORICA
 SERVIAMO TUTTI
 COMPRIAMO TUTTO
 Genova - Corso Buenos Aires 81 r
 (Mando orari e prezzi) - Tel. 101 - Fax 101 - 101

BUONGIORNO

Mi scrive un lettore, pensa che sarebbe importante se dicessi un parola contro il femminicidio. Gli rispondo che non ho idee più brillanti di «il femminicidio è orrendo», e mi sembra abbastanza apodittica, di non sopravvalutare lo scribacchino (uno che progetta di dare fuoco alla moglie non sarà dissuaso da un sermone) e però, concluso scherzoso, mi impegno a non uccidere mia moglie né altre donne. Il lettore non la prende bene: tacere, dice, è essere complici, «se lo ricordi alla prossima tragedia, quando le rimorderà la coscienza». Lo racconto perché l'altro giorno sono salito sul treno e ho poggato sul ripiano una bottiglietta d'acqua. Di plastica. Di fronte a me c'era un giovane uomo. Con la borraccia. E quando un giovane uomo, non la borraccia incontra un uomo con la bottiglietta,

Il complice

Lui ha lentamente spostato lo sguardo dalla bottiglietta a me. «Ancora con quelle bottigliette?». Ho sorriso: ce l'ho da febbraio, la riciclo. «L'etichetta è nuova, non mi prenda in giro». Ci ho riprovato: sono ipocondriaco (sempre scherzoso), se non lavate bene, con scovolino, acqua calda, detersivo - aceto o bicarbonato soltanto se d'acciaio - secondo il Journal of Exercise Physiology nell'83% dei casi le borracce sviluppano funghi, muffe, batteri, spore, alghe, microrganismi, l'intera umanità si salverà dalla plastica ma si estinguerà a causa delle borracce. Il giovanotto non ha mosso muscolo: «Con quello che stiamo facendo al pianeta sarebbe meglio, e lei ne è complice ed è un fascista». Però, come massaggia la groppa il randello del Bene. —

AURUM 1982
 COMPRA ORO e ARGENTO
 SEDE STORICA
 SERVIAMO TUTTI
 COMPRIAMO TUTTO
 Genova - Corso Buenos Aires 81 r
 (Mando orari e prezzi) - Tel. 101 - Fax 101 - 101



€2 in Italia — Martedì 26 Novembre 2019 — Anno 155°, Numero 326 — ilsole24ore.com

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 353/2003 art. 1, c. 40/2004, art. 1, c. 1, DCE Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

A agevolazioni
«Resto al Sud»:
dentro professioni
e over 35 ma senza
regole transitorie

Giuseppe Latour
— a pagina 33



Domani con il Sole
Come evitare
i ricorsi in tribunale
e tagliare i tempi
della giustizia

— a 0,50 euro oltre al quotidiano



We deliver!

FTSE MIB 23454,61 +0,84% | SPREAD BUND 10Y 163,60 +0,30 | €/€ 1,1008 -0,45% | ORO FIXING 1458,40 -0,41% | Indici&Numeri → PAGINE 44-47

Emergenza Fed, la pista giapponese

CRISI DI LIQUIDITÀ

Norinchukin Bank alla base del piano di emergenza varato da Powell a settembre

La crisi sull'interbancario Usa legata alla caccia ai dollari degli investitori nipponici

Chiuso in redazione alle ore 22.00

Spunta una pista giapponese dietro l'improvvisa iniezione di liquidità decisa dalla Fed a partire dal 17 settembre e tuttora in atto. Si tratterebbe della Norinchukin Bank, la banca delle coop agricole e di pescatori nipponici, diventato il principale detentore mondiale di prestiti bancari cartolarizzati, che ha avuto forti difficoltà di approvvigionamento in dollari. La mossa di Powell ha evitato una nuova crisi finanziaria per il credito e i mutui Usa. **Sorrentino** — a pag. 3

4.000

Sono i miliardi di dollari con cui la Fed ha aumentato il proprio bilancio per far fronte al nuovo programma di immissione di liquidità cominciato il 17 settembre

WASHINGTON

Così Powell ha evitato una nuova crisi dei mutui

Morya Lengo — a pag. 3

TOKYO

Da banca dei contadini a colosso globale

Stefano Carrer — a pag. 3

Pir, via alle correzioni: più aperture alle Pmi Plastic tax dimezzata

MANOVRA 2020

Il decreto fiscale procede a rilento. Si tratta su appalti e manette agli evasori

Auto aziendali, allo studio benefit al 15% per le ibride e 40% per le meno inquinanti

Via libera in commissione Finanze alla Camera al rilancio del Pir, con la possibilità per le Casse previdenziali e i fondi pensione di investire in più di un piano anche se sempre nel limite del 10% del patrimonio. Ma non solo, perché nella riscrittura dello strumento

una piccola parte degli investimenti il 5% della quota del 10% destinata all'economia reale) sarà convogliata sulle piccolissime imprese (come anticipato dal Sole 24 Ore di domenica). Per quanto riguarda il Disegno di legge di Bilancio, novità rilevanti per le modifiche a plastic tax ed erudizione dei benefici fiscali sulle auto aziendali. Praticamente dimezzato il prelievo sulle plastiche non riciclabili, per le auto la soglia del fringe benefit dovrebbe scendere dal 30% previsto dalla manovra al 15% per le auto elettriche e ibride in uso ai dipendenti, al 40% per i veicoli con un'emissione di monossido di carbonio pari a 95 grammi per chilometro al 100% per tutti gli altri.

Mobilil, Parente, Rogari — a pag. 7

SALVATAGGI

Alitalia, soluzione lontana Ipotesi di super commissario

Gianni Dragoni — a pag. 10

TOSCANO
SARTORI ITALIANA

Il Vostro abito su misura.

Via Senegal, 7 - 58100 Grosseto
+39 0564 1950136 / 7
www.toscanoaltasartoria.com
info@toscanoaltasartoria.com

GIORNATA MONDIALE CONTRO LA VIOLENZA SULLE DONNE, INCONTRO AL SOLE 24 ORE



Giornata mondiale contro la violenza sulla donna. Un flashmob di Fiamme al aeroporto romano di Fiumicino

Mattarella: femminicidio emergenza pubblica

Il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, è intervenuto ieri nella giornata mondiale contro la violenza sulla donna per sottolineare come non smetta «di essere emergenza pubblica e per questo la coscienza della gravità del fenomeno deve continuare a crescere». Il ministro Gualtieri ha annunciato lo sblocco dei fondi per gli ortani di femminicidio. Il Sole 24 Ore-Alley Oop ha organizzato il convegno monotelevisivo. **— a pagina 29**

È allarme per 2mila viadotti stradali Servono 3 miliardi per la sicurezza

INFRASTRUTTURE

È caos per la circolazione in Liguria: Aspi chiude due cavalcavia sull'A26

Del piano anti-cespiti idrogeologico da 10,8 miliardi lanciato dal Governo c'è la scorsa primavera nel 2019 sono stati impegnati 1,9 miliardi di euro. Ma solo quelli gestiti dalla Protezione civile (2,2 miliardi) per gli interventi urgenti sono già tutti appaltati. Altri 700 milioni per le misure di prevenzione sono stati ripartiti

tra le Regioni dal ministero dell'Ambiente, ma attendono di trasformare i cantieri. È proprio nella capacità di spesa effettiva da parte delle amministrazioni locali, rallentata da «inadeguatezze delle procedure, debolezza delle strutture attuative, assenze di controlli e monitoraggio», la Corte dei Conti ha individuato il principale «baco» del sistema. Intanto, è partito lo scarico di responsabilità sul crollo del viadotto della Torino-Savona avolto da una frana l'altro ieri e sulle opere di consolidamento che erano state effettuate. **Caprinò, Perrone e Santilli** — a pag. 4-5

L'ANALISI

SERVE UN PIANO DI GUERRA

Giorgio Santilli

La tragedia del Ponte Morandi ha segnato per l'Italia l'ingresso in una stagione nuova e drammatica. Il crollo sulla A6 lo conferma, basta vedere la mappa dei rischi per capire che ora serve un piano di guerra. **— Continua a pagina 4**

INDUSTRIA

Automotive, l'Anfia chiede la regia del piano di rilancio

Vera Viola — a pag. 16

L'INTERVISTA

Foa: «La Rai diventi volano dell'Italia nel mondo»



Presidente, Marcello Foa, 56 anni, dal 26 settembre 2018 è presidente della Rai. Giornalista, scrittore, blogger ha lavorato per lungo tempo a Il Giornale diretto da Indro Montanelli

«Ci si perde nella polemica politica» tralasciando «una grande possibilità: il fatto che la Rai possa essere di grande supporto al sistema Italia». A dirlo è il presidente della Rai, Marcello Foa, in questa intervista al Sole 24 Ore. La Rai ostaggio dei partiti, per il presidente di Viale Mazzini dovrebbe essere meglio considerata come supporto alla promozione di turismo, cultura,

ma anche tecnologia e industria. In questo senso il canale in lingua inglese previsto dal Piano Industriale «può rappresentare la svolta». Sul tema risorse, «non esiste un servizio pubblico senza canone» afferma Foa riferendosi alla proposta di abolizione che sta circolando. Quanto alle prossime nomine Rai: «Mi auguro che Salini faccia le scelte giuste». **Andrea Bonelli** — a pag. 13

PANORAMA

IL CASO TARANTO

Ex Ilva, accordo per gli arretrati dell'indotto

AccelMittal pagherà al 100% tutte le fatture scadute il 31 ottobre ed emesse dalle aziende dell'indotto. La cifra sfiora i 60 milioni di euro. Lo ha assicurato l'azienda durante l'incontro ieri a Taranto tra Confindustria, istituzioni locali, sindacati e rappresentanti dei creditori. Le aziende dell'indotto sono al nono giorno di protesta. **— a pagina 27**

BANCHE

UniCredit sta preparando l'uscita dalla Turchia

UniCredit prepara il riassetto in Turchia in vista della sua (probabile) uscita dal paese. Dopo mesi trattative sottotraccia con i turchi di Koc - con cui la si spartisce l'82% di Yapı Kredi - UniCredit ha annunciato contatti con il suo partner «per una potenziale evoluzione dell'attuale joint venture in Turchia». **— a pagina 21**

DIRITTI E DOVERI SE LE IDENTITÀ UNISCONO INVECE DI DIVIDERE

di Kwame Anthony Appiah
— a pagina 28

SCUOLA

I test Invalsi tornano obbligatori per la maturità

L'alternanza scuola-lavoro e test Invalsi tornano a essere requisiti di ammissione all'esame di maturità. La novità, in controtendenza rispetto alle scelte del precedente governo, è contenuta nella circolare che il ministero dell'Istruzione ha inviato ieri a tutte le scuole, con indicatori operative sugli esami di Stato 2020. **— a pagina 39**

.salute

SANITÀ E FRONTIERE DELLA MEDICINA



Testamento biologico, ai blocchi di partenza la maxi banca dati

Bartoloni e Mazzei — a pag. 62

Rapporti

LEADER DELLA CRESCITA

Nelle piccole e medie imprese innovative Mamma 2.0 e Supermercato 24 ai primi due posti in classifica





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Martedì 26 novembre 2019
Anno LXXV - Numero 326 - € 1,20
San Leonardo da Porto Maurizio

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 366, 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.ilitempo.it
e-mail: direzione@ilitempo.it

SI DISCUTE IL DECRETO SISMA DAVANTI ALL'AULA VUOTA DELLA CAMERA



I terremotati ringraziano

Di Majo a pagina 8

Emergenza

Roma sommersa dall'immondizia
Rifiuti a Civitavecchia ma le vie cittadine sono già una discarica

Conti e De Rosa alle pagine 14 e 15

Solito copione

Un altro sciopero «allunga-ponte»
La protesta dell'Atac in agenda per il lunedì dopo l'Immacolata

Magliaro a pagina 17

Ardea

Servono 5 milioni per rifare le strade
Incidenti e rallentamenti
Viabilità in ginocchio per colpa del maltempo

Gobbi a pagina 20

Tivoli

Formazione beffa
Stipendi bloccati
Da tre mesi i lavoratori non vengono pagati
Interrogazione in Regione

Sbraga a pagina 21

TORNA LO STATO IMPRENDITORE

Ex Ilva e Alitalia Occhio al portafogli, le fanno pagare a voi

Acciaieria e compagnia aerea sono in un vicolo cieco
La soluzione del governo? Riempiarle di soldi pubblici

Caleri a pagina 3

Grandi manovre a Palazzo Koch

Partono le nomine in Banca d'Italia Pioggia di promozioni per i «Visco boys»

a pagina 7

Lo Studio Piazzolla è uno studio commercialista di recente costituzione, è una struttura nuova e giovane, che ha guidato le basi per poter affrontare la propria competenza nella realtà imprenditoriale di Roma, ricca di imprenditorialità, efficacia, dinamicità e con ottime prospettive di crescita.

LE NOSTRE ATTIVITÀ:
Consulenza aziendale
Gestione contabile
Obbligazioni societarie
Prestazioni contabili e tributarie
Amministrazione societaria
e liquidazione di aziende
Prestazioni redattoriali

STUDIO PIAZZOLLA

Tel/ Fax 06.50684165
Tel/ Fax 06.45554685
Cell. 393.8933255
rosario.piazzolla.sp@gmail.com

Studio Piazzolla
Via Guido Fubini, 23 - 00134 Roma

buona tv a tutti
di Maurizio Costanzo

È bravo Fiorello in queste sue presenze su RaiPlay. E sono stati bravi quelli che hanno voluto Fiorello alla guida di questo nuovo canale che può portare alla Rai un pubblico decisamente più giovane. Fiorello, da sempre, ha un pubblico largo all'interno del quale ci sono anche spettatori che non sono soliti trattenerci a lungo davanti alla tv. Potremmo dire, perciò, che c'è la televisione generalista, c'è quella delle piattaforme e quella di Fiorello.

Prosegue, su Canale5, l'avventura di Adriano Celentano, in un varietà (...)

segue a pagina 33

Lo sfogo di Paragone

Si caro Beppe, rompo i coglioni E adesso che fai, mi cacci?

Paragone a pagina 5

Il tempo di Osho

Il Grillo alla pechinese va di traverso al Palazzo



a pagina 5

Le Poste come le vuoi tu!
Entra nel nostro Network!

Qualità
Certezza
Trasparenza

800 131 082

Contattaci per saperne di più:
• Numero verde: 800 131 082 •
• Infoline H24: 370 11 28 366 •
www.lapostaprivatanzionale.it
Mail: network@lapostaprivatanzionale.it
la posta privata nazionale

Martedì 26 Novembre 2019
Nuova serie - Anno 29 - Numero 279 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
*Grafico: andrea/rovi Marketing (top) - Dado/Agg (F. 2,3) - Marketing (top) F. 9/10

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



Ranocchi software
L'offerta completa per il tuo Business
www.ranocchi.it

Esclusivo: i primi 20 libri, classificati per copie vendute, nei primi dieci mesi di quest'anno
Claudio Piazzotta a pag. 19

Italia Oggi
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

Ranocchi software
L'offerta completa per il tuo Business
www.ranocchi.it

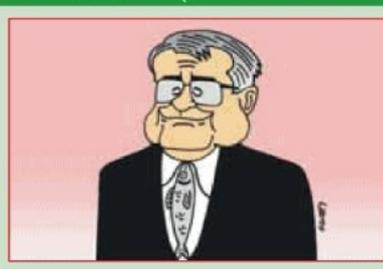
DECRETO IN GAZZETTA
Resto al Sud si allarga dall'8 dicembre: domande anche dai professionisti
De Stefanis a pag. 35

Guerra alle srl mordi e fuggi
Una task force di Entrate e Gdf per contrastare il crescente fenomeno delle imprese che nascono e muoiono in pochi mesi per evadere fisco e contributi

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Resto al Sud - Il decreto con le modifiche
Violenza sulle donne - Il protocollo Abi-sindacati sullo stop alle rate dei mutui
Impatriati - I chiarimenti dell'Agenzia delle entrate
Confisca - L'ordinanza della Cassazione

Un emendamento al decreto legge fiscale collegato alla legge di Bilancio 2020 prevede task force costituite a livello regionale da Agenzia delle entrate, Gdf e Polizia locale per contrastare il fenomeno, in crescita, delle imprese di piccola o piccolissima dimensione, generalmente operanti nel settore del commercio, che cessano l'attività immediatamente dopo la loro apertura, allo scopo di aggirare l'imposizione tributaria.
Bongi a pag. 39

Macron e la Merkel sono ai ferri corti sulla Nato (ma non soltanto su quello)



L'asse franco-tedesco è sempre più debole. Tra Parigi e Berlino è tutto un susseguirsi di scambi polemici. L'ultimo di questi colpi bassi l'ha sferrato Emmanuel Macron, che in una intervista al The Economist ha parlato di «morle cerebrali» della Nato. La replica adirata di Angela Merkel è arrivata a Bruxelles, in occasione della cena tra capi di stato e di governo per celebrare i 60 anni della caduta del Muro di Berlino: «Capisco che tu desideri una politica dirompente. Ma sono stanca di raccogliere i pezzi. La Nato resta una pietra angolare della nostra sicurezza». Macron tuttavia avrebbe ribadito il suo giudizio negativo sulla Nato.
Oidani a pag. 6

DIRITTO & ROVESCIO
Seguendo la situazione politica italiana viene in mente un celebre motto di Ennio Flaiano che diceva: «La situazione è tragica non per sé. La situazione è febbrilmente ipercritica: chi sta a destra va a sinistra. Chi era a sinistra va a destra. Chi strillava diventa melliflo e chi era prudente dà fuori da matto. Il Pd, che discende dal Psi, al quale non sfuggiva niente, è diventato una banderuola. Dovendo schiacciare fiscalmente un settore, punta contro quello delle plastiche, due mesi prima delle elezioni in Emilia-Romagna senza tener conto che è in questa regione che questo tipo di industria ha raggiunto livelli di eccellenza internazionale e dà da lavoro a centinaia di migliaia di persone per cui, se non vuol perdere le elezioni, deve fare una marcia indietro indecorosa.

TURISMO E SANITÀ
Il Qatar è pronto a investire ancora in Sardegna
Costa a pag. 8

Ranocchi software
L'offerta completa per il tuo Business
Programmi per Commercialisti e Consulenti del Lavoro
Gestionali per Piccole, Medie e Grandi Aziende
Soluzioni Sistemiche open source
Trova il Partner più vicino:
www.ranocchi.it
www.ntsinformatica.it
www.nethesis.it

Ranocchi | tel. 0721 22920 | www.ranocchi.it

LA NAZIONE

MARTEDÌ 26 novembre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1859
www.lanazione.it



Toscana e Umbria

La mappa della paura: a rischio 270 ponti

Ciardi alle pagine 4 e 5



Paralisi burocrazia. E l'Italia crolla

Viadotti sbriciolati, voragini, frane. I soldi ci sono ma il Paese è ingessato. Chiusa l'A26, Genova isolata

Di Blasio e Farruggia A p. 2 e 3

Grillo come Giannini

Il ritorno dell'Uomo qualunque

Massimo Donelli

Fra un mese, esattamente il 27 dicembre, saranno trascorsi 75 anni dalla nascita de L'Uomo qualunque, settimanale fondato e diretto dal giornalista e commediografo napoletano **Giannini** (1891-1960). Perché ricordarlo? Perché è un anniversario su cui utilmente riflettere. L'avventura de 'L'Uomo qualunque', infatti, è durata pochissimo, ma ha lasciato un segno indelebile nella storia e, soprattutto, nella lingua italiana: ovvero il sostantivo **qualunque**, coniato nel 1972 dallo scrittore **Alberto Moravia** nella prefazione a una biografia, appunto, di **Giannini**.

Continua a pagina 7



Ferri a pagina 10

Firenze

Scontri dopo la partita Denunciati tifosi dell'Atalanta

Servizio in cronaca

FIRENZE

Nuovo stadio Passa la variante ma il Pd si divide

Baldi in cronaca

Firenze

Tenta di dare fuoco alla moglie «Moriremo insieme»

Spano in cronaca



Buferà sulla frase del presidente del Brescia

«Balotelli? È nero Fa fatica a schiarirsi»

Scaramuzza e Turrini a pagina 13



Tesoro di Sassonia a Dresda: furto del secolo

Colpo grosso al Castello Un miliardo in diamanti

Giardina a pagina 19



Oggi a € 1,50
con
Salute
Martedì
26 novembre 2019
Anno 44 - N° 279

la Repubblica

caffè
motta
IL PIACERE QUOTIDIANO

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Carlo Verdelli*

DISASTRO ITALIA

Genova ancora più sola

Dopo l'ultimo crollo, chiusi altri due ponti alle porte della città

"Pericolo rovina", la Procura ordina blocchi sulla A26. Interrotta nei due sensi la Torino-Savona. Allarme porto: "Così non si resiste"
Il dossier dei ritardi sul dissesto: un miliardo bloccato, 354 cantieri fermi. Le carenze dei concessionari nella manutenzione

Il reportage

Precipitati
nel passato

di **Maurizio Crosetti**

E venne il giorno in cui la Liguria diventò un'isola. Una terra intrisa d'acqua e solitudine, separata dalla montagna che le cade in testa e dal mare che se la vuol mangiare.
● a pagina 3
di **Filetto, Lignana e Tonacci**
● a pagina 2

L'inchiesta

Quelle autostrade
senza controlli

di **Sergio Rizzo**

Le hanno contate. Le opere per mettere in sicurezza ponti e viadotti, sistemare gli argini di fiumi e torrenti, curare le frane, che sono ancora bloccate sono 354. Trecentocinquantaquattro cantieri fermi sui 750 censiti dall'associazione dei costruttori.
● a pagina 4

LA GIORNATA MONDIALE CONTRO LA VIOLENZA

"Io stuprata e messa sotto processo"



▲ **Montecitorio** Il palazzo della Camera illuminato per la Giornata contro la violenza sulle donne

di **Maria Novella De Luca**
e **Maria Elena Vincenzi**

Lui era il figlio di un politico democristiano, lei una ragazzina di sedici anni. Lui la stuprò in una notte di primavera del 2012, lei si ritrova al pronto soccorso con il corpo devastato.
● a pagina 7

Il sondaggio

Un italiano su 4
"Spesso la colpa
è delle donne"

di **Alessandra Ziniti**

È un sondaggio che fa paura quello sugli stereotipi sui ruoli di genere diffuso dall'Istat. Per un italiano su quattro «le donne possono provocare la violenza sessuale con il loro modo di vestire».
● a pagina 6

Palazzo Zabarella
**VAN GOGH
MONET
DEGAS**
26 Ottobre 2019 Palazzo Zabarella
1 Marzo 2020 Padova
ANTENORE ENERGIA
CARRON

Mappe

La gioventù
già adulta
delle sardine

di **Ilvo Diamanti**

O rmai sono un movimento. Spontaneo, per ora. Le Sardine. Dopo la manifestazione di Bologna, di due settimane fa, hanno riempito altre piazze. In Emilia-Romagna, ma anche altrove. In Piemonte, in Veneto. Nel Sud, fino in Sicilia.
● a pagina 27

Fraseshock di Cellino



Massimo Cellino e Mario Balotelli

**Balotelli
e la guerra persa
sul razzismo**

di **Gianni Mura** ● a pagina 34
con articoli di **Cito e Pinci**

Obbligo per la Maturità

Miei cari studenti
prendete il buono
del test Invalsi

di **Mariapia Veladiano**

C on una circolare di impianto bizzarro il ministero dell'Istruzione ha preannunciato che anche quest'anno l'Esame di Stato conclusivo dei percorsi di istruzione secondaria di secondo grado, ovvero la maturità, cambia.
● a pagina 26
di **Ilaria Venturi** ● a pagina 16

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982293 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma

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

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

NZ



Il documentario Quella sfida di calcio tra le truppe di Bertolucci e Pasolini

FRANCO GIUBILEI - P. 28

Società Leonardo e Sofia i nomi dei figli dei migranti

RAFFAELLA SILEPO - P. 23



Balotelli Nel mirino del presidente Cellino: è nero, lavora per chiarirsi

ANTONIO BARILLA E DANIELA COTTO - P. 14



LA STAMPA



MARTEDÌ 26 NOVEMBRE 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N.323 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEZZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DGB-TO II www.lastampa.it **GNN**

IL TRATTO FRANATO VICINO AD ALTARE SARÀ RICOSTRUITO IN QUATTRO MESI. LA PIENA DEL PO ORA SPAVENTA PAVIA

Viadotti, la mappa della paura

Altri otto fra Piemonte e Liguria sono a grave pericolo crollo: dati mai evidenziati nelle ispezioni Rischio sicurezza sulle autostrade, i magistrati ne fanno chiudere due sulla A26: Genova isolata

SEMPRE PIÙ DISTANTE DA ROMA

IL NORD-OVEST IGNORATO DAL GOVERNO

LUIGILA SPINA

Il maltempo sta colpendo tutta l'Italia, ma il Nord-Ovest sembra stia pagando le conseguenze più gravi e più estese. Non si tratta dell'accanimento di un perverso destino, ma il risultato di due debolezze: la particolare fragilità del territorio e lo scarso peso politico dei suoi rappresentanti nei confronti delle istituzioni nazionali, governi innanzi tutto.

CONTINUA A PAGINA 23

LA LEZIONE ALLA BOCCONI

MATTARELLA E LE ÉLITE DEL DOMANI

UGO MAGRI

Cosa dare peso: al bombardamento di ingiurie sovraniste contro il presidente della Repubblica per l'intervento di ieri all'Università Bocconi, oppure al calore con cui le sue parole sono state applaudite nell'Aula magna da quasi mille tra studenti e professori? Chi ritiene che questa stagione sia dominata dagli istinti limacciosi dell'identità, della supremazia territoriale e perfino della razza, sarà probabilmente affascinato dalla virulenza dei «social». Ne ricaverà la conferma che i valori difesi da Mattarella (anzitutto «spirito critico e senso di responsabilità», contrapposti «all'odio e al pregiudizio») non incontrano la «pancia» profonda del Paese, la sua anima più plebea.

CONTINUA A PAGINA 23

MATTEO INDICE GIUSEPPE SALVAGGIULO

Altri otto viadotti gestiti da Autostrade per l'Italia in Piemonte e Liguria sono «a rischio crollo» secondo la scala di valutazione fornita dalla stessa società alla commissione d'indagine sul crollo del Morandi. - P. 3

DOSSIER

Bisogna proteggere le persone che abitano lungo i corsi d'acqua

ANDREA ROSSI - P. 4

INTERVISTA

Boeri: «Serve un patto tra Stato e cittadini per tracciare il Paese»

DAVIDE LESSI - P. 7

Dresda, colpo del secolo: rubati gioielli antichi per un miliardo



Alcuni dei tesori che erano custoditi nella «Grünes Gewölbe» (Volta verde) al castello di Dresda, in Germania. SERVIZIO - P. 13

STAMPA PLUS ST+

MONACO

LETIZIA TORTELLO

"Ho comprato all'asta i cimeli di Hitler e li regalerò a Israele"

P. 13

IL NAUFRAGIO

FABIO ALBANESE

L'eroe di Lampedusa si tuffa per salvare un cieco dai flutti

P. 15

LE STORIE

MARIA TERESA MARTINENGO

Biblioteca mediatca per ricordare l'ultimo "matto" di Collegno

P. 27

ROBERTO FIORI

Il tartufo racconta i cambiamenti del clima

P. 27

www.prosciuttocrudodicuneo.it

CRUDO DI CUNEO

D.O.P.

Prodotto e confezionato in Italia. Ingredienti: Prosciutto crudo di Cuneo, sale, pepe, aceto, olio extravergine di oliva.

BUONGIORNO

Mi scrive un lettore, pensa che sarebbe importante se dicessi un parola contro il femminicidio. Gli rispondo che non ho idee più brillanti di «il femminicidio è orrendo», e mi sembra abbastanza apodittica, di non sopravvalutare le mie forze (uno che progetta di dare fuoco alla moglie non sarà dissuaso da un sermone) e però, concludo scherzoso, mi impegno a non uccidere mia moglie né altre donne. Il lettore non la prende bene: tacere, dice, è essere complici. «Se lo ricordi alla prossima tragedia, quando le rimorderà la coscienza». Lo racconto perché l'altro giorno sono salito sul treno e ho poggiato sul ripiano una bottiglietta d'acqua. Di plastica. Di fronte a me c'era un giovane uomo. Con la borraccia. E quando un giovane uomo con la borraccia incontra un uomo con la bottiglietta, l'uomo

Il complice **MATTIA FELTRI**

con la bottiglietta è un uomo morto. Lui ha lentamente spostato lo sguardo dalla bottiglietta a me. «Ancora con quelle bottigliette?». Ho sorriso: ce l'ho da febbraio, la riciclo. «L'etichetta è nuova, non mi prenda in giro». Ci ho riprovato: sono ipocondriaco (sempre scherzoso), se non lavate bene, con scovolino, acqua calda, detersivo aceto o bicarbonato soltanto se d'acciaio - secondo il Journal of Exercise Physiology nell'83 per cento dei casi le borracce sviluppano funghi, muffe, batteri, spore, alghe, microrganismi, l'intera umanità si salverà dalla plastica ma si estinguerà a causa delle borracce. Il giovanotto non ha mosso muscolo: «Con quello che stiamo facendo al pianeta sarebbe meglio, e lei ne è complice ed è un fascista». Però, come massaggia la groppa il randello del Bene. —

HERNO

www.herno.it

IN EDICOLA

Magazine For Fashion

THE WOWNESS

IL NUOVO NUMERO DI MFF-MAGAZINE FOR FASHION

Milano? Un modello che si può replicare

Intervista al rettore dell'università Bicocca Gianmarco Verona

Saggese a pagina 7

Investire su Milano?

La copertina del numero settimanale di Milano Finanza del 16 novembre

MF

il quotidiano dei mercati finanziari

Etf & Co, Schwab conquista Ameritrade

Negli Usa nasce un big dell'intermediazione finanziaria a basso costo

Valentini a pagina 19

Anno XXXI n. 233
Martedì 26 Novembre 2019

€2,00 *Classeditori*

COLLECTING Art

Oltre 300 pagine

AQUISTA ONLINE SU www.classabbonamenti.com

BORSA +0,84% 1€ = \$1,1008

BORSE ESTERE

Dow Jones	28.017	Euro-Yen	110,88	▼
Nasdaq	8.822	Euro-Fr3v	1,0088	▼
Tokyo	23.253	Stg 10 Y	0,9425	▼
Francfort	13.268	Bund 10 Y	-0,4819	▼
Zurigo	10.499	FUTURE		
Londra	7.906	Euro-Btp	141,27	▼
Parigi	5.822	Euro-Bund	172,59	▼
		US Tbond	150,19	▲
		Fra-Mib	23.450	▲
VALUTE-RENDIMENTI		S&P500 Cms	3.129,0	▲
Euro-Dollaro	1,1008	Nasdaq100 Miv	8.294	▲
Euro-Dollaro	0,8992			

FOCUS OGGI

Unicredit dirà addio anche alla Turchia

L'istituto di piazza Gae Aulenti potrebbe cedere la partecipazione detenuta nella Koc Financial Services, cui fa capo l'82% del capitale della banca Yapı Kredi

Gualtieri a pagina 11

Hera cresce nei rifiuti

La multinitaly vince appalto da 1,2 miliardi per la gestione del bacino di Ravenna e Cesena

Caroselli a pagina 15

McKinsey scommette sul suo retail concept

La società di consulenza inaugura uno spazio interattivo e high tech all'interno del colosso Mall of America. L'obiettivo è ridisegnare il customer journey

Compagnia in MF Fashion

BANCHE E REGOLE PROSEGUE LA POLEMICA SUL FONDO SALVA-STATI. I DUBBI SULLE PROTEZIONI

Mina derivati sull'Unione

Nell'assetto della normativa europea proposto da Berlino mancano norme sui rischi dei titoli illiquidi. Stress test sui piccoli sportelli, in Italia dieci sotto i requisiti in caso di severa recessione. Intanto le assicurazioni tricolori superano gli istituti per i Btp in bilancio: ne hanno per 414 miliardi di euro

(Messia e Ninfolo alle pagine 2 e 3)

Arnault fa una ricca colazione da Tiffany

La francese Lvmh paga 14,7 miliardi di euro per acquisire il simbolo della gioielleria Made in Usa

(Bottoni in MF Fashion)

AUTOSTRADE

In borsa Gavio resiste al crollo del viadotto sulla Torino-Savona

(Follis a pagina 4)

SALVATAGGI

Modiano e Innocenzi rinunciano a un altro mandato in Carige. Spunta Viola per il nuovo vertice

(Gualtieri a pagina 9)

Pizzarotti vende le 526 case dei militari Usa nella base di Sigonella

(Montanari a pagina 17)

RISANAMENTO

Il governo dà l'ok al piano B per Alitalia: il Mise al lavoro sul decreto

(Zoppo a pagina 4)

PARLA IL SEGRETARIO GENERALE FABI

Sileoni: pronti allo sciopero sul rinnovo del contratto dei bancari. Oggi riapre il tavolo con l'Abi

(Franzini a pagina 13)

Enel accelera la svolta green. Oggi Starace svela il piano

(Zoppo a pagina 15)

IL ROMPIESPREAD

Il governo Pd-M5s ristrutturerà Alitalia per poi cercare qualcuno a cui venderla. Più difficile la prima o la seconda cosa?

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

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.

Molise: cabina di regia con ministro Provenzano su ZES. Semplificazione, accelerazione e potenziamento infrastrutturale

(FERPRESS) - Campobasso, 25 NOV - Era in programma venerdì scorso, a Roma, una riunione della Cabina di regia ZES, convocata dal ministro per il Sud, Giuseppe Provenzano: sul tavolo di lavoro, le proposte di semplificazione ZES/ZLS delle regioni e delle Autorità portuali coinvolte. Un'occasione per fare il punto sullo stato d'attuazione, nonché per ribadire alcune importanti richieste al ministro Provenzano, successore dell'ex ministra Lezzi, con la quale è stato fatto un proficuo lavoro. Nel corso della riunione, le Regioni chiederanno, innanzitutto, di porre in essere iniziative concrete al fine di intervenire in modo più incisivo su tempi e percorsi che coinvolgono le autorizzazioni e permessi. Attrattività per le imprese significa semplificazione per ogni tipologia di percorso che preveda istruttorie da parte di strutture regionali e nazionali, ma anche regimi speciali, ottimizzazione del marketing e un'interlocuzione privilegiata con Agenzia Dogane e Monopoli. Altra tematica fondamentale, oggetto di discussione, è quella delle infrastrutture. L'istituzione delle ZES deve andare di pari passo con il miglioramento del livello di infrastrutturazione. Non esiste sviluppo industriale senza un'adeguata rete infrastrutturale. "Abbiamo lavorato molto sulla semplificazione normativa - afferma il presidente Donato Toma - in quanto ho ricevuto l'incarico dal Ministero della Coesione di coordinare tutte le regioni italiane interessate dalle ZES ai fini di migliorare le capacità attrattive in termini di significativa semplificazione per ogni tipologia di permessi e autorizzazioni necessarie. A tal fine, abbiamo predisposto un pacchetto interessante di opzioni, da poter attivare immediatamente, che sottoporremo all'attenzione del ministro Provenzano". "Un altro elemento su cui abbiamo concentrato l'azione di programmazione - prosegue il governatore - è quello relativo alle infrastrutture che, in alcuni territori del Paese, come il Molise, rappresentano un limite all'attivazione della ZES, in considerazione di alcune oggettive mancanze e scarsi livelli standard dei servizi presenti. A tal riguardo, la Regione Molise ha allegato un Piano di miglioramento infrastrutturale, con particolare riferimento alle aree industriali del Molise centrale, che scontano un livello decisamente inadeguato". "Assoporti ha accolto con interesse e soddisfazione la convocazione da parte del ministro Giuseppe Provenzano della Cabina di regia per l'attuazione della Zona Economica Speciale Interregionale Adriatica e i porti ricadenti nel sistema dell'Adriatico meridionale", commenta il presidente di Assoporti Daniele Rossi. "L'avvio dei lavori per rendere pienamente operativa la Zona Economica Speciale è un importante segnale di attenzione da parte del Governo alle esigenze di semplificazione normativa e sviluppo infrastrutturale che rappresentano la reale opportunità di crescita della competitività logistica e portuale del Paese".



Dal Mose a muri e marginamenti Venezia chiede un piano speciale

Il giorno del Comitato, tutti convocati a Roma. Brugnaro: «Servono fondi per molti progetti»

Alberto Zorzi

VENEZIA L' impegno a fare tutto il possibile per riuscire ad alzare le paratoie del Mose già dal prossimo autunno, come stabilito una settimana fa nell' incontro post-disastro tra vertici del Provveditorato alle opere pubbliche e del Consorzio Venezia Nuova. Ma soprattutto una pioggia di richieste di fondi da parte di tutti gli enti, in primis i Comuni. Oggi pomeriggio a Palazzo Chigi è in programma il tanto atteso Comitato interministeriale per la salvaguardia di Venezia, che la città e il territorio attendevano da due anni. Una riunione che assume un ruolo particolare dopo le tragiche acque alte che una settimana fa hanno messo in ginocchio Venezia e tutto il territorio costiero. A guidarla dovrebbe esserci il presidente del Consiglio Giuseppe Conte, che a Venezia è venuto dopo il picco di 187 centimetri del 12 novembre: al suo fianco i cinque ministri coinvolti (Economia, Infrastrutture, Beni Culturali, Istruzione e Ambiente), la Regione con il presidente Luca Zaia, il sindaco Luigi Brugnaro e i suoi colleghi di gronda. Ci saranno poi il presidente del Porto **Pino Musolino** e il futuro commissario del Mose Elisabetta Spitz. Proprio a quest' ultima spetterà il compito di spingere sull' acceleratore del Mose. Il cronoprogramma prevede infatti che l' opera sia conclusa, collaudata e consegnata il 31 dicembre 2021, ma dopo le maree eccezionali di questi giorni si è ragionato su come metterlo in funzione prima, accelerando soprattutto i test con il mare mosso, già previsti per il 2020. «Dobbiamo farcela, Venezia non può vivere altre giornate come queste», dice il provveditore alle opere pubbliche Cinzia Zincone. Da un c' è l' impegno del Cvn, dall' altro l' arrivo di Spitz dovrebbe accelerare tempi e procedure, anche superando quel dualismo tra Consorzio e Provveditorato (un tempo Magistrato alle Acque) che in questi ultimi anni ha causato lo stallo. Verrà inoltre chiesta conferma di quei 413 milioni di euro che sono stati trovati tra le pieghe del bilancio, destinati agli interessi bancari (poi ridotti dal calo dei tassi), ma che serviranno anche per l' avviamento e le prime manutenzioni. Ma non c' è solo il Mose, come ha ribadito ieri Brugnaro. «I muri di contenimento nelle isole, i marginamenti dell' area industriale fanno tutti parte del sistema di salvaguardia della laguna - dice il sindaco di Venezia - Il disastro del 12 novembre può almeno diventare l' occasione per far ripartire tutti i progetti per Venezia». Il sindaco - ora anche commissario per l' emergenza - ha un lungo elenco di idee e priorità: «Non possiamo parlare solo di paratoie sommerse e di manutenzione del Mose - continua - ci sono le isole con i muretti troppo bassi o mancanti, come a Sant' Erasmo; le zone della città storica che vanno sotto a quote più basse di quelle del Mose». Il quale, per protocollo, si alzerà solo per maree sopra i 110 centimetri. Per questo il sindaco suggerisce di alzare e irrobustire tutti i muri, di pensare a paratoie mobili per coprire le aperture sulle rive («A San Marco possiamo fare come a San Giuliano: dei pali affondati in fondamenta, tappati, che alla bisogna ci permettono di alzare una barriera»), di inserire nelle fognature valvole di non ritorno, persino di costruire «pozzetoni sulle rive, con pompe d' immersione, per mantenere basso il livello dell' acqua». Il sindaco è più ottimista dopo le nuove nomine: «Il ministro De Micheli mi sembra preparata e capace, e ho visto il commissario Spitz determinata e combattiva, intenzionata a un check-up completo dell' opera. Che è proprio quello che chiediamo ora». C' è infine il tema dei marginamenti di Marghera, con la «muraglia» che necessita di 250 milioni per essere finita. «Il ministro dell' Ambiente Sergio Costa ha garantito i primi 72 milioni entro l' anno - conclude - E domanderò che fine hanno fatto i 178 milioni successivi, non me ne sono dimenticato».



Corriere del Veneto

Venezia

Ma anche il Provveditorato e i Comuni hanno numerose richieste. Il primo chiede 33 milioni per i danni a pontili, briccole, rive, argini e tutto il resto di sua competenza, ma anche un piano triennale da 12 milioni l'anno per riprendere le manutenzioni, rispetto al milione e mezzo stanziato ora. Il sindaco di Cavallino-Treporti Roberta Nesto arriverà invece con una lista di 20 milioni di opere, non solo per la spiaggia distrutta dalle mareggiate, ma anche per rinforzare gli argini lato laguna, che minacciano il territorio anche da dietro, oltre a compensazioni per i «danni da Mose». Mareggiate e argini preoccupano anche Jesolo, presente con l'assessore Otello Bergamo. Decine di milioni di danni ci sono anche a Chioggia e il sindaco Alessandro Ferro descriverà la situazione, anche se non ha ancora i conti. Ci sarà infine il riparto dei 65 milioni di legge speciale recentemente sbloccato e il sindaco di Mira Marco Dori dovrebbe ottenerli per la prima volta per i Comuni «di gronda», una delle sue battaglie.

La comunità del Porto «Basta rinvii sugli scavi»

Appello alla politica: decisioni o lo scalo muore

Gi Co. - A. Zo.

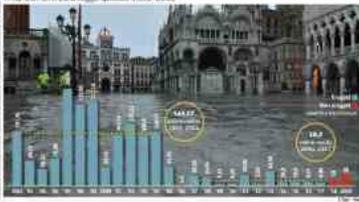
VENEZIA Il Comitato, certo. Ma oggi c'è anche il passaggio in Salvaguardia del progetto di alzare di un metro l'isola delle Tresse per poter conferire circa un milione di metri cubi di fanghi scavati principalmente nei canali portuali. E venerdì un altro incontro in Regione sul Vallone Moranzani. «E' arrivato il momento in cui ciascuno si deve assumere le proprie responsabilità. La comunità portuale di Venezia non può più sopportare rinvii ed estenuanti attese», scrivono in una nota i tre sindacati, gli spedizionieri, gli agenti marittimi e i doganalisti, Confetra, Fai Trasporti e un terminalista come Vecon. «Stiamo diventando fanalino di coda dell' Adriatico - continua la lettera aperta - Attendiamo da anni il mantenimento delle quote dimensionali, secondo il piano regolatore portuale, dei canali già soggetti alle limitazioni derivanti dal Mose: una normale attività di manutenzione, bloccata da uno stallo ingiustificato. Ma così il Porto muore». Nell' ultimo anno per varie volte la Capitaneria di Porto ha dovuto ridurre il pescaggio del canale dei Petroli, a causa delle sponde franate: ma anche il progetto di marginare un chilometro di cassa di colmata è fermo, dopo che è stato imposto di fare la Via. Servono poi il via libera al piano sulle Tresse e il nuovo protocollo fanghi, che aggiorni quello del 1993. Sul primo il mondo ambientalista ha già espresso parere contrario. Tanto che ieri Porto e Provveditorato hanno voluto precisare che in quel sito non ci sono fanghi tossici (solo quelli «entro C», secondo l' attuale classificazione), che si tratta di un «modesto sovrizzo, non di un allargamento» e che la stessa commissione Via ha ritenuto non necessaria la procedura di impatto ambientale. E anche il sindaco Luigi Brugnaro ieri è tornato a parlare di scavi, in particolare di quel canale Vittorio Emanuele, che dovrebbe essere la «strada» per portare all' attuale Marittima le navi da crociera medie per toglierle da piazza San Marco. «Scavarlo non significa farlo più profondo, non si può comunque andare oltre il livello delle bocche di porto, ma vuol dire mettere in sicurezza le sponde, assicurando così il transito delle navi con maggiore pescaggio - ha detto - La riva collassata al canale dei Petroli ci ha già fatto perdere diverso traffico mercantile, se poi alziamo il Mose abbiamo bisogno di garantire gli arrivi».

PRIMO PIANO

Dopo il maltempo Venezia e il Veneto

Dal Mose a muri e marginamenti Venezia chiede un piano speciale

Il giorno del Comitato, tutti convocati a Roma. Brugnaro: «Servono fondi per molti progetti»



Il Comitato Venezia ha convocato tutti i suoi membri per il 26 novembre a Roma. L'obiettivo è discutere il piano speciale per Venezia e il Veneto, presentato dal governo e approvato dal Consiglio dei Ministri il 14 novembre. Il piano prevede un finanziamento di 1,5 miliardi di euro per la gestione del Mose e di 1,5 miliardi per i marginamenti e i muri. Il sindaco Luigi Brugnaro ha detto che il piano è un passo avanti, ma che serve ancora molto. «Servono fondi per molti progetti», ha detto. «Il piano è un passo avanti, ma serve ancora molto». «Il piano è un passo avanti, ma serve ancora molto».

La comunità del Porto «Basta rinvii sugli scavi»

Appello alla politica: decisioni o lo scalo muore

Il Comitato Venezia ha convocato tutti i suoi membri per il 26 novembre a Roma. L'obiettivo è discutere il piano speciale per Venezia e il Veneto, presentato dal governo e approvato dal Consiglio dei Ministri il 14 novembre. Il piano prevede un finanziamento di 1,5 miliardi di euro per la gestione del Mose e di 1,5 miliardi per i marginamenti e i muri. Il sindaco Luigi Brugnaro ha detto che il piano è un passo avanti, ma che serve ancora molto. «Servono fondi per molti progetti», ha detto. «Il piano è un passo avanti, ma serve ancora molto».

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

i guai delle dighe mobili

Malamocco, 56 staffe nei tubi e le paratoie non vibrano più

Interventi di emergenza. L' esperimento di alzarle si farà il 2 dicembre Da risolvere ancora la corrosione delle cerniere. Ferma una gara da 34 milioni

Alberto Vitucci VENEZIA I tubi subacquei del Mose non vibrano più. Almeno per ora. Gli operai di Comar e del Consorzio Venezia Nuova hanno sistemato sulle tubazioni a Malamocco 56 grandi staffe di metallo, quattro per ogni «stanza» sott' acqua dentro i cassoni in cemento. In questo modo si dovrebbe evitare l' inconveniente scoperto qualche settimana fa. Cioè le vibrazioni anomale delle tubazioni che portano l' aria alle paratoie. Proprio al momento del «lancio» i tecnici avevano scoperto la nuova criticità del sistema. E Francesco Ossola, ingegnere e amministratore straordinario del Consorzio Venezia Nuova, aveva deciso di sospendere la sperimentazione e il sollevamento delle 19 paratoie di Malamocco previsto per il 4 novembre. Ora l' esperimento è stato fissato nella notte fra il 2 e il 3 dicembre. Qualcuno, dopo l' Aqua grande del 12 novembre, aveva chiesto di sollevare lo stesso le paratoie. «Impossibile e anche rischioso», hanno spiegato in un rapporto i tecnici del Consorzio, «perché mancano gli impianti definitivi e i generatori di riserva». In caso di blocco della corrente, cosa da non escludere durante eventi estremi, ci sarebbe stato il rischio di crollo improvviso della barriera. Mentre una parte della politica continua a invocare il Mose come soluzione dei problemi di Venezia, la grande opera ha ancora molte criticità da risolvere. LE TUBAZIONI Buchi sui tubi sott' acqua sono stati riscontrati qualche tempo fa dai tecnici del Consorzio durante un' ispezione. Ossidazione dovuta al fatto che la marea è entrata dentro i cassoni quando i lavori non erano finiti, si erano giustificate le imprese. Fatto sta che per le 21 paratoie della barriera di Treporti, messe sott' acqua nel 2013 e mai sollevate per anni, i problemi di manutenzione si moltiplicano. LE CERNIERE Uno dei guasti più delicati riguarda le cerniere. Materiali che non corrispondono a quelli del progetto, durata più che dimezzata rispetto ai «cento anni» previsti nei protocolli. Da sostituire tensionatori e giunti, da ripensare il sistema utilizzato. Perché le cerniere, il cuore del sistema, presentano già corrosione degrado dei materiali. Una gara d' appalto da 34 milioni è aperta e mai avviata per trovare chi potrà garantire la conservazione del sistema. LA CONCA La conca di Malamocco, struttura per far entrare le navi a bocca di porto chiusa, era nata come compromesso per dare il via libera al Mose, nel 2002. Richiesta dal Consiglio comunale, costata quasi 300 milioni di euro, mai funzionante. La porta è stata danneggiata da una mareggiata, nemmeno tanto violenta. E le misure sono troppo piccole: quella conca no garantisce l' ingresso alle grandi navi di ultima generazione. LE CAUSE civili Sono decine i lavori contestati alle imprese dalla gestione commissariale del Consorzio. Decine anche le cause aperte, di indennizzo e risarcimento danni. L' ultima l' ha presentata la Mantovani con il consorzio Covela. Chiedendo agli amministratori 190 milioni di danni per i ritardi del Mose. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Mose, l'ultima prova: si alzano le paratoie all'ingresso del porto

Nella notte di martedì prossimo il test nella più grande delle aperture Il quarto collaudo è alle bocche di Malamocco, sollevati tutti i cassoni

ELISIO TREVISAN

SALVAGUARDIA MESTRE Nella notte tra lunedì 2 dicembre e martedì 3 (tra le 20:30 e le 6 di mattina) verranno alzate le paratoie del Mose alla bocca di **porto** di Malamocco, la più grande delle quattro aperture al mare della laguna di Venezia, e anche la più importante perché è il varco di accesso per il **porto** commerciale e, in futuro, potrebbe esserlo anche per le navi da crociera. La prova, l'ultima delle quattro generali (dopo che Treporti, Lido-San Nicolò e Chioggia erano già state testate), venne rinviata a data da destinarsi dopo che l'appuntamento del 4 novembre scorso era saltato a causa di forti vibrazioni all'impianto idraulico. Per i veneziani che attendono il Mose dal 2012, anno in cui doveva essere inaugurato dopo l'avvio dei lavori nel 2003, e che guardano disillusi agli otto anni di ritardo già accumulati per problemi tecnici, burocratici e per lo scandalo tangenti che nel 2014 bloccò i lavori per un anno, quel rinvio significava tempi biblici. I TEMPI E invece, neanche un mese dopo, Consorzio Venezia Nuova (Cvn), tecnici e imprese sono pronti a riprovarci. In mezzo ci sono state la seconda acqua alta più alta della storia di Venezia con il picco a 187 centimetri (contro i 194 del 1966), che secondo il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro ha provocato danni per oltre un miliardo di euro, e la visita a Venezia del nuovo ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Paola De Micheli che, alcuni giorni dopo, ha assicurato «faremo di tutto per finire il Mose in anticipo» rispetto all'ultima data presunta, ossia la fine del 2021 (nel frattempo il Governo ha proceduto alle nomine, tanto attese per far marciare i lavori finiti al 93% per un costo di 5,5 miliardi di euro, della ex direttrice dell'Agenzia del Demanio Elisabetta Spitz a super-commissario per il completamento dell'opera e dell'avvocato dello Stato Vincenzo Nunziata a fianco dei commissari del Cvn Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola). Martedì prossimo, dunque, si procederà a sollevare tutte e 19 le paratoie che chiudono la bocca di **porto** di Malamocco dove il canale è largo circa duecento metri, dopo che il 20 e 21 ottobre scorsi erano state effettuate delle prove di sollevamento parziali: si dovrebbe approfittare del periodo coincidente con il cosiddetto morto di acqua, cioè il punto di minima escursione tra la marea minima e la massima che cresce e cala ogni 6 ore. Dopo quest'ultimo test (che è fissato per il 2 dicembre, con riserva nei giorni 5 e 19 dicembre) si passerà alle cosiddette prove in bianco, ovvero alla prova di sollevamento senza condizioni di marea particolare. E infine si dovrà arrivare, ancora non c'è una data, alla prova principe, ossia al funzionamento simultaneo di tutte e quattro le schiere di barriere alle quattro bocche di **porto**, e quindi a isolare completamente la laguna di Venezia dal mare. IL TAVOLO TECNICO Intanto per organizzare al meglio la prova della prossima settimana, giovedì 28 novembre si terrà una riunione tecnica tra il Cvn, la Capitaneria, il **Porto** e gli operatori portuali per ridurre al minimo i disagi dato che quella notte le navi in uscita e in entrata durante le ore notturne dovranno essere fermate. Per sollevare le 19 barriere di Malamocco il sistema è quello utilizzato anche alle altre tre bocche di **porto**: le paratoie sono mantenute sul fondo perché riempite d'acqua; con delle pompe, attraverso una serie di tubazioni che si trovano in una galleria subacquea, si insuffla aria spingendo fuori l'acqua, così le barriere si sollevano. La prova del 4 novembre era stata rinviata perché quelle tubazioni vibravano in modo anomalo. Ora che il Consorzio Venezia Nuova ha chiesto alla Capitaneria di **porto**



Il Gazzettino

Venezia

di varare la relativa ordinanza evidentemente anche questo problema è stato risolto. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Dighe, risorse e gestione è il giorno del Comitato In 100 a Roma per dire no

ALDA VANZAN

IL VERTICE VENEZIA Finire il Mose, spiegando tempistica e gestione, ma anche rifinanziare la legge speciale per Venezia. Dopo quasi due settimane di passione, con l'acqua alta che a Venezia ha raggiunto i 187 centimetri mandando in ammollo non solo la Basilica di San Marco (5 milioni di euro la stima dei danni per la sola chiesa), ma tutto il centro storico e le isole, con Pellestrina che ancora fatica ad asciugare i muri delle case perché la marea non si è fermata alla notte brutta del 12 novembre, ma è continuata per giorni e giorni, ecco che il sistema di difesa della laguna viene (ri)messo in discussione. Oggi a Roma si confronteranno due fronti: quello di chi chiede il completamento del Mose e quello di chi chiede una moratoria. Cioè lo stop. Due anni dopo l'ultimo Comitato, l'organismo interministeriale torna a riunirsi a Palazzo Chigi per parlare di salvaguardia della laguna, Mose, fondi. Nel palazzo del governo, convocati dal ministro alle Infrastrutture e ai Trasporti, ci saranno i sindaci di Venezia, Chioggia, Mira, Jesolo, Cavallino Treponti, oltre al governatore Luca Zaia e a tutti i ministeri coinvolti, dall'Economia all'Ambiente. Ma fuori, davanti a Palazzo Chigi, ci saranno cento ragazzi del Comitato No Grandi Navi e Fridays For Future, calati nella capitale con due pullman, per chiedere lo stop del Mose. LE RICHIESTE L'ultimo Comitato risale a due anni fa, ma non aveva niente a che vedere con il Mose. Nel novembre del 2017 si parlò di grandi navi e venne deciso di trasferire i condomini galleggianti dal bacino di San Marco e dal canale della Giudecca a **Porto** Marghera, anche se poi non se ne fece niente perché cambiò il governo e il nuovo ministro pentastellato alle Infrastrutture, Danilo Toninelli, rimise tutto in discussione. Oggi, invece, si parlerà solo di salvaguardia di Venezia e del bacino del laguna. Con richieste differenti. Il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, ha annunciato che porrà il problema di **Porto** Marghera: «Ho fatto mettere all'ordine del giorno il finanziamento per finire le opere di marginamento anti-inquinamento delle rive di **Porto** Marghera. I 70 milioni li aveva promessi l'allora premier Matteo Renzi e dovevano arrivare subito, mentre gli altri 178 sarebbero stati trovati dopo, ma non è accaduto nulla di ciò. Ora, visto che ho buona memoria, è il momento che ci vengano dati». Il sindaco di Jesolo, Valerio Zoggia, che si farà rappresentare dall'assessore Otello Bergamo, porrà il problema delle spiagge: 650 i metri cubi di sabbia portati via dalla mareggiata. Tema caro anche al sindaco di Cavallino Treponti, Roberta Nesto: «Solo con questa mareggiata abbiamo avuto danni per 7-10 milioni. E poi ci sono le arginature. E le misure compensative del Mose, visto che i cantieri ce li abbiamo noi». Il sindaco di Mira, Marco Dori, chiederà il rifinanziamento della legge speciale con la ripartizione per i comuni della gronda. Mentre da parte della Regione Veneto, che già all'inizio dell'anno aveva chiesto fondi per il bacino scolante in laguna senza ottenere alcuna risposta dal premier Conte, chiederà certezze sui lavori: quando finirà il Mose? e chi lo gestirà? Se a favore del completamento delle dighe mobili adesso sono anche i pentastellati («Abbiamo concordato sul fatto che il Mose debba essere completato entro il 2021 e che siano necessari alcuni interventi strutturali per salvaguardare Venezia e la laguna», ha scritto ieri su Facebook il ministro Federico D'Inca riferendo di un incontro con la collega alle Infrastrutture Paola De Micheli), di tutt'altro avviso sono i veneziani dei comitati No Grandi Navi e Fridays For Future. Oggi, alle 16, le due riunioni: dentro e fuori Palazzo Chigi. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il sindaco alza la posta «Soldi ai marginamenti»

«Con Renzi c'era la firma sui 70 milioni Erano spariti, ora sono tornati per magia» Le richieste oggi in Comitato: «Voglio sapere tutto sul Mose e certezze sulle isole»

VERSO IL COMITATONE MESTRE «Con Renzi ho firmato un accordo da 70 milioni di euro per i marginamenti a Marghera. Erano spariti, ora magicamente sono riapparsi dal nulla e potremo accedervi a fine anno. Però io non dimentico che nell' accordo ce n' erano altri 178. Voglio sapere che fine hanno fatto e quando saranno disponibili per Venezia». Il sindaco Luigi Brugnaro ha già chiaro in testa la lista della spesa per il Comitato di oggi. E una delle chiavi, in questo senso, è capire se e quanto il Patto per Venezia siglato con l' allora premier Matteo Renzi sia ancora valido. «Con il cambio del governo i soldi sembravano spariti. Poi sono ricomparsi. Parlo dei 70 milioni, appunto. Ma ricordo che ci sono anche gli altri, e domani (oggi, ndr) farò notare che non me ne sono dimenticato. Quei fondi ci servono per mettere in sicurezza le rive, alcune sono franate e creano danni collaterali». È il caso, per esempio, di quella del canale dei Petroli. «Franando alza il livello dell' acqua e le navi rischiano di andare in secca. Risultato? Le navi rifiutano di entrare in porto. E questa è una perdita enorme, che dobbiamo arginare. Si è concordato di sistemare il canale dei Petroli con una parancola, in maniera da evitare che i detriti continuino a scendere e accumularsi sul fondo. Però questa non può essere la soluzione definitiva, bisogna scavare, non ci sono alternative». Scavare, appunto. Questo è il motivo del braccio di ferro con gli ambientalisti, che temono danni all' ecosistema lagunare. C' è il canale Vittorio Emanuele, per esempio. Che secondo le mappe degli anni 30 era profondo 9,85 metri, mentre adesso non supera i 7. «Non vogliamo rendere più profondi i canali, basta con questa storia - tuona il primo cittadino - vogliamo pulirli, togliere quei fanghi sul fondo. Pulire i canali è fondamentale per proteggerci da altri fenomeni di acqua alta». MOSE In Comitato si parlerà anche e soprattutto di Mose. «Ho incontrato il commissario Spitz, l' ho vista determinata a fare un check up. Lo chiederò, ovviamente, noi vogliamo sapere tutto del Mose, ma non possiamo parlare solamente di paratie e gestione, ma di tutto il resto. Di tutto ciò che è complementare al Mose». Come, ad esempio, i lavori per Pellestrina e Sant' Erasmo. «Non sono finiti i muretti, alcuni andranno alzati perchè sono insufficienti. A Sant' Erasmo manca proprio un chilometro e mezzo di muretto: questi sono lavori che devono essere inseriti tra i fondi del Mose, sono opere del Mose». Cruciale la questione dei punti bassi della città. «Dove si va sotto a 115 centimetri - prosegue Brugnaro - il Mose non serve. Dobbiamo provvedere con muretti e pompe, a Castello per esempio. Si tratta di applicare agli scarichi delle valvole di non ritorno in modo che se aumenta l' acqua si blocchi la condotta, di inserire dei pozzettoni con pompe ad immersione e costruire un muretto per creare una vasca. Se questa tracima, cioè, la recuperiamo sul pozzettone e rimane asil' asciutto. Opere del Mose o con legge speciale, lo fa il Comune o il commissario ma va fatto immediatamente. I costi? Qualche decina di milioni, anche 30 milioni per sistemare Pellestrina. E lo stesso vale per le isole come Murano». D.Tam. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il fronte del Porto: la politica non sancisce la nostra fine

Un documento di operatori e sindacati Appello al governo per non perdere risorse «La nostra comunità non può sopportare ulteriori attese e rinvii dovuti alla burocrazia»

ELISIO TREVISAN

L' APPELLO MESTRE Avanti di questo passo, «la politica del non decidere vuole la morte del porto di Venezia». Gli operatori, i lavoratori e i sindacati hanno inviato a Roma, più che un appello, un ultimatum in vista del Comitato che, dopo il 7 novembre del 2017, tornerà oggi a riunirsi a Roma per decidere, si spera definitivamente, sulle sorti della portualità veneziana. Per Filt Cgil, Fit Cisl, Uil Trasporti, il terminal Vecon, l' Associazione Imprese di Spedizione Venezia, l' Associazione Agenti Raccomandatori e Mediatori Marittimi del Veneto, Federagenti Roma, Associazione Agenti e Mediatori Marittimi della provincia di Venezia, Confetra Nord Est, Fai Trasporti e Associazione Doganalisti Veneti, «è arrivato il momento in cui ciascuno si deve assumere le proprie responsabilità. La comunità portuale di Venezia non può più sopportare rinvii ed estenuanti attese dovute alla burocrazia e alle non scelte dei decisori pubblici». IL DOCUMENTO Il documento firmato dagli operatori portuali non è un allarme ma un ultimatum anche perché i danni già ci sono e sono pesanti: un generale calo di più del 6% di tutti i parametri economici e statistici. «La nostra comunità è compatta e vuole continuare a lavorare nel porto di Venezia/Chioggia, che è il porto del Veneto, una delle poche regioni italiane che, per Pil, può competere con le migliori regioni europee». Ma se le risposte dagli incontri tecnici programmati per gli escavi dei canali e dal Comitato «non dovessero essere risolutive, saremo costretti ad avviare tutte le iniziative necessarie per far valere le nostre ragioni, i nostri diritti e difendere i posti di lavoro». Le condizioni logistiche e le capacità dei terminalisti sono tali da rendere potenzialmente il porto di Venezia in grado di competere con i porti del nord Europa «che sono sideralmente più efficienti e infrastrutturati di noi» ma nella situazione attuale non si riesce a stare al passo nemmeno con quelli della vicina Slovenia e Croazia che, «con i loro investimenti e con la loro organizzazione, ci stanno relegando a fanalino di coda dell' Adriatico». LE RICHIESTE E tutto questo perché la burocrazia è diventata l' arma di chi non vuol decidere o ha paura di farlo, perché il Porto non chiede la luna ma semplicemente la possibilità di fare la manutenzione ordinaria dei canali che, altrimenti, si insabbiano e le navi non riescono più ad entrare. «Attendiamo da mesi, se non anni oramai, che venga rispettato quanto previsto dal Piano Regolatore del Porto per i canali portuali, tra l' altro già soggetti alle limitazioni derivanti dal Mose. E le scelte in stallo dipendono da due soli ministeri, Infrastrutture e Ambiente, per mezzo delle varie emanazioni funzionali periferiche». Recentemente la Capitaneria di Porto ha decretato la riduzione dei pescaggi, perché i canali non possono essere scavati a causa delle mancate autorizzazioni e della mancata approvazione del Protocollo fanghi che impedisce di trovare nuovi luoghi dove sistemare i fanghi scavati: «Così rischiamo di perdere l' unico servizio diretto di navi containers che collega Venezia con il Far East, mentre i porti del Tirreno hanno varie linee dirette, e per molteplici destinazioni. Perdere tale servizio significa perdere posti di lavoro e un danno economico per territorio e indotto



Il Gazzettino

Venezia

- concludono operatori, sindacati e lavoratori -. Il tempo, se non è già scaduto, sta per scadere e gli armatori, che devono programmare le loro attività con molto anticipo, non possono essere tenuti ancora sulla corda». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

«Ripristinare il Magistrato alle acque»

LA PROPOSTA MESTRE Per salvare Venezia e far funzionare al più presto il Mose serve l' Alma, acronimo di Agenzia lagunare magistrato alle acque. Giovanni Cecconi, che ha lavorato al progetto del Mose fino al 2015 come ingegnere idraulico ed è presidente del laboratorio per la resilienza e residenza Wigwam Venezia, ha avviato ieri una raccolta di firme, anche sulla piattaforma internet change.org. , in occasione del Comitato che si riunirà oggi a Roma. L' appello punta, dunque, a far rinascere il Magistrato alle Acque (Mav) con il quale per secoli la Serenissima ha regolato le acque in laguna e ha difeso Venezia: abolito dal governo Renzi, che ha affidato i poteri al Provveditorato interregionale alle opere pubbliche il quale, però, ha appunto incombenze che vanno ben oltre Venezia, nella proposta di Cecconi dovrebbe nascere come una società autonoma, di diritto pubblico, partecipata dal ministero dei Lavori pubblici ma anche dalla Città metropolitana e dalla Regione, e capace di operare assieme alla società civile, agli altri Ministeri e Enti territoriali. Lo scopo è di tutelare Venezia e la sua laguna e di non vanificare gli 11 miliardi di euro stanziati dalla Legge Speciale del 1971 ad oggi. Nel complesso Alma sarà Organo di Governo della spesa pubblica statale per la Salvaguardia Lagunare e svolgerà anche le attività di istruttoria e Segreteria del Comitato, promuovendo la residenza attraverso il miglioramento della qualità della vita, gli incentivi all' occupazione nelle attività tradizionali. Per quanto riguarda il Mose Alma parteciperà immediatamente e sovrintenderà, in qualità di responsabile operativo e di manutenzione finale delle opere, alle attività in corso svolte dal Concessionario in gestione Commissariale, prendendo in carico progressivamente i singoli impianti alle 4 barriere, sollevando via via i commissari ed il Consorzio Venezia Nuova dalle loro funzioni. Per operare le saranno trasferiti il servizio Informativo dell' ex-Magistrato alle Acque, il Centro Previsioni Maree del Comune di Venezia, i laboratori dell' ex-Mav oggi dell' Ufficio Antinquinamento della Laguna, il Centro Sperimentale di Voltabarozzo dell' ex-Mav, e le verranno trasferite risorse dell' ex-Mav attualmente impegnate nell' Ufficio tecnico per l' antinquinamento della laguna e nell' ufficio per la Salvaguardia. (e.t.)



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

documento di aziende e operatori portuali

«Dragaggi, il porto muore se la politica non decide»

Sindacati, associazioni imprenditoriali e Vecon spa lanciano un appello alle Istituzioni: «con la riduzione dei pescaggi perdiamo i traffici con la Cina»

Gianni Favaratomarghera. Ci voleva una situazione di grande emergenza - come il mancato dragaggio manutentivo del canale dei Petroli che preclude l'accesso ai terminal del **porto** delle navi container transoceaniche - per convincere i sindacati dei lavoratori portuali, le aziende che gestiscono i terminal e gli operatori a fare "fronte comune" e lanciare un preciso messaggio alle istituzioni e ai politici: «Basta con la politica del non decidere che vuole la morte del **porto** di **Venezia**, il tempo se non è già scaduto sta per scadere e gli armatori, che devono programmare le attività con molto anticipo, non possono essere tenuti ancora sulla corda in attesa di risposte che promettiamo da tempo e che continuiamo a non dare». «Invece di aiutare l'impegno e la tenacia dei suoi imprenditori e lavoratori, la politica del non decidere frappone degli ostacoli inspiegabili», recita il documento firmato dai rappresentanti dei sindacati dei lavoratori portuali (Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uil Trasporti), delle aziende terminaliste (Vecon spa) e delle associazioni delle Imprese di Spedizione, degli Agenti Raccomandatori e Mediatori Marittimi, Federagenti Roma, Confetra Nord Est, Fai-Trasporti e Doganalisti Veneti. «E' arrivato il momento in cui ciascuno si deve assumere le proprie responsabilità», sottolineano, di comune accordo, lavoratori e datori di lavoro del **porto**. «La comunità portuale di **Venezia** non può più sopportare rinvii ed estenuanti attese dovute alla burocrazia e alle non scelte dei decisori pubblici. Vogliamo finalmente competere, se non con i porti del nord Europa che sono più efficienti e infrastrutturati di noi, almeno con quelli della vicina Slovenia e Croazia che con i loro investimenti e con la loro organizzazione ci stanno relegando a fanalino di coda dell'Adriatico». «Attendiamo da mesi, se non da anni», spiegano, «che venga rispettato quanto previsto dal Piano Regolatore del **Porto** e cioè il mantenimento dei fondali dei canali portuali già soggetti alle limitazioni del Mose». «Si tratta di una normale attività di manutenzione che è bloccata perché vi è uno stallo ingiustificato», aggiungono, «imposto da chi deve predisporre le relative autorizzazioni, in stallo, che dipendono in definitiva da due soli ministeri: Infrastrutture e Ambiente. Prendere le decisioni strategiche per il paese e i suoi territori, che dovrebbe essere il mandato principale dell'amministratore pubblico, sembra essere una funzione dimenticata e possibilmente da delegare magari a supposte democrazie estese». Nel documento si spiega che con la recente riduzione dei pescaggi del Canale Malamoco-Marghera «messa in atto dalla Capitaneria di **Porto** rischiamo seriamente di perdere l'unico servizio diretto di navi container che collega **Venezia** con Cina ed Estremo Oriente, visto che di servizi diretti ne hanno anche nei porti del Tirreno». «Perdere tale servizio significa perdere posti di lavoro e un danno economico per il territorio e l'indotto», aggiungono i firmatari, «ma evidentemente tutto questo non ha rilevanza: meglio nascondersi dietro gli ostacoli burocratici piuttosto che fare il proprio dovere e cioè prendere decisioni e prenderle in maniera tempestiva». I firmatari del documento non nascondono la loro «frustrazione derivante da un generale calo di più del 6% di tutti i parametri economici e statistici», ma nonostante ciò aggiungono che «la comunità portuale è compatta e vuole continuare a lavorare nel **porto** di **Venezia** e Chioggia che è il **porto** del Veneto, una delle poche regioni italiane che a livello di Pil può competere con le migliori regioni europee». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



An advertisement for TecnoGas snc, an 'Autofficina Multimarca'. The ad features a dark background with a car in the center. The text reads: 'Oggi anche il tuo bolide a gasolio può essere trasformato a GPL'. Below this, it says: 'Le auto a GPL circolano liberamente anche nei giorni di limitazione del traffico!'. At the bottom, the contact information is provided: 'CHIAMACI SUBITO VIA BOTTENIGO 147/D - MARGHERA VE 041 926 183 www.tecnogasauto.it'. There are also QR codes on either side of the contact information.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

ex sidermarghera

La banchina sprofonda Progettista in tribunale

marghera. La sistemazione della banchina **portuale**, sul canale Nord, gestita dallo stabilimento della ex Sidermarghera di via del Commercio - a cui è subentrato in seguito dal gruppo vicentino Afv-Acciaierie Beltrame spa che l' ha chiuso definitivamente nel 2012 - è finita davanti al tribunale civile di Venezia. E' stata l' **Autorità** di **Sistema Portuale** di Venezia e Chioggia a portare in tribunale il progettista dell' intervento di sistemazione della banchina - per i nuovi utilizzi portuali - in quando la "nuova" banchina, dopo i lavori, è sprofondata. Da qui la decisione dell' **Autorità Portuale** di rivolgersi ai giudici, nominando un proprio consulente Tecnico d' Ufficio al fine «di accertare le cause del sinistro oggetto di causa e, conseguentemente, le responsabilità dello stesso». La perizia sulle cause dello sprofondamento della banchina, dopo i lavori, è stata affidata all' ingegnere e docente universitario Francesco Colleselli di Brescia, esperto in opere marittime. --



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

l' ampliamento dell' isola per il deposito dei sedimenti

Fanghi, il progetto delle Tresse oggi in Salvaguardia

Il Porto: «un modesto sovralzato per depositare lì un milione di metri cubi di materiale». Ambientalisti pronti alla battaglia «Quanto costa lo smaltimento?»

veneziana. La discarica delle Tresse va in commissione di Salvaguardia. Ma l' ordine del giorno è stato modificato. Dal punto 2, il progetto proposto dall' Autorità portuale è finito al punto 9. Facile prevedere che con i tempi di discussione la questione potrebbe essere rinviata. Patata che scotta, e che forse potrà essere gestita più comodamente nelle prossime ore, saputi gli esiti del Comitato convocato per oggi a Roma. Sul tavolo il progetto di ampliare l' isola in altezza, per poter ricevere i fanghi scavati dai canali lagunari. «Fino a 13 metri, per contenere 3 milioni metri cubi di fanghi», accusano le associazioni ambientaliste. «Un modesto sovralzato, un milione di metri cubi in totale, e non sono nemmeno fanghi tossici», precisa l' Autorità portuale. Che chiede il via libera per non rischiare un «blocco» del traffico nel canale Malamocco Marghera. Questione controversa. Gli ambientalisti ricordano come le leggi in vigore non consentano di attuare «discariche» di fanghi in laguna. «I progetti approvati prevedono di innalzare l' isola sol fino a una quota di 9 metri e 50, invece adesso la vogliono portare a 12,5». Ma l' aspetto più delicato, che qualcuno intende sottoporre all' attenzione della Procura - un esposto in tal senso è pronto a essere depositato - sono i costi dell' operazione. Solo lo scorso anno la società Tressetre - di proprietà del gruppo Mantovani - ha avuto la concessione rinnovata. «Ma ai costi precedenti», è l' osservazione. Trattandosi di una operazione in project financing la società all' epoca del commissario Casarin aveva anche ricevuto un finanziamento pubblico da parte della Regione. Adesso se l' isola dovesse essere ampliata, le condizioni dello smaltimento cambierebbero, a vantaggio dei privati. «Quanto costa smaltire questi fanghi?», si chiedono gli ambientalisti. Questione delicata, perché come si ricorderà proprio da una questione di costi e fanghi scavati, nel 2013, era partito lo scandalo del Mose. Resta il problema aperto dello scavo dei canali portuali e dell' approvazione del protocollo fanghi. Il comitato di oggi potrebbe dare indicazioni anche su questo. --A.V.



La replica a Italia Nostra

«Alle Tresse nessuna discarica tossica»

MESTRE Ma quale discarica di fanghi tossici. L' isola delle Tresse, realizzata negli anni a Marghera su una riva del canale dei Petroli tra l' uscita dei canali industriali Ovest e Sud, è in realtà «una cassa di colmata destinata ai sedimenti classificati entro C come da protocollo fanghi del 1993. I sedimenti sono considerati, infatti, materia e non rifiuti a meno che non siano originariamente pericolosi». Lo ribadiscono l' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico Settentrionale** (Adspmas) e il Provveditorato interregionale alle opere pubbliche (Piopp) rispondendo alle ultime critiche avanzate da Italia Nostra che teme un allargamento dell' isola per metterci altre montagne di fanghi scavati dai canali portuali. «Nel caso specifico i sedimenti classificati entro C, devono prioritariamente essere utilizzati nell' ambito della conterminazione lagunare, disposti su isole permanentemente emerse, come nel caso dell' isola delle Tresse». È vero che il progetto originario di sistemazione dell' Isola, approvato dal Commissario Straordinario ai fanghi Casarin, prevedeva una naturalizzazione dell' area con sviluppo di biodiversità (realizzazione di dossi, laghetti, bassure, depressioni umide, e la piantumazione di piante tipiche) ma Adspmas e Piopp sostengono che non ci sarà alcun allargamento delle Tresse: «Ciò che sarà esaminato in Commissione di Salvaguardia è solamente un modesto sovralzò dell' isola. La sistemazione è ancora prevista, con quote variabili per il mantenimento dell' habitat già a suo tempo approvata in sede di Valutazione di Incidenza Ambientale (Vinca)». E quel sovralzò, infine, non sarà formato da 3 milioni di metri cubi di fanghi come dice Italia Nostra ma «da circa 1 milione di metri cubi allo scopo di garantire le manutenzioni ordinarie dei canali navigabili nell' ambito lagunare. La variante, infine, è stata sottoposta alla procedura di assoggettabilità di valutazione di Impatto Ambientale (Via)», e la Commissione ha stabilito che non è necessario ritenendo «il progetto non assoggettabile alla procedura di Via». (e.t.)



Altri fanghi alle Tresse, «sovrizzo modesto». Fersuoch: «È diventata una cosa mostruosa»

Domani si riunisce la commissione di Salvaguardia della laguna. C'è attesa per il piano morfologico

Fanghi degli escavi a **Porto Marghera**: si attendono il protocollo aggiornato e il piano morfologico per mettere le draghe al lavoro. Domani, martedì 26 novembre, si riunirà la commissione Salvaguardia per far procedere l'iter autorizzativo. Venerdì 9 novembre i sindacati hanno accettato una "temporanea non belligeranza", in Prefettura, all'incontro con il provveditorato alle Opere Pubbliche, l'Autorità portuale, la direzione Marittima del Veneto e le imprese dello scalo. Ottenendo rassicurazioni sugli scavi e poi sulla costante manutenzione dei canali di transito delle portacontainer da cui dipendono il lavoro e il **Porto**. Previsto nel frattempo l'ampliamento della capacità ricettiva delle Tresse, dopo la Vas (Valutazione ambientale strategica) della Regione. Una concessione non passata inosservata a Italia Nostra, comitato che sabato scorso ha fatto un sopralluogo spontaneo sull'isola. «Dal '94 abbiamo iniziato a tenere sotto controllo l'isola. È diventata una cosa mostruosa», dice la presidente Lidia Fersuoch. Il sovrizzo «Non è una discarica di fanghi tossici, si tratta di una cassa di colmata destinata ai sedimenti classificati entro C come da "protocollo fanghi" del 1993 - interviene l'Autorità portuale - Sono considerati materia e non rifiuti. Nel caso specifico devono essere utilizzati nell'ambito della conterminazione lagunare, disposti su isole emerse, come le Tresse. Il progetto originario di sistemazione dell'isola, approvato dal Commissario straordinario Casarin, prevedeva una naturalizzazione dell'area con sviluppo di biodiversità, dossi, laghetti, piantumazione di piante tipiche. Quello che sarà esaminato in commissione di Salvaguardia è un modesto sovrizzo dell'isola, non un allargamento, che consentirà di refluire circa 1 milione di metri cubi di sedimenti, non 3, allo scopo di garantire la possibilità di effettuare manutenzioni ordinarie dei canali navigabili nell'ambito lagunare. La variante, per la commissione, non è soggetta alla Via». Il riequilibrio della laguna «Le Tresse sono una vera e propria discarica - commenta Fersuoch - Questa isola artificiale, che nel 1994 era di 50 ettari si è ampliata in più fasi. Da un'altezza di 4 metri e mezzo si è passati a 6,2, poi a 9,5 metri, con una Via (valutazione di impatto ambientale), nel 2016. Non si capisce per quale motivo, volendo ora aumentare fino a 12,5 -13 metri, che significa stravolgere il paesaggio della laguna, la Via non sia più considerata necessaria. Il sovrizzo è notevole dal punto di vista ambientale e paesaggistico. Ci risultano 3, 5 milioni di metri cubi ulteriori, di cui 1,5 nelle Tresse uno, e 2 nelle Tresse 3. È un danno, e sono queste nuove grandi acque alte a indicare che c'è uno squilibrio lagunare - conclude Fersuoch, e sul Mose aggiunge - nel 2014 abbiamo chiesto che ci fossero tecnici indipendenti a valutare gli elementi di criticità dell'opera, quelli che il governo decise di archiviare per andare avanti comunque. Dell'emergere della corruzione si poteva approfittare per fermare tutto e ragionare. Siamo per il riequilibrio della laguna stabilito dalla legge speciale e mai attuato».



Comunità portuale di Venezia: la politica del non decidere vuole la morte del porto

(FERPRESS) - Venezia, 25 NOV - "E' arrivato il momento in cui ciascuno si deve assumere le proprie responsabilità. La comunità portuale di Venezia non può più sopportare rinvii ed estenuanti attese dovute alla burocrazia e alle non scelte dei decisori pubblici". Lo scrivono in una nota congiunta FILT CGIL Venezia, FIT CISL Coordinamento porti Veneto, UIL Trasporti Veneto, VECON Spa, Associazione Imprese di Spedizione Venezia, Associazione Agenti Raccomandatori e Mediatori Marittimi del Veneto, Federagenti Roma, Associazione Agenti e Mediatori Marittimi della provincia di Venezia, Confetra Nord Est, FAI Trasporti, Associazione Doganalisti Veneti. "Vogliamo finalmente competere - si legge ancora - se non con i porti del nord Europa che sono sideralmente più efficienti e infrastrutturati di noi, ma anche solo con quelli della vicina Slovenia e Croazia che con i loro investimenti e con la loro organizzazione ci stanno relegando a fanalino di coda dell' Adriatico. Attendiamo da mesi se non anni oramai che venga rispettato quanto previsto dal Piano Regolatore del Porto e cioè il mantenimento delle quote dimensionali dei canali portuali già soggetti alle limitazioni derivanti dal Mose. Si tratta di una normale attività di manutenzione che è bloccata perché vi è uno stallo ingiustificato, imposto da chi deve predisporre le relative autorizzazioni: più emblematico e tipicamente italiano è che le scelte in stallo dipendono in definitiva da due soli ministeri (Infrastrutture e Ambiente) per mezzo delle varie emanazioni funzionali periferiche. Prendere le decisioni strategiche per il paese e i suoi territori, che dovrebbe essere il mandato principale dell' amministratore pubblico e su cui lo stesso si dovrebbe misurare, sembra essere una funzione dimenticata e possibilmente da delegare magari a supposte democrazie estese. Con la recente riduzione dei pescaggi messa in atto dalla Capitaneria di porto rischiamo seriamente di perdere l' unico servizio diretto di navi containers che collega Venezia con il Far East soprattutto ricordando che i porti del Tirreno di servizi diretti ne hanno vari e per molteplici destinazioni. Perdere tale servizio significa perdere posti di lavoro e un danno economico per il territorio e l' indotto. Ma evidentemente tutto questo non ha rilevanza: meglio nascondersi dietro gli ostacoli burocratici piuttosto che fare il proprio dovere e cioè prendere decisioni e prenderle in maniera tempestiva. Il tempo, se non è già scaduto, sta per scadere e gli armatori, che devono programmare le loro attività con molto anticipo, non possono essere tenuti ancora sulla corda in attesa di risposte che promettiamo da tempo e che continuiamo a non dare: il tutto a discapito della credibilità del sistema portuale e amministrativo del nostro paese. Nonostante il senso di frustrazione derivante e i seri danni economici e lavorativi già presenti (un generale calo di più del 6% di tutti i parametri economici e statistici) la comunità portuale è compatta e vuole continuare a lavorare nel porto di Venezia/Chioggia che, è bene ricordarlo, è il porto del Veneto, una delle poche regioni italiane che a livello di PIL può competere con le migliori regioni europee: invece di aiutare l' impegno e la tenacia dei suoi imprenditori e lavoratori, la politica del non decidere frappone degli ostacoli che creano delle situazioni inspiegabili ai più e che sembra vogliano progressivamente decretare la morte del nostro porto". "Qualora le risposte che attendiamo dagli incontri programmati in settimana in materia di escavi e aree di conferimento non dovessero essere risolutive, saremo costretti ad avviare tutte le iniziative necessarie per far valere le nostre ragioni, i nostri diritti e difendere i posti di lavoro", conclude la nota.



La politica del non decidere vuole la morte del porto di Venezia

Venezia - E' arrivato il momento in cui ciascuno si deve assumere le proprie responsabilità. La comunità portuale di **Venezia** non può più sopportare rinvii ed estenuanti attese dovute alla burocrazia e alle non scelte dei decisori pubblici. Vogliamo finalmente competere, se non con i porti del nord Europa che sono sideralmente più efficienti e infrastrutturati di noi, ma anche solo con quelli della vicina Slovenia e Croazia che con i loro investimenti e con la loro organizzazione ci stanno relegando a fanalino di coda dell' Adriatico. Attendiamo da mesi se non anni oramai che venga rispettato quanto previsto dal Piano Regolatore del **Porto** e cioè il mantenimento delle quote dimensionali dei canali portuali già soggetti alle limitazioni derivanti dal Mose. Si tratta di una normale attività di manutenzione che è bloccata perché vi è uno stallo ingiustificato, imposto da chi deve predisporre le relative autorizzazioni: più emblematico e tipicamente italiano è che le scelte in stallo dipendono in definitiva da due soli ministeri (Infrastrutture e Ambiente) per mezzo delle varie emanazioni funzionali periferiche. Prendere le decisioni strategiche per il paese e i suoi territori, che dovrebbe essere il mandato principale dell' amministratore pubblico e su cui lo stesso si dovrebbe misurare, sembra essere una funzione dimenticata e possibilmente da delegare magari a supposte democrazie estese. Con la recente riduzione dei pescaggi messa in atto dalla Capitaneria di **porto** rischiamo seriamente di perdere l' unico servizio diretto di navi containers che collega **Venezia** con il Far East soprattutto ricordando che i porti del Tirreno di servizi diretti ne hanno vari e per molteplici destinazioni. Perdere tale servizio significa perdere posti di lavoro e un danno economico per il territorio e l' indotto. Ma evidentemente tutto questo non ha rilevanza: meglio nascondersi dietro gli ostacoli burocratici piuttosto che fare il proprio dovere e cioè prendere decisioni e prenderle in maniera propositiva. Il tempo, se non è già scaduto, sta per scadere e gli amatori, che devono programmare le loro attività con molto anticipo, non possono essere tenuti ancora sulla corda in attesa di risposte che promettiamo da tempo e che continuiamo a non dare: il tutto a discapito della credibilità del sistema portuale e amministrativo del nostro paese. Nonostante il senso di frustrazione derivante e i seri danni economici e lavorativi già presenti (un generale calo di più del 6% di tutti i parametri economici e statistici) la comunità portuale è compatta e vuole continuare a lavorare nel **porto** di **Venezia**/Chioggia che, è bene ricordarlo, è il **porto** del Veneto, una delle poche regioni italiane che a livello di PIL può competere con le migliori regioni europee: invece di aiutare l' impegno e la tenacia dei suoi imprenditori e lavoratori, la politica del non decidere frapponne degli ostacoli che creano delle situazioni inspiegabili ai più e che sembra vogliano progressivamente decretare la morte del nostro **porto**. Qualora le risposte che attendiamo dagli incontri programmati in settimana in materia di escavi e aree di conferimento non dovessero essere risolutive, saremo costretti ad avviare tutte le iniziative necessarie per far valere le nostre ragioni, i nostri diritti e difendere i posti di lavoro. **FILT CGIL Venezia FIT CISL Coordinamento porti Veneto UIL Trasporti Veneto VECON Spa Associazione Imprese di Spedizione Venezia Associazione Agenti Raccomandatori e Mediatori Marittimi del Veneto Federagenti Roma Associazione Agenti e Mediatori Marittimi della provincia di Venezia Confetra Nord Est FAI Trasporti Associazione Doganalisti Veneto**



Venezia: operatori contro immobilismo politica

Redazione

VENEZIA La comunità portuale di Venezia ritiene che l'immobilismo dei decisori pubblici stia mettendo a rischio la stessa esistenza del porto. In un comunicato congiunto, firmato da società, sindacati ed associazioni di categoria, gli interessati esprimono così le proprie preoccupazioni: E' arrivato il momento in cui ciascuno si deve assumere le proprie responsabilità. La comunità portuale di Venezia non può più sopportare rinvii ed estenuanti attese dovute alla burocrazia e alle non scelte dei decisori pubblici. Vogliamo finalmente competere, se non con i porti del nord Europa che sono sideralmente più efficienti e infrastrutturati di noi, ma anche solo con quelli della vicina Slovenia e Croazia che con i loro investimenti e con la loro organizzazione ci stanno relegando a fanalino di coda dell'Adriatico. Attendiamo da mesi, se non anni oramai, che venga rispettato quanto previsto dal Piano Regolatore del Porto e cioè il mantenimento delle quote dimensionali dei canali portuali già soggetti alle limitazioni derivanti dal Mose. Si tratta di una normale attività di manutenzione che è bloccata perché vi è uno stallo ingiustificato, imposto da chi deve predisporre le relative autorizzazioni: più emblematico e tipicamente italiano è che le scelte in stallo dipendono in definitiva da due soli ministeri (Infrastrutture e Ambiente) per mezzo delle varie emanazioni funzionali periferiche. Prendere le decisioni strategiche per il paese e i suoi territori, che dovrebbe essere il mandato principale dell'amministratore pubblico e su cui lo stesso si dovrebbe misurare, sembra essere una funzione dimenticata e possibilmente da delegare magari a supposte democrazie estese. Il testo a firma di Filt Cgil Venezia, Fit Cisl Coordinamento porti Veneto, Uil Trasporti Veneto, Vecon Spa, Associazione Imprese di Spedizione Venezia, Associazione Agenti Raccomandati e Mediatori Marittimi del Veneto, Federagenti Roma, Associazione Agenti e Mediatori Marittimi della provincia di Venezia, Confetra Nord Est, Fai Trasporti ed Associazione Doganalisti Veneti, prosegue sottolineando che con la recente riduzione dei pescaggi messa in atto dalla Capitaneria di porto rischio serio di perdere l'unico servizio diretto di navi containers che collega Venezia con il Far East soprattutto ricordando che i porti del Tirreno di servizi diretti ne hanno vari e per molteplici destinazioni. Perdere tale servizio significa perdere posti di lavoro e un danno economico per il territorio e l'indotto. Ma evidentemente tutto questo non ha rilevanza: meglio nascondersi dietro gli ostacoli burocratici piuttosto che fare il proprio dovere e cioè prendere decisioni e prenderle in maniera tempestiva. Il tempo, se non è già scaduto, sta per scadere e gli armatori, che devono programmare le loro attività con molto anticipo, non possono essere tenuti ancora sulla corda in attesa di risposte che promettiamo da tempo e che continuiamo a non dare: il tutto a discapito della credibilità del sistema portuale e amministrativo del nostro Paese. Nonostante il senso di frustrazione derivante e i seri danni economici e lavorativi già presenti (un generale calo di più del 6% di tutti i parametri economici e statistici) la comunità portuale è compatta e vuole continuare a lavorare nel porto di Venezia Chioggia che, è bene ricordarlo, è il porto del Veneto, una delle poche regioni italiane che a livello di Pil può competere con le migliori regioni europee: invece di aiutare l'impegno e la tenacia dei suoi imprenditori e lavoratori, la politica del non decidere frappone degli ostacoli che creano delle situazioni inspiegabili ai più e che sembra vogliano progressivamente decretare la morte del nostro porto. La comunità portuale, infine, manifesta la propria amarezza l'immobilismo di certa politica, annunciando che qualora le risposte che attendiamo dagli incontri programmati in settimana in materia di escavi e aree di conferimento non dovessero essere risolutive, saremo costretti ad avviare tutte le iniziative necessarie per far valere le nostre ragioni, i nostri diritti e difendere i posti di lavoro.



Il Mose, i fondi e le opere complementari: Brugnaro anticipa i temi del Comitato

Domani è in programma la riunione dedicata alla salvaguardia di Venezia e della laguna. Il sindaco ha già incontrato la commissaria Spitz e chiede una «operazione verità»

Il "Comitato" di domani è l'occasione per trattare molti temi importanti per Venezia e la laguna. «Ai rappresentanti del governo - ha detto il sindaco Luigi Brugnaro - ricorderò che c'è un accordo da 70 milioni di euro, firmato con Renzi, per i marginamenti a Porto Marghera. Il ministro Costa mi aveva assicurato che sarebbero stati sbloccati entro la fine dell'anno. E poi ci sono all'ordine del giorno altri 178 milioni per Venezia, firmati sempre dal governo». Per cui, ha aggiunto, è possibile che la «grande tragedia» dell'acqua alta diventi «una pietra miliare per il rilancio di Venezia». Mose Intanto Brugnaro ha incontrato la commissaria del Mose, Elisabetta Spitz: «È stato un incontro molto positivo, l'ho vista determinata», ha riferito, chiedendo anche di mettere in campo «un'operazione verità sull'opera per poterlo spiegare alla popolazione». Va considerato poi che il commissario del Mose «non deciderà su canali, porto e zona industriale», temi sui quali «deve parlare anche la rappresentanza privata». Una volta completato il Mose, ad esempio, chi lo gestirà dovrà tenere conto delle esigenze del porto, che non può rimanere bloccato «intrappolando le navi al suo interno». Opere complementari Il Mose, come ribadito da più parti, da solo non è sufficiente a proteggere Venezia. «Ci sono molti altri progetti per le maree più basse, da 110, 120 centimetri, che creano disagi alla popolazione ma per le quali il Mose non entra in funzione». Sono opere complementari che incidono su aree specifiche da isolare: «Cinturiamo tutto con le murette, mettiamo pompe a immersione, valvole di non ritorno negli scarichi, facciamo dei grandi pozzettoni dove far defluire l'acqua. Dove si può aggiungiamo le paratoie», ha detto. «Si può fare nel sestiere di Castello ma anche in altre zone basse della città. Tutte quelle che si possono cinturare». E ancora: «Su isole come Pellestrina o Sant'Erasmus, vanno conclusi i muretti». Non solo: «Studiamo l'ipotesi di fornire passerelle leggere in uso a singole famiglie o negozi, in modo che se le gestiscano in autonomia».

The screenshot shows the top part of a news article on the 'VENEZIA TODAY' website. The page is under the 'Attualità' (Current Events) section. The main headline is 'Il Mose, i fondi e le opere complementari: Brugnaro anticipa i temi del Comitato'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Domani è in programma la riunione dedicata alla salvaguardia di Venezia e della laguna. Il sindaco ha già incontrato la commissaria Spitz e chiede una «operazione verità»'. There is a small image of a flooded area with wooden posts. To the right, there are several smaller article teasers with images and titles, including one about 'CONAD PER VENEZIA' and another about 'Mose, i fondi e le opere complementari'. The article text is partially visible on the left side of the screenshot.

Felice Casson

«La Zes è una fake news così è contraria alle norme Voto Sì: Mestre svegliati serve un sindaco specifico»

VENEZIA Prima l' invito alla Sinistra a votare per la separazione tra Venezia e Mestre, poi il passaggio sulla Zes: «una fake news». Ieri, al Municipio di Mestre, il senatore e consigliere comunale Felice Casson ha ribadito la sua posizione sul referendum. Tra i temi toccati la Zes. Un emendamento presentato dal ministro per la coesione territoriale Provenzano prevede infatti di estendere le agevolazioni fiscali della Zes anche all' area già dichiarata Zls (zona logistica semplificata) di Venezia e Rovigo, ma qualche giorno fa il presidente di Confindustria Vincenzo Marinese ha spiegato che se vincesse il sì al referendum s' indebolirebbe il progetto che promette di portare 2,5 miliardi di investimenti. Spezzettando il territorio e non avendo un' unica Zes denominata Venezia, secondo Marinese, l' area perderebbe infatti appeal e sarebbe più difficile attrarre investitori. «La Zes è una fake news, una sparata propagandistica - ha sottolineato Casson - così come è proposta ci sono normative nazionali ed europee che non la consentono». Casson ha detto che sarebbe stato più idoneo cercare di potenziare e richiedere agevolazioni per le singole aree, dal distretto di Murano a Marghera. «Non è pensabile creare una Zes su tutto questo territorio - ha ribadito Casson - hanno messo insieme il vetro di Murano e i prodotti industriali in un unico calderone: a livello europeo la faranno saltare». E sullo statuto speciale: «Ho fatto tre legislature. La questione fondamentale che si sentiva a livello di governo era "come facciamo a dare uno statuto autonomo per Venezia? Cosa c' entra Mestre?». Ieri Casson ha parlato al campo progressista durante un incontro a cui hanno partecipato il presidente della Municipalità Mestre Carpenedo Vincenzo Conte, l' ex candidata di Potere al Popolo Monica Coin, la presidente di Italia Nostra Lidia Fersuoch e l' ingegnere Domenico Luciani. Obiettivo: dimostrare che c' è una Sinistra - il Pd è per l' Unione - che voterà per la separazione. «Questo referendum non è né di destra né di sinistra - ha proseguito Casson - è per il bene di un territorio che necessita di due amministrazioni perché esistono due città, collegate, che hanno però esigenze diverse». Poi l' appello: «Venezia è sempre stata un po' matrigna pensando ai suoi interessi e così Mestre è diventata un dormitorio dove ci sono situazioni di degrado e insicurezza che necessitano di un' amministrazione specifica. Svegliati Mestre». Conte ha ribadito la necessità di un Comune per Mestre visti gli errori di Ca' Farsetti in terraferma. «Quale amministrazione di Mestre avrebbe consentito di trasformare Piazzale Sicilia in un' area dove nell' unico pezzo transitabile dai cittadini ci sono i bidoni dell' immondizia?». (m.ri.)



Roberto D' Agostino

«Due città troppo legate Voto No perché divise vedrebbero raddoppiare i danni e per tanti anni»

VENEZIA Racconta di aver partecipato a una delle assemblee dei separatisti: «Mi sembrava di essere in un incontro no vax, tutti erano entusiasti della separazione, senza però avere nessuna preparazione». Per Roberto D' Agostino, ex assessore all' Urbanistica del Comune di Venezia più che con l' acqua alta eccezionale, la vera tragedia per la città rischia di verificarsi con il referendum. «Uno tsunami più grave dell' emergenza del 12 novembre», dice. «I problemi di Venezia non hanno nulla a che vedere con la divisione, anzi con due comuni autonomi le cose diverrebbero insolubili», sottolinea. Per D' Agostino invece il rilancio della città si fa con i poteri, che adesso non ha, e con il rafforzamento della Città metropolitana. Non quella attuale, sia chiaro «che è la riproposizione della Provincia, con un nome diverso», ma con un organismo vero e con il sindaco eletto da tutti i cittadini. «Non servono i 44 comuni, ne bastano ventitré, quelli cioè che si affacciano sulla laguna, con un bacino di 630 mila abitanti. E a questo punto le Municipalità avrebbero un vero motivo di esistere, con poteri reali». Questo non toglie, per l' ex assessore, che il sistema metropolitano vada oltre, comprendendo anche le città vicine arrivando alla Pa-Tre-Ve (con quasi due milioni e mezzo di abitanti) «ma questo è un sistema metropolitano che condivide una serie di servizi, la Città metropolitana è qualcosa di diverso: è un ente che ha più poteri dell' ex Provincia, più poteri della Regione, e più poteri dello Stato, intendendolo ad esempio con l' ex magistrato alle Acque». Per il resto le dichiarazioni di questa campagna elettorale, spiega D' Agostino «sono tutte fake news». Perché? «Perché Venezia, da sola, poco potrebbe fare con 50 mila abitanti, mille bambini, allora davvero la città sarebbe gestita da chi ha interessi economici e materiali». Con l' obiettivo, dice, di mantenere i privilegi: «Mi pare che in questa campagna referendaria il fronte veneziano del Sì sia riuscito a mettere insieme fondamentalisti e conservatori». Da qui alle difficoltà in caso di separazione il passo è breve. L' architetto fa due esempi su tutti. «Parliamo del nuovo porto di Marghera, in caso di separazione il porto è di Mestre, e Venezia cosa fa, mette le mine sul canale dei Petroli per non far arrivare le navi?». E ancora, il turismo: «Mestre fa altri cinquanta alberghi low cost, i veneziani rispondono mettendo i tornelli sul ponte? Sono due città troppo legate tra di loro, avremmo danni raddoppiati chissà per quanti anni, la separazione complicherebbe tutti i problemi che ci sono oggi. Altro che soluzioni».

F.B.



Patuanelli incontra al MiSE il Sindaco di Chioggia e il Comitato No Gpl

Agenpress . Il Ministro Stefano Patuanelli ha incontrato oggi al Mise il Sindaco del Comune di Chioggia, i rappresentanti delle associazioni imprenditoriali e del Comitato cittadino No Gpl, contrari al deposito previsto nella laguna di Venezia. All' incontro ha partecipato anche il rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In apertura dell' incontro sono state illustrate dagli enti locali e dai componenti del Comitato No Gpl i rischi e le criticità che deriverebbero sia dall' entrata in funzione del deposito a terra che dal transito delle navi gasiere in un canale marittimo, nel quale vengono svolte numerose attività commerciali, che sono alla base dell' economia della città di Chioggia. Sono stati inoltre ripercorsi i passi dell' iter autorizzativo dell' impianto e tutte le attività portate avanti in queste mesi dai Ministeri competenti, dalle autorità locali e dall' **Autorità portuale** per individuare una soluzione che riveda la messa in esercizio dell' impianto. Al momento tutti i lavori inerenti all' impianto sono fermi a seguito del sequestro da parte dell' **autorità** giudiziaria della banchina del porto per l' assenza della concessione della parte demaniale. Il Ministro Patuanelli ha sottolineato che il MiSE sta lavorando insieme alle altre parti coinvolte per individuare, sia a livello amministrativo che legislativo, una soluzione definitiva riguardante il deposito Gpl a Chioggia, per la sicurezza dei cittadini, nonché per la tutela ambientale di un territorio inserito dall' Unesco nella lista dei beni patrimonio dell' Umanità.

The screenshot shows the AgenPress website interface. At the top, there is a navigation bar with categories like HOME, CRONACA, CULTURA, ECONOMIA, POLITICA, and SPORT. The main article title is "Patuanelli incontra al MiSE il Sindaco di Chioggia e il Comitato No Gpl". Below the title is a photograph of Stefano Patuanelli, the Minister of Economic Development, wearing glasses and a suit. The article text is partially visible, starting with "Agenpress. Il ministro Stefano Patuanelli ha incontrato oggi al Mise il Sindaco del Comune di Chioggia...". On the right side of the page, there is a sidebar with a search bar and a section titled "AGENZIA stampa animali" with a paw print icon.

Deposito costiero di Gpl a Chioggia: incontro al Mise

Giulia Sarti

ROMA Va avanti il dibattito sul deposito costiero di prodotti Gpl previsto nella laguna di Venezia. Lo scorso Marzo era arrivato l'ok della legittimità da parte del Consiglio di Stato, dopo il quale il Mise si era riservato di riesaminare l'intero iter autorizzativo, visto che la sentenza si riferiva soltanto all'opera infrastrutturale e non all'avvio di attività con navi gasiere. Per discutere della questione il ministro dello sviluppo economico Stefano Patuanelli ha incontrato oggi al Mise il sindaco del Comune di Chioggia, i rappresentanti delle associazioni imprenditoriali e del Comitato cittadino No Gpl, e il rappresentante del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Gli enti locali e i componenti del Comitato No Gpl hanno illustrato i rischi e le criticità che deriverebbero sia dall'entrata in funzione del deposito a terra che dal transito delle navi gasiere in un canale marittimo, nel quale vengono svolte numerose attività commerciali, che sono alla base dell'economia della città di Chioggia. Sono stati poi ripercorsi i passi dell'iter autorizzativo dell'impianto e tutte le attività portate avanti in queste mesi dai ministeri competenti, dalle autorità locali e dall'Autorità portuale per individuare una soluzione che riveda la messa in esercizio dell'impianto. Al momento tutti i lavori inerenti all'impianto sono fermi a seguito del sequestro da parte dell'autorità giudiziaria della banchina del porto per l'assenza della concessione della parte demaniale. Il ministro Patuanelli ha sottolineato che il Mise sta lavorando insieme alle altre parti coinvolte per individuare, sia a livello amministrativo che legislativo, una soluzione definitiva riguardante il deposito costiero di Gpl a Chioggia, per la sicurezza dei cittadini, nonché per la tutela ambientale di un territorio inserito dall'Unesco nella lista dei beni patrimonio dell'Umanità.



TeleBorsa

Venezia

Economia

Veneto, Patuanelli incontra al MISE Comitato No GPL e autorità Chioggia

Al lavoro per tutelare il territorio

(Teleborsa) - Il Ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli ha incontrato oggi al MISE il Sindaco del Comune di Chioggia , i rappresentanti delle associazioni imprenditoriali ed il Comitato cittadino No GPL , contrari al deposito previsto nella laguna di Venezia. All' incontro ha partecipato anche il rappresentante del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. In apertura dell' incontro sono stati illustrati dagli enti locali e dai componenti del Comitato No GPL rischi e criticità che deriverebbero dall' entrata in funzione del deposito a terra che dal transito delle navi gasiere in un canale marittimo, nel quale vengono svolte numerose attività commerciali, che sono alla base dell' economia della città di Chioggia. Sono stati inoltre ripercorsi i passi salienti dell' iter autorizzativo dell' impianto e tutte le attività portate avanti in questi mesi dai Ministeri competenti, dalle **autorità** locali e dall' **Autorità portuale** per individuare una soluzione che riveda la messa in esercizio dell' impianto. Al momento tutti i lavori inerenti all' impianto sono fermi a seguito del sequestro da parte dell' **autorità** giudiziaria della banchina del porto per l' assenza della concessione della parte demaniale. Il Ministro Patuanelli ha sottolineato che il MiSE sta lavorando insieme alle altre parti coinvolte per individuare, sia a livello amministrativo che legislativo, una soluzione definitiva riguardante il deposito GPL a Chioggia, per la sicurezza dei cittadini, nonché per la tutela ambientale di un territorio inserito dall' Unesco nella lista dei beni patrimonio dell' Umanità.



il sistema portuale

Savona-Vado, 2mila Tir a rischio stallo

R.d.F.

Duemila camion carichi di merci percorrevano ogni giorno il tratto della A6 interessato dalla frana di domenica, in entrata e in uscita dallo scalo di Savona-Vado. Mezzi che dovranno trovare in fretta una viabilità alternativa, se non si vuole rischiare che la merce trasportata scelga un altro porto di sbarco. A spiegarlo è **Paolo Signorini**, presidente dell'Autorità di sistema portuale di Genova e Savona. «Stimiamo - afferma - che la chiusura della A6 abbia un impatto, ogni giorno, su circa mille mezzi pesanti che raggiungono e mille che lasciano l'area di Savona. Ora è bloccata sia l'autostrada che il Colle di Cadibona. C'è quindi l'urgenza di aprire l'altra carreggiata dell'A6 e comunque anche la strada statale, che offre un "polmone" per il traffico». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Aggirare l' A6, un inferno «Prigionieri tra le curve»

L' Italcoste di Cairo rischia la paralisi. L' ad: «Immaginate il percorso di un camion per arrivare a Livorno?» Il sindaco di Stella: «Dovranno passare tutti da qui, dovrò fermare i pullman, non possiamo più permettercelo»

Marco Menduni INVIATO A CAIRO MONTENOTTE (SV) L' alternativa esiste. Anzi, ce n' è più d' una, in questa terra che è stata flagellata dal maltempo, martoriata da frane e smottamenti, percorsa da ruscelli d' acqua che zampillano dai muraglioni e trasformano le strade in piscine. C' è il modo di passare, quasi attraverso un varco dimensionale, tra le due parti della provincia che il crollo del viadotto sull' A6 ha trasformato in mondi diversi, lontani, quasi impermeabili l' uno all' altro. Però è un modo difficile, impegnativo: ci vogliono sangue freddo e pneumatici buoni. Ci vuole una gran dose di pazienza, se davanti ti ritrovi un Tir che in maniera avventurosa e un po' incosciente percorre queste strade di montagna e ti tiene incollato in coda. Ogni sorpasso è un azzardo. Così inizia a mezzogiorno il nostro tentativo di sfondare la barriera e arrivare dal mare di Albisola alla Valbormida. Non è out solo l' autostrada, ma è chiusa anche la provinciale più breve, quella del Colle di Cadibona. Potrebbe riaprire a breve, ripulita dal fango, almeno a senso alternato. Ma finora è un' ipotesi. L' unica realtà concreta è adesso il percorso che ci porta su dal mare ai 510 metri sul livello del mare del Colle del Giovo passando per Stella. Curve e ancora curve. Si va, anche se a poche centinaia di metri l' una dall' altra arrivano le deviazioni: i new jersey sbarrano la corsia dove si sono abbattute le frane. Stop e poi si riparte, nell' incredibile serie di curve impegnative e tornanti: quando il fondo è fradicio, le gomme slittano e bisogna affidarsi all' esperienza e al favore della sorte. E poi via, verso Pontinvrea, mentre il navigatore indica 50 minuti di percorrenza e sembra fin troppo ottimista, però alla fine non andrà molto diversamente da così. Alla Ferriera il ruscello corre parallelo alla strada, sembra un mostriciattolo pronto a bucare fuori dall' argine. Ma non lo fa. Poi si corre nei boschi, tra la vegetazione e non c' è altro. Nuove curve, nuovi tornanti, l' incredibile incontro tra due Tir in direzione opposta che si sono avventurati quassù. Sbuffano i motori, i cassoni si sfiorano. No, non è una strada per camion così grandi. Non è una considerazione di puro buon senso. Il significato vero, pratico di questa affermazione lo scopri quando, iniziando a scendere verso Cairo Montenotte, arrivi alla frazione di Bragno. A tre chilometri dalla destinazione. D' accordo: la Italiana Coke non è un bel vedere, con i suoi edifici anneriti dal carbone, le ciminiere, gli impianti. Però è un' azienda principe della vallata, dà lavoro a 350 dipendenti che arrivano a 600 con l' indotto, in una lavorazione che non si ferma mai, 24 ore su 24 e che fa 145 milioni di fatturato. In questo territorio a brandelli Italiana Coke diventa anche un esempio, un simbolo di come anche il tessuto industriale, lavorativo, sociale della Valbormida sia in affanno, in un momento come questo. Perché, a completare l' aspetto di un impianto che sembra uscito da un fumetto steam punk corre in alto la sequenza dei vagonetti. L' impianto delle Funivie corre dal porto di Savona in un' incredibile successione di 380 piloni di sostegno distribuiti lungo 17 chilometri di percorso. Sembra un impianto avveniristico, invece arriva dritto dritto dal passato: era il 1938 quando Carlo



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Emilio Gadda scriveva per il Touring "Le funivie Savona -San Giuseppe e la loro funzione autarchica nell' economia nazionale". Il problema è che il maltempo ha abbattuto e piegato alcuni piloni. «Ora - spiega l' amministratore delegato Paolo Cervetti - li controlleremo tutti prima di rimettere l' impianto in funzione». Mancano all' appello, perché è tutto bloccato, i 1.200 vagonetti e ognuno porta una tonnellata e mezza di carico. Gli approvvigionamenti? Ci sono delle scorte. «Però la situazione, con l' A6 chiusa, diventa problematica, per ora è impossibile far arrivare i materiali anche via camion». Certamente, come dicevamo, un lungo giro sui monti non è un' alternativa percorribile. Poi c' è l' altro corno del problema. «Un' azienda che incentra il suo business al 70 per cento sull' esportazione non può non riportare buona parte delle sue prod na. Immagino il corso che un camion deve fare per arrivare solo a Livorno?». Un giro del stanti. il problema dei legamenti n tempi brevi Perché il ma dell' aut non è rapp turisti che d Piemonte vanno in Liguria o viceversa dai liguri scontarla ca der vanifica lancio dopo la crisi. Un to che non è la vallata e a na. Però sta cercando di re a numeri questa strad da Albisola per attraversare le valli, ci son tutti i simboli di un' intera pr Sandro Per le strade so Il sindaco Marina Lombardi è convinta: «Ormai siamo in una situaz carci le ferit chiusura de co percorso pullman, e s Così la sto della cokeria di verrà risolto in interrotta Vicino al Valbormida, su devastata. rimaste chiuse, E cosciente che possiamo più mettercelo»

Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Il direttore dell' Unione industriali chiede soluzioni rapide al crollo in A6 E lo stop alle Funivie potrebbe congestionare ancor più la viabilità

L' allarme di Berta: «Ogni giorno a rischio il transito di mille camion»

Silvia Campese / SAVONA Arischio il traffico di oltre mille camion al giorno, in entrata e uscita dalla A6: un dramma per il porto di Savona, che soffre ancora l' isolamento del ponte Morandi». La situazione, per l' economia savonese, è ad alto rischio secondo Alessandro Berta, direttore dell' Unione Industriali Savona e componente del Comitato di Gestione dell' **Autorità portuale** per il Comune di Savona. Un quadro complicato, su cui è necessario intervenire con urgenza per garantire il traffico dei mezzi e per non mettere a repentaglio centinaia di posti di lavoro, in un territorio in piena crisi occupazionale. «Ogni giorno - dice Berta al termine dell' incontro in Prefettura, dove ha riferito la situazione anche al Ministro alle Infrastrutture, Paola De Micheli - sull' A6 viaggia, in entrata o in uscita, un migliaio di camion, destinati al porto di Savona. La chiusura, quindi, mette a repentaglio un traffico intenso che coinvolge un ambito industriale ampio riferito al nord Italia». Effetti negativi, nello specifico, per le industrie della Valbormida. «Se fotografiamo il territorio provinciale - dice Berta - l' A6 è l' infrastruttura fondamentale per gli approvvigionamenti delle industrie valbormidesi. Quelle realtà che, ogni giorno, con i propri mezzi, effettuano il carico alle rinfuse per trasportarlo nell' entroterra. Un ampliamento del percorso, utilizzando strade alternative, avrebbe una ricaduta insostenibile sui costi». A rendere ancora più pesante la situazione è il danno causato da una frana, all' altezza del quartiere La Rusca, a un pilone delle Funivie. «I vagonetti fuori uso - dice Berta- rischiano di determinare un ulteriore costo per Italiana Coke. Se sarà necessario, in modo prolungato, ricorrere a forme di tra sporto sostitutive, si stima un incremento dei costi pari a un milione di euro annui per garantire la produzione ai livelli attuali se l' autostrada non verrà riaperta in tempi ragionevoli». Senza contare il danno alle aziende, piccole e grandi, che utilizzano l' autostrada per distribuire i propri prodotti. «È il caso, ad esempio, della ditta Frascheri - dice Berta che ogni mattina serve aziende alimentari, ristoratori e la grande distribuzione. Stessa cosa vale per Noberasco, almeno per quel che riguarda la distribuzione ligure e in direzione centro Italia. È vero che esistono strade alternative, passando da Calizzano e Bardineto. Ma la percorrenza si allunga in modo significativo: il rischio è che gli autotrasportatori non riescano ad effettuare le consegne nell' arco di transito consentito senza soste. Anche in questo caso, gli effetti sarebbero disastrosi mettendo a rischio parecchie delle nostre industrie». Un quadro complesso che va a sommarsi agli effetti legati al crollo del ponte Morandi, che, in molti casi, ha spinto le ditte a fare riferimento ad altri porti per bypassare i disagi viari della Liguria. «Serve un intervento rapido - conclude - per tamponare la situazione, ancor più in vista dell' apertura della piattaforma Maersk di Vado che incrementerà in modo massiccio l' afflusso al nostro porto di mezzi pesanti. Il nostro territorio non può perdere l' ennesima occasione». -



La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

IERI AURELIA LIBERATA A VADO E CHIUSA ALLA CAPRAZOPPA DI FINALE

Oggi riapre il Cadibona a senso alternato Ancora gravi problemi per i camion del porto

Frane, allagamenti, strade crollate e interrotte. Eventi che hanno letteralmente distrutto il sistema di collegamenti e la logistica della provincia. Ora, se non è impossibile è assai faticoso, e richiede molto più tempo uscire dal Savonese per raggiungere Piemonte, Lombardia e il resto dell'Italia. Da questa mattina, è prevista la riapertura, a senso unico alternato, della Sp 29 del colle di Cadibona. Una soluzione tampone, per affrontare l'emergenza. I tanti camion che raggiungono Savona e il suo porto dal vicino Piemonte, e viceversa, dovranno farlo affrontando tempi di percorrenza raddoppiati o triplicati. Le alternative ci sono ma tutte complicate. Ad esempio per raggiungere Torino in autostrada, vista l'A6Savona-Torino chiusa l'unica possibilità è di percorrere la A10 fino a Voltri e poi fare la Garavellona-Toce, con un forte allungamento dei tempi. Molto più complicato raggiungere la zona del Cebano e del cuneese. A parte percorrere il Cadibona, con tempi che saranno molto lunghi visto il senso unico alternato, per arrivare al casello autostradale di Millesimo, l'alternativa è raggiungere il Piemonte passando da Ponente, tramite l'Aurelia o l'autostrada. Una volta arrivati ad Imperia (ma anche a Ponente ci sono stati problemi di frane e smottamenti su molte strade), tramite la Statale 28 si passa per il Colle di Nava, Ormea, Garessio e Nucetto e si arriva poi al casello autostradale di Ceva della Torino-Savona. Per chi vuole utilizzare le strade provinciali, si può passare da Borghetto e quindi raggiungere Bardinetto e Calizzano per poi scendere a Millesimo a imboccare la Torino-Savona al casello autostradale di Millesimo. Questo collegamento tuttavia è estremamente tortuoso e la Provincia intende limitare il transito solo ai mezzi leggeri. Da Millesimo è anche possibile raggiungere il Levante, passando da Carcare, Cairo, Dego, Giusvalla, Pontinvrea, Stella e Albissola, ma anche in questo caso a Stella ci sono molte criticità e il percorso non è adatto ai mezzi pesanti. Insomma una situazione estremamente critica, soprattutto per i collegamenti con il porto di Savona Vado e per le tante località turistiche della Costa diventati quasi impossibili da raggiungere. Tanto che ieri mattina, in occasione dell'incontro in Prefettura sull'emergenza strade il presidente della Camera di Commercio Luciano Pasquale ha lanciato un allarme. «Sono a rischio altri mille posti di lavoro - ha detto Pasquale- La Val Bormida e le sue aziende sono isolate. Abbiamo bisogno che le strade vengano ripristinate al più presto per garantire l'approvvigionamento alle aziende che lavorano a ciclo continuo». Intanto ieri mattina ha riaperto l'Aurelia tra Vado e Bergeggi mentre al pomeriggio ha chiuso alla Caprazoppa di Finale in seguito alla caduta di un masso in carreggiata. Il traffico verrà deviato in autostrada. E. R. - © RIPRODUZIONE RISERVATA.

L'OFFENSIVA DEL MALTEMPO
FRANE E ALLAGAMENTI, STRADE CROLLATE E INTERROTTE. EVENTI CHE HANNO LETTERALMENTE DISTRUTTO IL SISTEMA DI COLLEGAMENTI E LA LOGISTICA DELLA PROVINCIA. OGGI RIAPRE IL CADIBONA A SENSO ALTERNATO. ANCORA GRAVI PROBLEMI PER I CAMION DEL PORTO.

Il vigilante che ha evitato la tragedia sul viadotto: "Non chiamatemi eroe"
Un vigileante ha evitato una tragedia sul viadotto di... non chiamatemi eroe.

Oggi riapre il Cadibona a senso alternato Ancora gravi problemi per i camion del porto
Da questa mattina, è prevista la riapertura, a senso unico alternato, della Sp 29 del colle di Cadibona. Una soluzione tampone, per affrontare l'emergenza.

Il Vostro Giornale

Savona, Vado

"Con le autostrade chiuse i porti di Savona/Vado e Genova hanno una settimana di vita" parola di Signorini fotogallery

Genova . "Il sistema così non può reggere più di una settimana". E' perentorio il presidente dell' **Autorità portuale** di Genova e Savona Paolo Signorini parlando con i giornalisti, davanti alla prefettura, dopo la notizia della decisione di Autostrade per l' Italia di chiudere fino a data da destinarsi il tratto della A26 tra Pra' e Masone in entrambe le direzione. Il riferimento non è solo ai 4000 camion che ogni giorno entrano al porto di Genova e ai 1500 diretti al porto di Savona-Vado ma anche al flusso in uscita che a questo punto ha come unica asta la autostrada A7, "forse l' autostrada più vecchia d' Italia, il varco di Genova Ovest sarà l' unico bocchettone per tutti". "Questo è qualcosa di più di un grave colpo - dice Signorini - in questo momento con la chiusura della A26 di fatto il sistema **portuale** ha un handicap gravissimo, capiremo solo nelle prossime ore l' entità dello stop". di 24 Galleria fotografica Il ministro alle Infrastrutture De Micheli nel savonese Palazzo San Giorgio, insieme alla prefettura, alle amministrazioni e alle forze dell' ordine sta mettendo a punto un piano d' emergenza. "C' è grande preoccupazione tra terminalisti, spedizionieri, armatori, tutti gli operatori del porto e dell' indotto". E chi gli chiede se prevede la possibilità di una richiesta danni ad Aspi risponde: "L' argomento danni è prematuro, adesso la preoccupazione vera è assicurare al nord Italia i collegamenti.



Savona, Papparusso (Ultrasporti) incontra il ministro alle infrastrutture: "Il nostro porto è del tutto fermo" (VIDEO)

Due giorni di sciopero e malumori tra i portuali. Papparusso: "Era un fulcro economico della provincia, oggi dal porto non esce più un grammo di materiale"

"Purtroppo i fatti ci hanno dato ragione: avevamo indetto due giorni di sciopero al porto di Savona in vista dell'allerta rossa e basta constatare non solo che cosa è successo sul viadotto della A6, ma anche in varie infrastrutture viarie della provincia". A parlare è Franco Papparusso, segretario regionale Ultrasporti con delega alla portualità a Savona. Spiega ancora Papparusso: "Il porto di Savona oggi è completamente fermo, lo abbiamo fatto presente anche al ministro alle infrastrutture De Micheli nella visita odierna; da quella che era una delle massime risorse economiche del territorio provinciale oggi non esce più nemmeno un grammo di materiale". Conclude Papparusso: "C'è tensione, per questo chiediamo al governo mosse risolutive, altrimenti la tensione salirà ancora. Le istituzioni si prendano tutte le loro responsabilità, anche per quanto riguarda la possibilità per i lavoratori di poter operare in totale sicurezza".

The screenshot shows the Savona News website interface. At the top, there's a navigation bar with the Savona News logo and various menu items like 'PRIMA PAGINA', 'CRONACA', 'MILITARIA', 'ATTUALITÀ', etc. The main content area features the article title: 'Savona, Papparusso (Ultrasporti) incontra il ministro alle infrastrutture: "Il nostro porto è del tutto fermo" (VIDEO)'. Below the title is a sub-headline: 'Due giorni di sciopero e malumori tra i portuali. Papparusso: "Era un fulcro economico della provincia, oggi dal porto non esce più un grammo di materiale"'. A photograph of Franco Papparusso is visible. The article text begins with: 'Purtroppo i fatti ci hanno dato ragione: avevamo indetto due giorni di sciopero al porto di Savona in vista dell'allerta rossa e basta constatare non solo che cosa è successo sul viadotto della A6, ma anche in varie infrastrutture viarie della provincia'. The page also shows a sidebar with 'IN BREVE' and 'Savona news' sections.

La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

Utilizzerà combustibile a gas liquefatto

Smeralda, prove in mare superate confermato l' esordio il 21 dicembre

La nuova ammiraglia di Costa partirà da Savona per la crociera inaugurale Sarà in servizio fino a marzo sulla rotta per Barcellona e Palma di Maiorca

ERMANNANO BRANCA

ERMANNANO BRANCA SAVONA Costa Smeralda ha superato le prove tecniche in mare effettuate con alimentazione a gas naturale liquefatto (Lng), il combustibile fossile meno impattante. Si trattava di una tappa obbligato in vista dell' entrata in servizio della nuova ammiraglia di Costa che avverrà il 21 dicembre al Palacrociere di Savona. Una scadenza che è già stata rinviata per il ritardo accumulato durante i lavori di allestimento in Finlandia. Costa Smeralda è la seconda nave da crociera al mondo, dopo «Aida nova», che fa parte anch' essa della flotta del Gruppo Costa, ad utilizzare, sia in porto sia in navigazione, questo combustibile in grado di garantire un basso impatto ambientale. Il gas naturale liquefatto permette di eliminare quasi totalmente le emissioni di ossidi di zolfo e particolato, e di ridurre significativamente le emissioni di ossido di azoto e di CO2. In corso delle prove in mare, iniziate sabato 16 novembre, la nave ha eseguito una serie di test per la verifica del corretto funzionamento di impianti, apparecchiature e dei motori con propulsione a Lng. Una volta terminate le prove la nave è rientrata nel cantiere Meyer di Turku, Finlandia, per completare l' allestimento degli interni. La prima crociera di Costa Smeralda partirà da Savona il 21 dicembre 2019. L' itinerario, che si ripeterà sino al 16 maggio 2020, comprende Savona (sabato), Marsiglia (domenica), Barcellona (lunedì), Palma di Maiorca (martedì), Civitavecchia (giovedì) e La Spezia (venerdì). Oltre a utilizzare il nuovo combustibile, la nave provvederà in parte anche al fabbisogno di acqua utilizzando un dissalatore. La nave inoltre risparmierà sui consumi energetici con un sistema di illuminazione a Led e al recupero del calore prodotto dai motori. - © RIPRODUZIONE RISERVATA La Costa Smeralda nei cantieri di Turku in Finlandia.



La Stampa (ed. Savona)

Savona, Vado

Vado, stanziati 37 milioni per le strade del retroporto

È Stata rivisitata dalla Port Authority la convenzione sulla viabilità retroportuale e i varchi doganali stipulata con il Comune di Vado. Cospicua la somma stanziata per i vari progetti in programma: 37,5 milioni di euro. Nel dettaglio l'accordo rimodulato prevede 18 milioni per il 2020 in merito alla nuova viabilità comunale in fregio al centro commerciale Molo 8.44 e alle aree S 16. Altro progetto in programma è la messa in sicurezza per complessivi 15 milioni, del torrente Segno. Di questa somma, 14,4 milioni sono in previsione di spesa per il 2021, e 600 mila euro sono invece già stanziati nel programma dei servizi per il 2020. Ci sono poi altri 4,5 milioni nel programma 2020, per mettere in sicurezza il rio Sant' Elena. Per quanto riguarda il progetto della nuova viabilità, Authority ha confermato, come emerso dall'incontro con Regione e Comune che saranno inserite clausole contrattuali per rendere più veloce la realizzazione dei lavori. Per quanto riguarda la messa in sicurezza del Segno, sarà attivato un procedimento di verifica sul progetto definitivo tra dicembre e gennaio 2020, per il rio Sant' Elena è stato predisposto lo studio di fattibilità tecnico economica e ci sono contatti per affidare a Ire Liguria le attività di progetto. Ottenute le garanzie necessarie, l'amministrazione, dopo il vaglio della convenzione rivisitata da parte del consiglio comunale, avvierà la procedura che, entro i prossimi 3 - 4 anni riformulerà la viabilità tra Aurelia e Molo 8.44. A.A.M. - © RIPRODUZIONE RISERVATA il caso.



I ponti fanno paura La procura chiude un pezzo di autostrada

Dopo il crollo vicino a Savona, allarme per altri due viadotti sulla A26: "Sono in rovina" Per la prima volta scatta il blocco: accesso vietato a un tratto di 20 km tra la A10 e Masone

DI GIUSEPPE FILETTO E MARCO LIGNANA

GENOVA - Due viadotti liguri per la Procura di **Genova** sono "a rischio rovina": così da ieri sera è chiusa un' altra via di collegamento autostradale tra la Liguria, il Piemonte, la Lombardia e il Nord Europa: la A26, la **Genova**- Gravelona Toce. Succede 24 ore dopo il crollo del ponte Madonna del Monte sulla Torino-Savona. Accade 15 mesi dopo il disastro di Ponte Morandi, della A10 **Genova**-Savona. Il capoluogo e l' intera regione sempre più isolati, come il **porto** di **Genova**, il terminal di Pra' e quello di Vado Ligure. Per il presidente regionale Giovanni Toti è «come se fossimo tornati agli anni '30. Non è più garantito il diritto costituzionale a muoversi». L' unica arteria di collegamento veloce rimane la A7, la **Genova**- Milano, anche se il transito dei mezzi pesanti (oltre le 7 tonnellate e mezza) qui è contingentato, con limitazioni per la presenza di un altro ponte a rischio, il Coppetta. L' isolamento ha un costo altissimo: ogni giorno tra **Genova**, Savona, Cuneo e Torino si spostano 1000 mezzi pesanti. Trasportounito calcola che ciascun autista spenderà 100 euro in più a viaggio. La clamorosa decisione di chiudere il tratto della A26, tra il bivio della A10 e lo svincolo di Masone, è maturata nel primo pomeriggio di ieri, quando il procuratore capo di **Genova** Francesco Cozzi ha riunito d' urgenza i vertici locali di Autostrade per l' Italia e i suoi più stretti collaboratori. Fra loro il procuratore aggiunto Paolo D' Ovidio e il pm Walter Cotugno, titolari dell' inchiesta sui report modificati, e i militari incaricati delle indagini, il colonnello Ivan Bixio e il tenente colonnello Giampaolo Lo Turco, della Guardia di Finanza. «Siamo venuti a conoscenza che le due strutture presentano pericolo di rovina», ha detto Cozzi. I due ponti sono il Pecetti e il Fado Nord, entrambi sulla A26. Si trovano nei primi 20 chilometri dei tornanti che risalgono l' Appennino. Il primo è uno dei 9 sotto inchiesta per i falsi report. Tanto che da tempo sono in corso lavori di consolidamento e limitazioni del traffico su una corsia. Ma per consulenti e i magistrati le misure non bastano. Tra l' altro il Fado Nord non è neppure nella lista dei viadotti a rischio. Da qui la chiusura di entrambe le carreggiate. I dirigenti di Aspi sono stati messi di fronte alle loro responsabilità. Di fatto la Procura ha detto «o la chiudete voi o la chiudiamo noi». Quattro ore dopo ecco il comunicato: traffico interdetto «per consentire l' esecuzione di verifiche tecniche». La speranza di Autostrade è aprire stamane una corsia verso Nord. Nel frattempo, in Procura a Savona, l' indagine per disastro colposo a carico di ignoti dopo il crollo del viadotto Madonna del Monte dovrà far luce tanto sulle eventuali responsabilità della concessionaria Autostrada dei Fiori del Gruppo Gavio (nel mirino dei pm le manutenzioni dell' intera A6, già sotto inchiesta dopo un esposto), quanto sul peso che lo smottamento ha avuto sul pilone travolto. Per gli esperti della Protezione civile non sembrano esserci dubbi: «I 30mila metri cubi di frana sono scesi da un' altezza di 300 metri "correndo " a circa 20 metri al secondo. L' impatto è stato devastante ». In più «ci sono circa 15 mila metri cubi di materiali ancora in bilico ». Non a caso anche la carreggiata verso Savona, non interessata dalla frana, non si sa quando riaprirà. Beniamino Gavio ai suoi ha confidato che «è successo l' imponderabile, L' evento non poteva essere previsto, tanto che il versante non era considerato a rischio dalle autorità».



IL CASO

La solitudine della Liguria Allarme porti: "Così si chiude"

Il governatore Toti "Genova isolata, siamo tornati agli anni Trenta"

MAURIZIO CROSETTI

SAVONA - E venne il giorno in cui la Liguria diventò un' isola. Una terra intrisa d' acqua e solitudine, separata dalla montagna che le cade in testa e dal mare che se la vuol mangiare. Un nodo scorsoio di strade interrotte, ponti crollati, viadotti precipitati. L' inferno è acqua, fango, detriti. L' inferno è voragine, reale e simbolica insieme: quel vuoto che d' improvviso si spalanca qui sotto, nel confine del viadotto che non c' è più, in questa mattina finalmente benedetta da un occhio di sole ma più beffardo ancora, perché sottolinea il disegno delle linee spezzate, ora che infine si vede tutto, e tutto è nitido nella distruzione. Ma l' inferno è anche sopra, nella massa da incubo della terra ancora attaccata al monte, ma per quanto? Quello che sembra fermo (la frana, il declivio) si muove, invece quello che dovrebbe muoversi (il traffico, il flusso di merci e gente) è immobile. Un porco destino. La Liguria sta diventando un concetto astratto, un' ipotesi. «Siamo tornati agli Anni Trenta», dice il governatore Toti. Per andare a nord da **Genova** non resta che la A7. E chi proveniente da Torino vuole andare a est, verso una Toscana che sa di liberazione, deve imporsi la claustrofobica deviazione su quella che chiamano "viabilità ordinaria" e di ordinaria ha solo la follia: strada statale fino a Sestri Ponente, è questa l' eredità del Ponte Morandi e della povera gente morta là sotto, e di quella viva ma strappata, scissa da case, strade, quotidianità domestica. Trenta maledetti chilometri dove la vecchia Cinquecento e il mastodonte a 18 ruote devono strapparsi metri e asfalto.

La solitudine della Liguria è anche una tremenda condanna economica, con i porti di **Genova** e Savona tagliati ormai fuori da ogni itinerario, con la nuova avveniristica piattaforma dei container di Vado, metà cinese e metà danese, da inaugurarsi il 12 dicembre ma per stivare cosa? «Il **porto di Genova** in queste condizioni non può resistere più di una settimana» dice il presidente dell' Autorità portuale Paolo Emilio Signorini. Lo chiamavano triangolo industriale ma oggi tra **Genova**, Milano e Torino c' è un gomito di strade senza bandolo. La voragine della A6 ha spezzato ogni collegamento col Piemonte, e intanto il Colle di Nava ha i massi sulla strada e il tunnel di Tenda è in tilt elettrico, per non dire del Colle di Cadibona. Una collina, una chiesa, un porticciolo, un pugno di case color pastello: la Liguria, prima che il nubifragio la violasse. Ponti caduti, ponti che potrebbero cadere e che mettono paura e chiusi d' urgenza, come quello chiamato Fado oppure il Pecetti definiti «a rischio rovina», un battesimo che a ben guardare si adatta a un Paese intero, mica solo a un viadotto. Anche dirigersi verso Ovest, cioè verso la Francia, non è una passeggiata e sull' Appennino è meglio neppure provarci col treno, visto che la linea tra Limone e Ventimiglia è chiusa da sabato per gli allagamenti in Valle Roya. Un destino franoso ha visto sfarinarsi la terra anche ad Arenzano, tra Finale e Pietra Ligure, e qui siamo di nuovo tornati sulla strada, su quell' Aurelia aperta e chiusa a singhiozzo mentre di fianco le ruggisce il mare. Tra sabato e domenica le onde hanno provato a divorarsi Alassio, la bella Alassio dove al tempo dei paparazzi sfilavano le miss del muretto e dove Hemingway carezzava il suo pappagallo. La dannazione della Liguria è la solita alluvione di novembre che qui, tra Savona e Altare (la forza simbolica dei nomi) vive il suo ground zero: senza morti, per fortuna, o forse per miracolo. Qui, dove il serpente di terra ha spinto a valle 20-30 mila metri cubi di terra schiantata contro quattro piloni di cemento armato che parevano cracker, per come si sono sbriciolati. E altri 15 mila incombono appesi al cielo di una montagna che non ne vuol sapere di stare ferma. Il buco nella collina come uno sfregio



La Repubblica

Genova, Voltri

spaventoso, e un ammonimento: è accaduto, può succedere ancora. La paura e la rabbia, insieme al pericolo e all'incoscienza di una vita che deve pur continuare. «Siamo salvi per frazioni di secondo e per centimetri » racconta Claudio il sopravvissuto, ma adesso sopravvivere è anche spostarsi da qui a lì, è potersi di nuovo muovere per lavorare, studiare, fare la spesa, baciare la morosa, insomma per mettere i giorni uno dietro l' altro come se tutto fosse normale. Illudendosi che l' alluvione Dolcenera non riprenda a ululare nel vento gelido ("Acqua che spacca il monte/che affonda terra e ponte"), facendo finta che l' isola torni presto una lingua di terra attaccata al mondo.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Un dramma per i porti «L' impatto sulla Liguria può essere devastante»

Genova e Savona a rischio paralisi dopo la chiusura dei viadotti: isolati dal resto del Nord

Matteo Dell' Antico Giovanni Vaccaro / GENOVA Il porto di Genova rischia di finire in ginocchio, di restare isolato e non poter più ricevere e movimentare verso il Nord Italia le proprie merci con danni enormi già a partire dalle prossime ore. Ma le conseguenze potrebbero essere pesantissime per l' intera economia portuale ligure e tutto il tessuto produttivo regionale, a partire dall' economia genovese. Senza dimenticare il comparto dell' autotrasporto che rischia il collasso dopo che ieri sera Autostrade, al termine di un lungo summit in Procura, ha deciso di procedere alla chiusura di due viadotti sull' autostrada A26: il Fado e il Pecetti che sono stati interdetti al traffico in entrambe le direzioni con conseguenti disagi anche per la circolazione stradale, considerando il crollo del viadotto sull' A6 e il crollo di Ponte Morandi. Il presidente di Confindustria Genova, Giovanni Mondini, parla di «un impatto economico disastroso se la strada non riaprirà in pochi giorni» mentre Paolo Emilio Signorini, presidente dei porti di Genova e Savona, descrive una situazione che «può essere gestita con enormi difficoltà al massimo per una settimana». I problemi maggiori rischia di averli il terminal container Psa di Pra', il principale del porto di Genova. «Siamo isolati, non ci sono altre parole. Possiamo solo sperare che si tratti di una chiusura di poche ore, altrimenti le conseguenze saranno drammatiche», dice Gilberto Danesi, ad del terminal, mentre Luigi Attanasio, presidente della Camera di Commercio di Genova, definisce la situazione «delicatissima ed estremamente difficile». «Siamo praticamente isolati dal resto del Nord Italia, ci saranno danni incalcolabili per l' intero comparto marittimo -portuale se l' autostrada non riaprirà presto», commenta Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, l' associazione che rappresenta gli spedizionieri genovesi. Una delle categorie più colpite dalla chiusura della A26 rischia di essere quella degli autotrasportatori visto che per entrare e uscire dal porto, i mezzi pesanti non avranno altra alternativa che percorrere la A7 e attraversare buona parte del traffico cittadino per poter raggiungere le banchine. I Tir diretti sui moli o in uscita dal porto di Genova che mediamente utilizzano la A26 sono giornalmente quasi tremila. «Possiamo reggere qualche giorno, non di più. Poi ci troveremo di fronte ad una situazione insostenibile e ingestibile con danni per decine di milioni di euro», dice Giuseppe Tagnochetti di Trasportounito. Nel frattempo prosegue il blocco della A6 Torino - Savona dopo la frana di domenica scorsa tra Savona e Altare. La chiusura del tratto autostradale sta creando problemi a buona parte dell' economia del Nord Ovest e in particolare, in Liguria, alle imprese che operano nella provincia di Savona, soprattutto nel settore portuale. Alessandro Berta, direttore dell' Unione Industriali di Savona e componente del Comitato di gestione dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale sottolinea il quadro estremamente complesso: «Ogni giorno sulla A6 viaggiano circa mille camion da e per il porto di Savona. Inoltre l' autostrada è l' unica via per gli approvvigionamenti delle industrie valbormidesi e per far arrivare alle banchine i prodotti finiti. Le altre strade sono troppo tortuose e con percorsi lunghi». Non solo: il 12 dicembre entrerà in funzione anche il terminal container Vado Gateway gestito da Apm-Maersk e Cosco. È vero che l' attività arriverà a regime in modo graduale, ma per ogni nave che attraccherà i container andranno via su circa 500 camion al giorno, oltre al 40% di merci previsto su treno. «È urgente attivare misure strutturali e investimenti pubblici e privati - aggiunge Andrea Pasa, segretario



Il Nordovest ignorato dal governo

Il Nordovest è un territorio che ha subito un processo di marginalizzazione che si è aggravato negli ultimi anni. La chiusura delle autostrade A26 e A6 ha creato una situazione di isolamento per il Nordovest, in particolare per la Liguria e la provincia di Savona. Il governo non ha preso in considerazione le conseguenze di questa situazione, che rischia di essere devastante per l'economia portuale e industriale della regione.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

provinciale Cgil -, come denunciato da tempo». Il crollo del viadotto della A6 Fra Savona e Altare rischia di mettere in ginocchio la già precaria economia savonese. Anche perché oggi sarà riaperta, ma solo con un senso unico alternato, la strada statale 29 del Cadibona, unica vera alternativa all'autostrada per il traffico pesante. Non solo, Italiana Coke ha spiegato di aver riportato danni sulle strutture delle Funivie, la società collegata che trasporta il carbone dal porto di Savona allo stabilimento di Cairo, e quindi anche quello dovrà spostarsi su camion in coda lungo la statale. «Il tema delicato è trovare servizi alternativi alle Funivie - spiega l'ad Paolo Cervetti -. Il personale sta verificando i 380 piloni lungo i 17 chilometri dell'impianto. Al momento altri due pali di sostegno, in zona Voiana, tra le stazioni motrici intermedie di Ciatti e Cadibona, risultano abbattuti». Nel nuovo stabilimento in Valbormida Mattia Noberasco, ad dell'omonima azienda, ricorda che l'emergenza deve essere di breve durata: «Lavorare in queste condizioni è faticoso, speriamo che si affronti in maniera seria il problema delle infrastrutture». Intanto i sindacati liguri degli edili - Fillea-Cgil, Filca-Cisl e Feneal-Uil - chiedono che siano impiegate imprese liguri per la ricostruzione del viadotto crollato sulla A6 .-

Rischio crolli: la A26 chiude Genova e Liguria isolate

La clamorosa decisione è stata presa ieri sera da Autostrade dopo l'aut-aut della Procura di fronte ai report dei consulenti sulle condizioni di due viadotti, il Pecetti e il Fado, definiti da "rovina" dal procuratore capo Cozzi

Giuseppe Filetto

«Siamo venuti a conoscenza che vi sono due ponti a rischio rovina - ammette con preoccupazione il procuratore capo Francesco Cozzi - e stiamo valutando cosa fare ». Sono le 16 di ieri, dieci minuti prima Autostrade ha deciso di chiudere il tratto della A-26 (la **Genova-Gravellona Toce**) compreso tra il bivio della A-10 (**Genova-Savona**) e lo svincolo di Masone. La conclusione di Autostrade, anche se comunicata ufficialmente a sera, però ha un antefatto: alla riunione in Procura hanno partecipato i responsabili del Primo Tronco di **Genova**. « Si tratta di una chiusura cautelare, preventiva e tempestiva », precisa il procuratore aggiunto Paolo D' Ovidio. Un summit convocato d'urgenza, dunque, quello di ieri: «Soprattutto dopo quello che è accaduto domenica ad Altare », aggiunge Cozzi. Al nono piano di Palazzo di Giustizia, nell'ufficio di Cozzi, sono stati convocati appunto il procuratore aggiunto, il pm Walter Cotugno titolare dell'inchiesta sui falsi report; il colonnello Ivan Bixio (comandante del Primo Gruppo) e il tenente colonnello Giampalo Lo Turco (che guida il Nucleo Operativo Metropolitano) della Guardia di Finanza; i consulenti della Procura, cioè gli ingegneri che stanno seguendo le due inchieste, quella sul crollo del Ponte Morandi e l'altra su una decina di viadotti sparsi in tutta Italia. Fra questi ce ne sono due in particolare. Sono quelli che Cozzi ha definito "a rischio rovina": il Pecetti, nei pressi di Mele; il Fado, lungo i tornanti che risalgono il Turchino e poco prima di svalicare l'Appennino. Entrambi sulla A-26. "La chiusura del tratto autostradale è una iniziativa di Aspi", fanno sapere dalla Procura. E però la decisione è stata subita, maturata di fronte alle inderogabili intenzioni della magistratura. Secondo fonti attendibili gli inquirenti e gli investigatori avrebbero messo i responsabili della Sicurezza del Primo Tronco di fronte alle loro responsabilità: " Non ci sono le condizioni per tenere quel tratto di autostrada aperto. O chiudete voi, oppure ve lo chiudiamo noi". «Loro hanno deciso di interdire il traffico su entrambe le carreggiate - precisa il procuratore aggiunto Paolo D' Ovidio - fino al momento in cui faranno le dovute e ulteriori verifiche». Non si sa per quanto tempo il tratto autostradale rimarrà interdetto al traffico. Tantomeno cosa vuol dire "ulteriori verifiche". Certo è che il Pecetti è uno dei 9 viadotti messi sotto inchiesta dei falsi report compilati da Spea (la gemella di Autostrade, delegata ai monitoraggi), anche se nell'ultima trimestrale di Aspi la struttura ha avuto un voto 50 (in una scala che parte da 10 e va fino a 100), quindi neppure con un rischio elevato. E a quanto pare il Fado non figura neanche tra i ponti con criticità basse. Comunque, sul Pecetti Autostrade ha già in atto interventi di consolidamento, ha limitato il traffico su una corsia per ogni senso di marcia e il transito di mezzi eccezionali. I consulenti tecnici della Procura hanno verificato che questi provvedimenti non bastano. Aldilà di quali saranno i tempi di chiusura e di intervento, l'interdizione della A-26 è una "decisione sofferta", ma che di fatto isola ancora di più la Liguria dal Piemonte, dalla Lombardia e dal Nord Europa. Taglia fuori dai traffici commerciali il **porto di Genova** e il terminal di Vado Ligure. Con il crollo di Ponte Morandi (A-10) e del "Madonna del Monte" (A-6) di domenica scorsa, l'unica via di collegamento autostradale rimane la A-7, la **Genova-Milano**. «Siamo sconcertati e preoccupati La sicurezza dei cittadini viene prima di tutto, ma **Genova**, la regione e i nostri porti saranno paralizzati», commenta preoccupato il governatore Toti. Che ha aggiunto:



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

«"Genova" ora è isolata, siamo tornati agli anni '30. Il governo deve pensare anche all' economia di una città, deve garantire gli spostamenti e il primo sistema portuale italiano che ora è irraggiungibile. Spero che si chiarisca tutto questo». © RIPRODUZIONE RISERVATA

Le infrastrutture

L'isolamento della Liguria De Micheli: 'Piano straordinario'

Massimo Minella

L' emergenza davanti a ogni cosa. Ma poi, una volta per tutte, si dovrà mettere mano a un piano straordinario per la Liguria. L' annuncio è del ministro dei Trasporti Paola De Micheli al termine del vertice in Prefettura a Savona, dopo il crollo del viadotto sulla A6, con il sottosegretario ai Trasporti Roberto Traversi e il presidente della Regione Giovanni Toti. Un intervento straordinario, una sorta di " Piano Marshall", così come l' aveva definito ieri nella sua intervista a Repubblica il presidente dell' **autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale Paolo Signorini. In sostanza, secondo le prime indicazioni emerse dal vertice, si partirà da un monitoraggio di tutte le opere infrastrutturali esistenti messe in parallelo con le esigenze reali del territorio. Una nuova mappatura da cui, alla fine, dovrebbe emergere un quadro chiaro delle necessità più evidenti. Poi si andrà alla ricerca dei finanziamenti, che lo Stato potrà garantire sul modello di quanto già fatto con il Terzo Valico, cioè con un intervento a lotti costruttivi. « Un minuto dopo essere usciti da questa emergenza, dobbiamo dare la massima disponibilità alla Liguria per un piano straordinario per la sicurezza delle infrastrutture, perché gli eventi degli ultimi anni ci parlano di fragilità conosciute ma anche sconosciute » spiega il ministro De Micheli. Nel piano verranno esaminate tutte le modalità di trasporto funzionali al nuovo piano infrastrutturale. Non soltanto strade e autostrade, quindi, ma anche treni e collegamenti via mare attraverso una risorsa finora utilizzata solo in parte, come le autostrade del mare. « Le istituzioni locali chiedono un rafforzamento dei collegamenti ferroviari con Torino. E' una richiesta che ho già inoltrato a Ferrovie dello Stato » aggiunge la titolare dei Trasporti. Diventa però fondamentale, continua De Micheli, non solo avere un piano infrastrutturale definito, ma anche un assetto normativo su cui fare leva per intervenire. Da questo punto di vista il primo passo è stato compiuto con la nomina del presidente dell' Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali (Ansfisa) che nascerà entro la fine dell' anno. « Ci sono almeno cento chilometri in più da percorrere per chi deve raggiungere Torino o Cuneo da Savona e da Genova - spiega il coordinatore ligure di Trasportounito Giuseppe Tagnocchetti - Più chilometri, più tempo, più costi per il carburante e i pedaggi. Un extracosto di almeno 100 euro a viaggio. Se non interviene lo Stato con un ristoro, come per il Morandi, molte aziende rischiano di chiudere». « La Regione Liguria ha ribadito la necessità di estendere al più presto lo stato di emergenza ai nuovi territori colpiti dal maltempo, tra cui evidentemente il crollo del viadotto, ma non solo perché moltissime strade sono interrotte - spiega il governatore Giovanni Toti - Immagino che tutto questo sarà affrontato nel prossimo Consiglio dei ministri. La concessionaria autostradale sta esaminando il troncone rimasto dell' A6 nella possibilità di dare almeno una parziale riapertura alla tratta autostradale. Così come il presidente della provincia di Savona sta coordinando gli interventi per togliere la Val Bormida dall' isolamento ». « La cosa che preoccupa di più è l' impatto della chiusura dell' autostrada A6 sull' accessibilità al porto di Savona e Vado - chiude il presidente del porto Signorini - Abbiamo stimato che usano la Savona- Torino circa mille mezzi al giorno che arrivano e ripartono dai due porti. Mezzi vitali per l' economia di Savona, visto che buona parte sono anche al servizio di aziende della Valbormida che lavorano a ciclo continuo, per cui se non c' è una costante fornitura di materie prime dal porto si rischia la chiusura



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

degli impianti. E' necessario riaprire subito l' autostrada perlomeno nella carreggiata direzione sud e riaprire la strada del colle di Cadibona chiusa per una frana». © RIPRODUZIONE RISERVATA

Il Resto del Carlino

Genova, Voltri

A un anno dal crollo del ponte Morandi, il magistrato blocca il transito su due viadotti. L' Autorità portuale: «In queste condizioni resisteremo non più di una settimana»

Chiusa l' A26, Genova ora è isolata. La rabbia di Toti

GENOVA «La sicurezza dei cittadini prima di tutto, anche se in questo momento la Liguria e **Genova** sono isolate ed è come essere tornati agli anni '30. È l' allarme lanciato ieri sera dal governatore della Liguria Giovanni Toti dopo la chiusura di un tratto della A26 disposto dalla Procura per «gravi ammaloramenti». Il procuratore capo di **Genova** Francesco Cozzi spiega di aver deciso di chiudere il tratto della A26 perchè sono stati riscontrati «gravi ammaloramenti e abbiamo segnalato criticità sul ponte Fado in direzione Alessandria e sul Pecetti direzione **Genova** Ventimiglia sulla A26. L' allarme arriva anche dall' autorità portuale. Il presidente dePaolo Emilio Signorini mette in guardia: «Il **Porto di Genova** in queste condizioni non può resistere più di una settimana. Ci sono più di 4000 tir al giorno che partono e arriviamo dal nostro **porto** - ha aggiunto -. Tutto il Nord Italia produttivo dipende da noi e siamo alla vigilia di Natale. In queste condizioni tutto il traffico si scaricherà sulla A7 dove il traffico leggero è già intensissimo. Non sappiamo quanto durerà la chiusura, attendo risposte». La notizia della chiusura è arrivata in serata da Autostrade. «Si resta stupefatti ad apprendere di certi provvedimenti così drastici dopo un anno e quattro mesi dal crollo del Ponte Morandi - tuona Toti -. Che fine hanno fatto i periti e i tecnici del ministero? La Liguria è isolata con la A6 chiusa, la A26 chiusa e le limitazioni alla A7. Voglio sapere cosa farà il governo. Il governo deve anche pensare all' economia di una città, deve garantire gli spostamenti. Spero che si chiarisca tutto questo». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Primo Piano **Il Passio fermo**

La burocrazia blocca i cantieri

4,4 ANNI IL TEMPO MEDIO PER REALIZZARE UN'OPERA PUBBLICA

Operazione	Tempo medio (anni)
Progettazione	0,7
Realizzazione	3,7

54,3% IL TEMPO SPESO PER LA PROGETTAZIONE

Operazione	Tempo medio (anni)
Progettazione	2,4
Realizzazione	2,0

12,2 ANNI IL TEMPO MEDIO PER REALIZZARE UN'OPERA PUBBLICA

Operazione	Tempo medio (anni)
Progettazione	1,4
Realizzazione	10,8

Viadotto crollato e progetti infiniti
Tempi di realizzazione raddoppiati

Il Italia ha bisogno di interventi urgenti: mettere ordine per evitare altri disastri. Anzitutto troppi i cantieri che passano tra una fase procedurale e l'altra.

La burocrazia è un ostacolo che impedisce di realizzare opere pubbliche in tempi ragionevoli. Il tempo medio per realizzare un'opera pubblica è di 12,2 anni, con un tempo di progettazione di 1,4 anni e di realizzazione di 10,8 anni. Il tempo medio per realizzare un'opera pubblica è di 4,4 anni, con un tempo di progettazione di 0,7 anni e di realizzazione di 3,7 anni.

La burocrazia è un ostacolo che impedisce di realizzare opere pubbliche in tempi ragionevoli. Il tempo medio per realizzare un'opera pubblica è di 12,2 anni, con un tempo di progettazione di 1,4 anni e di realizzazione di 10,8 anni. Il tempo medio per realizzare un'opera pubblica è di 4,4 anni, con un tempo di progettazione di 0,7 anni e di realizzazione di 3,7 anni.

Chiusa l'A26, Genova ora è isolata. La rabbia di Toti

Il governatore della Liguria Giovanni Toti ha espresso la sua indignazione per la chiusura dell'autostrada A26, che ha isolato Genova e la Liguria. Toti ha criticato l'operato del governo e ha chiesto maggiore trasparenza e chiarezza sui provvedimenti adottati. Ha anche sottolineato l'impatto economico e sociale della chiusura, che ha bloccato il traffico e ha creato disagi per i cittadini. Toti ha invitato il governo a trovare una soluzione rapida e a garantire la sicurezza dei cittadini.



Chiusa A26, Toti: Liguria isolata, Genova come negli '30

Siamo alla paralisi. Sicurezza cittadini prima di tutto

Roma, 25 nov. (askanews) - "Oggi la Liguria è totalmente isolata, e Genova è tornata a essere quello che era probabilmente prima degli anni '30". Lo ha detto il governatore della Liguria, Giovanni Toti, commentando la chiusura di un tratto della A26 disposto dalla Procura per "gravi ammaloramenti". "Siamo sconcertati e preoccupati per la notizia della chiusura dei viadotti Pecetti e Fado sulla A26", ha affermato Toti. "La sicurezza dei cittadini viene prima di tutto ed è sacrosanto che si facciano tutte le verifiche del caso, ma Genova, la Regione e i nostri porti saranno paralizzati", ha avvertito Toti prima dell' incontro con il sindaco di Genova Marco Bucci e il presidente del porto **Paolo Emilio Signorini**. "Siamo stupefatti che si arrivi a un anno e quattro mesi dal Ponte Morandi a provvedimenti così drastici. Occorre lavorare subito e attendo di sapere cosa il governo intende fare - ha aggiunto Toti - la Liguria è sostanzialmente isolata. Si tratta di garantire la sicurezza dei cittadini e insieme l' economia non solo di Genova e della Liguria ma del Nord Ovest d' Italia. Mi auguro che tutto si chiarisca" a breve "aspetto di conoscere cosa intenderà fare d' urgenza il governo". "Io - ha quindi sottolineato il governatore - mi chiedo cosa veramente sia stato fatto perché i cittadini di Genova siano considerati di serie A e non di serie B. Le chiacchiere sono durate un anno e quattro mesi". Gab.

The screenshot shows the Askaneews website interface. At the top, there are navigation links for 'CHI SIAMO', 'LA REDAZIONE', and social media icons. The main header features the 'askanews' logo and the date 'Lunedì 25 Novembre 2019'. Below this is a menu with categories: 'HOME', 'POLITICA', 'ECONOMIA', 'ESTERI', 'CRONACA', 'REGIONI', 'SPORT', 'CULTURA'. A sub-menu lists 'OFFICIALI', 'Cyber Affairs', 'Dalla A26', 'A26', 'A26', 'Nomi e nomine', and 'Crisi Chiusura'. The article title 'Chiusa A26, Toti: Liguria isolata, Genova come negli '30' is prominently displayed, along with the sub-headline 'Siamo alla paralisi. Sicurezza cittadini prima di tutto'. A video player is visible on the right side of the page, and a sidebar contains additional news items like 'Le timba sta per affogare, il grido del soccorritore: "Prendila!"' and 'L'800 mila su Palazzo Madama: "No alla violenza contro le donne"'. The main text area contains the full article content, including the quote from Giovanni Toti and the signature 'Gab.'.

Genova Today

Genova, Voltri

Chiusura A26, Toti: «Siamo come in guerra»

Parole forti da parte del governatore ligure dopo la riunione in prefettura, insieme al sindaco Bucci, La regione non può reggere questa situazione a lungo, sono state adottate misure urgenti, ma ora si aspetta una risposta dal governo

Dopo la comunicazione di Autostrade e la conseguente chiusura del tratto di autostrada A26 fra Voltri e Masone, in serata si è tenuta una riunione in prefettura per concordare le prime misure per fare fronte all'emergenza. Convocata per le 10.30 di martedì 26 novembre in Regione una seduta di Giunta straordinaria. «Non possiamo reggere per oltre una settimana, siamo come in guerra». Così il governatore della Regione Liguria Giovanni Toti. «È una serata difficile per Genova - ha detto Toti - ben vengano le chiusure indispensabili per la sicurezza dei cittadini, ma la Liguria oggi è isolata come prima degli anni '30, con tutto il carico del traffico caricato sulla A7 che è periodo di punta per attività portuale in vicinanza del Natale. Ogni minuto in cui quell'autostrada rimarrà chiusa sarà un danno incalcolabile per la regione, per la città e l'economia del nord ovest. «Resta tutta la perplessità per il fatto che dopo un anno e 4 mesi dal crollo del ponte Morandi ci troviamo con una chiusura repentina, imminente e inaspettata visto che nessuno ci ha comunicato niente. Siamo in una situazione di gravissima emergenza, servono interventi di messa in sicurezza. Anche le strade statali e provinciali sono lesionate dalle perturbazioni scorse, si sommano emergenze su emergenze. Credo si potesse evitare di arrivare a questo momento, vorrei sapere come è stato speso il tempo in questo anno e 4 mesi. Aspettiamo notizie dal Governo nelle prossime ore con interventi di emergenza dal punto di vista costruttivo, dobbiamo agire come se fossimo in tempo di guerra. Le istituzioni locali possono metterci una toppa, non possiamo reggere questa situazione oltre una settimana, lo ha detto già il presidente dell' **autorità portuale**». «I controlli di Aspi sono già iniziati questa notte - ha concluso Toti - continueranno domattina perché alcuni di questi necessitano della luce del sole. Lavorano per aprire almeno una corsia che consenta la direzione nord-sud entro domani; è possibile, non certo, che si possano aprire due corsie ristrette a livello di sicurezza e senza pregiudicare i controlli in entrambi i sensi di marcia, è tema però che verrà affrontato con l'evolversi della situazione e ovviamente solo in caso i controlli diano esito positivo».

GENOVATODAY Cronaca

Chiusura A26, Toti: «Siamo come in guerra»

Parole forti da parte del governatore ligure dopo la riunione in prefettura, insieme al sindaco Bucci, La regione non può reggere questa situazione a lungo, sono state adottate misure urgenti, ma ora si aspetta una risposta dal governo

Redazione
26 novembre 2019 18:55

I più letti di oggi

- Chiusa strada sulla A5, emergenza in autostrada
- Autostrada chiusa evoluta sulla A26, Evacuazione dai caselli e chiusura di 10 km
- Chiusura opportuna all'uscita della Bassinica, scatta l'emergenza
- Autostrada chiusa sulla A7, evacuazione dai caselli e chiusura di 10 km

BLACK FRIDAY

Video del giorno

Chiusura A26, il presidente dei porti di Genova e Savona: "Il sistema non può reggere per più di una settimana"

Il riferimento non è solo ai 4000 camion che ogni giorno entrano al porto di Genova e ai 1500 diretti al porto di Savona-Vado ma anche al flusso in uscita che a questo punto ha come unica asta la autostrada A7

Genova. "Il sistema così non può reggere più di una settimana". È perentorio il presidente dell'**Autorità portuale** di Genova e Savona Paolo Signorini parlando con i giornalisti, davanti alla prefettura, dopo la notizia della decisione di Autostrade per l'Italia di chiudere fino a data da destinarsi il tratto della A26 tra Pra' e Masone in entrambe le direzioni. Il riferimento non è solo ai 4000 camion che ogni giorno entrano al porto di Genova e ai 1500 diretti al porto di Savona-Vado ma anche al flusso in uscita che a questo punto ha come unica asta la autostrada A7, "forse l'autostrada più vecchia d'Italia, il varco di Genova Ovest sarà l'unico bocchettone per tutti". "Questo è qualcosa di più di un grave colpo - dice Signorini - in questo momento con la chiusura della A26 di fatto il sistema **portuale** ha un handicap gravissimo, capiremo solo nelle prossime ore l'entità dello stop". Palazzo San Giorgio, insieme alla prefettura, alle amministrazioni e alle forze dell'ordine sta mettendo a punto un piano d'emergenza. "C'è grande preoccupazione tra terminalisti, spedizionieri, armatori, tutti gli operatori del porto e dell'indotto". E chi gli chiede se prevede la possibilità di una richiesta danni ad Aspi risponde: "L'argomento danni è prematuro, adesso la preoccupazione vera è assicurare al nord Italia i collegamenti".

The screenshot shows the Genova24.it website interface. At the top, there's a navigation bar with 'Menu', 'Comuni', 'Servizi', 'Liguria24.it', and 'Cerca'. The main headline reads: "Chiusura A26, il presidente dei porti di Genova e Savona: 'Il sistema non può reggere per più di una settimana'". Below the headline, there's a sub-headline: "Il riferimento non è solo ai 4000 camion che ogni giorno entrano al porto di Genova e ai 1500 diretti al porto di Savona-Vado ma anche al flusso in uscita che a questo punto ha come unica asta la autostrada A7". The article text is partially visible, matching the main text on the left. There are also social media sharing icons and a 'PIÙ INFORMAZIONI' section.

Distretto Porto Genova, ricavi a 900 mln

(ANSA) - GENOVA, 25 NOV - Il distretto industriale del porto di Genova, dalle costruzioni alle riparazioni navali al refitting, significa 74 aziende (di cui 49 nel 2018 hanno registrato in tutto ricavi per 900 milioni di euro) con 1.800 occupati diretti, più altri mille di indotto. Claudio Ferrari, vicedirettore del dipartimento di Economia dell' Università di Genova elenca i numeri. "Ma soprattutto parliamo di un' economia che tira e un centro di eccellenza riconosciuto in tutta Europa, concentrato in una linea sottile che va dal Porto Antico alla Fiera" sottolinea Giovanni Mondini, presidente di Confindustria Genova dal palco del convegno su "Il distretto industriale del porto di Genova: i numeri di oggi, le prospettive di domani" lanciando alle istituzioni una richiesta di attenzione al settore, un quadro che consenta alle aziende di pianificare lo sviluppo in un' area oggi troppo stretta e disordinata, contigua a quella del progetto Waterfront. "Vorremmo capire se questo settore interessa davvero le istituzioni" dice.



Porto Genova: il distretto occupa 3mila addetti, 900 mln di ricavi

Le aziende chiedono investimenti e razionalizzazione delle aree

(ANSA) - GENOVA, 25 NOV - Il distretto industriale del porto di Genova, dalle costruzioni alle riparazioni navali al refitting, significa 74 aziende (di cui 49 nel 2018 hanno registrato in tutto ricavi per 900 milioni di euro) con 1.800 occupati diretti, più altri mille di indotto. Claudio Ferrari, vicedirettore del dipartimento di Economia dell' Università di Genova elenca i numeri. "Ma soprattutto parliamo di un' economia che tira e un centro di eccellenza riconosciuto in tutta Europa, concentrato in una linea sottile che va dal Porto Antico alla Fiera" sottolinea Giovanni Mondini, presidente di Confindustria Genova dal palco del convegno su "Il distretto industriale del porto di Genova: i numeri di oggi, le prospettive di domani" lanciando alle istituzioni una richiesta di attenzione al settore, un quadro che consenta alle aziende di pianificare lo sviluppo in un' area oggi troppo stretta e disordinata, contigua a quella del progetto Waterfront. "Vorremmo capire se questo settore interessa davvero le istituzioni" dice. "Alle aziende servono condizioni di spazi e tempi certi per pensare di fare degli investimenti per sviluppare l' attività" aggiunge Ferdinando Garrè, a.d. di San Giorgio del porto. Sul tavolo ci sono i bacini di carenaggio da ristrutturare e ipotesi di riempimenti. "Serve razionalizzare gli spazi del distretto" dice Bruno Guglielmini, presidente della sezione industria cantieristica navale di Confindustria sottolineando che da anni la parte pubblica non investe in quell' area. "E' una filiera importante che dà posti di lavoro e ricchezza alla città" dice il sindaco Marco Bucci che sottolinea l' importanza di una visione strategica del porto, comprese costruzioni e riparazioni navali, che potrà passare da una condivisione del piano strategico dell' Autorità di sistema portuale: "E' importante avere una visione strategica del porto, quello che sarà fra 10-15 o 20 anni e stabilire cosa vogliamo fare con il comparto dell' ingegneria delle costruzioni e delle riparazioni navali. Per l' assessore regionale allo Sviluppo Economico Andrea Benveduti, che lancia un appello all' unità del comparto, "E' una realtà di eccellenza". (ANSA).



Genova Smart Week: alle 14 conferenza inaugurale su tecnologie come motore di sviluppo delle città

(FERPRESS) - Genova, 25 NOV - Le tecnologie come motore di sviluppo delle città sarà il tema della conferenza di apertura della Genova Smart Week che oggi, lunedì 25, a partire dalle 14, nel Salone di Rappresentanza di Palazzo Tursi, riunirà le Istituzioni cittadine e molti protagonisti dell' industria e della scienza che illustreranno strategie, soluzioni ed esempi virtuosi in grado di generare lavoro e benessere attraverso l' innovazione. Inquinamento, infrastrutture inadeguate, traffico sono alcune delle sfide continue che le città devono affrontare pur continuando a garantire uno sviluppo sostenibile. In quest' ottica le tecnologie digitali diventa fondamentale e perché consentono di ottimizzare l' organizzazione della città, di tenere sotto controllo il territorio, di accelerare i cicli decisionali per migliorare sicurezza, mobilità e relazioni sociali. I lavori, avviati dal vice sindaco Stefano Balleari e da Andrea Beneduti, assessore allo sviluppo economico di Regione Liguria, coinvolgeranno tra gli altri: Alfredo Viglienzoni, presidente Advisory Board, Associazione Genova Smart City; Andrea Boschetti, architetto, Metrogramma; Luisa Arienti, AD, SAP Italia; Elisabetta Romano, chief innovation & partnership officer, TIM. Alle 16.00, la tavola rotonda Il caso Genova: ricette per il futuro si focalizzerà sulle idee, i progetti e gli strumenti tecnologici innovativi per sviluppare in modo sostenibile il territorio focalizzandosi sulle esigenze dei cittadini. Assieme a Matteo Campora, assessore all' ambiente, Comune di Genova e a **Paolo Emilio Signorini**, presidente, **Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Occidentale** conddivideranno le proprie soluzioni: Mario Corsi, AD, ABB Italia; Massimiliano Bianco, AD, Iren; Alessio Torelli, Head, Enel x Italia; **Paolo** Piccini, Amministratore Unico, Liguria Digitale; Barbara Borasca, Responsabile Strategie e Innovazione, Leonardo Giorgio Metta, Direttore Scientifico, IIT. La conferenza inaugurale è organizzata in collaborazione con l' Ordine degli Architetti di Genova, partner istituzionale della manifestazione, e rientra anche negli appuntamenti di Big November, la rassegna di architettura curata dalla Fondazione Ordine Architetti Genova che quest' anno, nel centenario della nascita del grande architetto e intellettuale Giancarlo De Carlo, ha come titolo "Spazio e società". Una collaborazione fortemente voluta perché, come sottolinea **Paolo** Raffetto, Presidente dell' Ordine: "quando ci interroghiamo sul modello di città che abbiamo in mente per il prossimo futuro, non possiamo prescindere dal ruolo dell' architettura, quale disciplina capace di coniugare, le esigenze di sviluppo economico con quelle sociali e, più in generale, della qualità della vita". Sempre lunedì, nella Sala delle Grida di Palazzo della Borsa, prenderà l' avvio la 7ª edizione di Move.App Expo, il più importante evento in Italia dedicato all' innovazione tecnologica nel trasporto pubblico su ferro e su gomma e alle politiche per la mobilità di persone e merci. Martedì 26, a Palazzo Tursi, le connessioni di quinta generazione saranno protagoniste di un' intensa mattinata che presenterà le applicazioni della rete 5G in ambito urbano- dalla guida autonoma alla sanità, dalla prevenzione rischi al monitoraggio degli eventi estremi -e le soluzioni che ne garantiscono la sicurezza. Una particolare attenzione sarà dedicata al tema dei rischi di attacco informatico ai sistemi urbani con l' obiettivo di fornire validi strumenti per la prevenzione e gestione degli stessi. Al pomeriggio, sempre a Tursi, il workshop Resilience Hub: Genova Resiliente dalla Strategia verso un Piano d' Azione a cura del Comune di Genova presenterà Lighthouse Genova città faro, la nuova strategia di sviluppo urbano della città elaborata dall' Amministrazione e da numerosi stakeholder.



CMA CGM cancellerà gli scali a Malaga e Buenos Aires del servizio Sirius

Verranno impiegate sette portacontainer anziché le attuali otto. Il prossimo mese la compagnia di navigazione francese CMA CGM ristrutturerà il servizio containerizzato Sirius che collega il Mediterraneo con la costa orientale del Sud America realizzandolo con sette navi anziché le attuali otto e cancellando gli scali diretti ai porti di Malaga e Buenos Aires. I porti dell'estuario del Rio de la Plata verranno quindi collegati tramite i servizi della filiale brasiliana Mercosul. Le variazioni saranno introdotte con la partenza della portacontainer Maersk Lota dal porto di Genova in programma il 2 dicembre. La nuova rotazione del servizio offerto dalla compagnia francese effettuerà scali a Malta, Genova, Barcellona, Valencia, Tanger Med, Paranagua, Rio Grande, Itapoa, Itajai, Santos, Itaguai.



The screenshot shows the 'informMARE' website interface. At the top, there are logos for 'SEA SERVICE' and 'informMARE'. The main headline reads: 'CMA CGM cancellerà gli scali a Malaga e Buenos Aires del servizio Sirius'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Verranno impiegate sette portacontainer anziché le attuali otto'. The main text of the article is partially visible, starting with 'Il prossimo mese la compagnia di navigazione francese CMA CGM ristrutturerà il servizio containerizzato Sirius che collega il Mediterraneo con la costa orientale del Sud America...'. There are also logos for 'PSA GENOVA PRA', 'SCT', and 'L.S. Logistica'. At the bottom, there is a search bar and a footer with contact information for 'informMARE'.

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Economia e bellezza, se ne parla al Ducale

"Bellezza, amicizia sociale, economia" è l'evento alle 21 al Ducale con il sindaco Marco Bucci e Paolo Emilio Signorini, presidente **Autorità** di **sistema** del Mar Ligure Occidentale in dialogo con Mauro Magatti, (Cattolica di Milano), Andrea Simoncini, (Università di Firenze), Bernhard Scholz (Compagnia delle Opere). Aperto a tutti. Per prenotarsi : soci@cdoliguria.org.

The image shows a page from the newspaper 'ALBUM GENOVA'. The main headline is 'Economia e bellezza, se ne parla al Ducale'. Below it, there is a photograph of a group of people in a grand hall. To the right, there is a smaller article titled 'Proper Sheppard concerto tributo al rock cult della band Sophia' with a photo of a man playing a guitar. The page also contains various smaller news items and advertisements.

La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

Palazzo Ducale Maggior Consiglio

Idee di futuro tra bellezza ed economia

Piazza Matteotti, 9 Ore 21 Appuntamento nella Sala del Maggior Consiglio di Palazzo Ducale a Genova, per l'incontro Bellezza, amicizia sociale, economia. Se gli uomini non edificano come vivranno? Che vita è la vostra se non avete vita in comune? Partecipano il Sindaco di Marco Bucci e Paolo Emilio Signorini, Presidente **Autorità** del **Sistema** del Mar Ligure Occidentale. Dialogheranno con Mauro Magatti, Docente di Sociologia generale Università cattolica del Sacro Cuore di Milano, Andrea Simoncini, direttore cdel dipartimento di Scienze Giuridiche Università di Firenze e Bernhard Scholz, presidente della Compagnia delle Opere.



Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

Per i nostri ponti servirebbero 20 milioni

La stima in provincia nel report dopo il crollo di Genova. Finora il Comune di Ravenna ne ha spesi tre, e a breve partiranno due cantieri

Una diagnosi mica da ridere: 20 milioni. Sono quelli che servono per sistemare tutti i ponti problematici in provincia di Ravenna e per fare monitoraggio sulle strutture. Il dato si legge nel report dell' Upi, Unione province d' Italia, e fa riferimento ai dati inviati al Ministero dopo il crollo del ponte Morandi a Genova. In provincia i ponti da sistemare sono 61, di cui 8 in massima priorità. Per rifarli servono 19 milioni e 873mila euro, mentre altri 791.700 euro servono per i monitoraggi di altre 104 strutture. I dati sono aggiornati al 2018: oggi probabilmente quei numeri sarebbero un po' meno imponenti. Il Comune di Ravenna infatti sta andando avanti con i lavori sui manufatti da rifare, e dopo il ponte Assi sulla Ravegnana ora è il turno di quello in via Romea Nord, sullo scolo Canala. Non è il primo e non sarà nemmeno l' ultimo: è un' altra spunta sull' elenco dei 48 ponti da sistemare sul territorio comunale di Ravenna, così come stabilito da un monitoraggio nel 2015 sui 350 ponti presenti. Da allora il Comune ha speso 3 milioni per mettere mano alle strutture, a cui si aggiungono fondi regionali e dell' **Autorità portuale**. «I ponti in Italia purtroppo sono spesso finiti sulle cronache - spiega l' assessore ai Lavori pubblici Roberto Fagnani - e quando ci si mette mano provocano disagio, però la sicurezza viene prima di tutto. Da anni abbiamo investito sul monitoraggio, progettando e mettendo a bilancio risorse». E dei fondi ne serviranno molti altri. Tornando però ai cantieri, in due ponti sono previsti interventi a breve, e in altri 5 il Comune li farà nei prossimi 3 anni. A giorni i lavori partiranno sul ponte sullo scolo Canala alle Bassette, in via Romea nord. L' intervento costa 600mila euro, per demolire e ricostruire la struttura che sarà mista in acciaio e calcestruzzo. I lavori dureranno poco più di tre mesi. Verso la primavera del 2020 partiranno poi i lavori sul ponte di Grattacoppa, sul fiume Lamone. Demolire e rifare il manufatto costerà quasi tre milioni per 14 mesi di lavori. Nei prossimi tre anni il Comune prevede poi di mettere mano al Bailey tra Lido Adriano e Lido di Dante per 3 milioni, al manufatto di via Cella a Madonna dell' Albero nel 2021, a due ponti su via Baiona da complessivi un milione e 800mila euro e infine a un ponte su via dell' Industria per 800mila euro. Anche la Provincia, nel programma triennale 2020-2022, ha previsto grandi stanziamenti per i ponti. Nel 2020 sono in programma l' adeguamento sismico dei ponti di Ragone e San Marco (rispettivamente un milione e 500mila euro e 695mila euro) e la manutenzione straordinaria del manufatto tra Castiglione di Ravenna e di Cervia sulla Bagnolo Salara per 180mila euro. Nel resto della provincia si metterà mano nel 2020 al ponte alla chiusa sul Senio lungo la Casolana (750mila euro) e nel 2021 a quello di Masiera sul Senio (600mila euro) e a quello sul Lamone sulla sp56 Canaletta e di Sarna (1 milione e 350mila euro). Nel 2022 sarà poi la volta del ponte Rivacciola sul Senio, lungo la Casolana (840mila euro), e a quello della Castellina sulla Ravegnana tra Prada e Faenza (1 milione e 450mila euro), oltre alla manutenzione straordinaria del manufatto sul Senio a Tebano (455mila euro). Diverse le strutture su cui sono già stati fatti lavori negli ultimi anni: di recente a questo elenco si è aggiunto il ponte Assi sulla Ravegnana, accanto al manufatto sulla Classicana, i Tre ponti su via Sant' Alberto, il ponte di via Trieste e quello in via Romea nord in zona Bassette. Sara Servadei.



Per i nostri ponti servirebbero 20 milioni

La stima in provincia nel report dopo il crollo di Genova. Finora il Comune di Ravenna ne ha spesi tre, e a breve partiranno due cantieri

Una diagnosi mica da ridere: 20 milioni. Sono quelli che servono per sistemare tutti i ponti problematici in provincia di Ravenna e per fare monitoraggio sulle strutture. Il dato si legge nel report dell' Upi, Unione province d' Italia, e fa riferimento ai dati inviati al Ministero dopo il crollo del ponte Morandi a Genova. In provincia i ponti da sistemare sono 61, di cui 8 in massima priorità. Per rifarli servono 19 milioni e 873mila euro, mentre altri 791.700 euro servono per i monitoraggi di altre 104 strutture. I dati sono aggiornati al 2018: oggi probabilmente quei numeri sarebbero un po' meno imponenti. Il Comune di Ravenna infatti sta andando avanti con i lavori sui manufatti da rifare, e dopo il ponte Assi sulla Ravegnana ora è il turno di quello in via Romea Nord, sullo scolo Canala. Non è il primo e non sarà nemmeno l' ultimo: è un' altra spunta sull' elenco dei 48 ponti da sistemare sul territorio comunale di Ravenna, così come stabilito da un monitoraggio nel 2015 sui 350 ponti presenti. Da allora il Comune ha speso 3 milioni per mettere mano alle strutture, a cui si aggiungono fondi regionali e dell' **Autorità portuale**. «I ponti in Italia purtroppo sono spesso finiti sulle cronache - spiega l' assessore ai Lavori pubblici Roberto Fagnani - e quando ci si mette mano provocano disagio, però la sicurezza viene prima di tutto. Da anni abbiamo investito sul monitoraggio, progettando e mettendo a bilancio risorse». E dei fondi ne serviranno molti altri. Tornando però ai cantieri, in due ponti sono previsti interventi a breve, e in altri 5 il Comune li farà nei prossimi 3 anni. A giorni i lavori partiranno sul ponte sullo scolo Canala alle Bassette, in via Romea nord. L' intervento costa 600mila euro, per demolire e ricostruire la struttura che sarà mista in acciaio e calcestruzzo. I lavori dureranno poco più di tre mesi. Verso la primavera del 2020 partiranno poi i lavori sul ponte di Grattacoppa, sul fiume Lamone. Demolire e rifare il manufatto costerà quasi tre milioni per 14 mesi di lavori. Nei prossimi tre anni il Comune prevede poi di mettere mano al Bailey tra Lido Adriano e Lido di Dante per 3 milioni, al manufatto di via Cella a Madonna dell' Albero nel 2021, a due ponti su via Baiona da complessivi un milione e 800mila euro e infine a un ponte su via dell' Industria per 800mila euro. Anche la Provincia, nel programma triennale 2020-2022, ha previsto grandi stanziamenti per i ponti. Nel 2020 sono in programma l' adeguamento sismico dei ponti di Ragone e San Marco (rispettivamente un milione e 500mila euro e 695mila euro) e la manutenzione straordinaria del manufatto tra Castiglione di Ravenna e di Cervia sulla Bagnolo Salara per 180mila euro. Nel resto della provincia si metterà mano nel 2020 al ponte alla chiusa sul Senio lungo la Casolana (750mila euro) e nel 2021 a quello di Masiera sul Senio (600mila euro) e a quello sul Lamone sulla sp56 Canaletta e di Sarna (1 milione e 350mila euro). Nel 2022 sarà poi la volta del ponte Rivacciola sul Senio, lungo la Casolana (840mila euro), e a quello della Castellina sulla Ravegnana tra Prada e Faenza (1 milione e 450mila euro), oltre alla manutenzione straordinaria del manufatto sul Senio a Tebano (455mila euro). Diverse le strutture su cui sono già stati fatti lavori negli ultimi anni: di recente a questo elenco si è aggiunto il ponte Assi sulla Ravegnana, accanto al manufatto sulla Classicana, i Tre ponti su via Sant' Alberto, il ponte di via Trieste e quello in via Romea nord in zona Bassette. Sara Servadei.



Al via il bando "Ravenna Port Hub"

È stato pubblicato il bando di gara per il potenziamento dell'hub portuale di Ravenna. Ad annunciarlo, in una conferenza stampa organizzata due giorni fa, il presidente dell'Autorità di Sistema del Mar Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi, che ha parlato di un importante traguardo raggiunto. Con il via libera al bando si mettono a cantiere lavori per 235 milioni di euro destinati alla realizzazione di un progetto ambizioso, che prevede tra le altre cose: il restyling delle attuali banchine (perché siano a prova di gigantismo navale); l'escavo dei fondali per 4,7 milioni di metri cubi di fanghi; la realizzazione di un nuovo terminal container e la preparazione di 200 ettari di aree destinate alla logistica retroportuale. «È un'opera attesa ha dichiarato il Presidente della Regione Emilia Romagna, Stefano Bonaccini Ravenna, che è già Il primo porto in Italia per le rinfuse e il terzo per il movimento merci diventerà così un sistema nodale anche per il contract logistics, un comparto che conta più di 10 mila operatori specializzati e ben 12,4 miliardi di euro generati dagli operatori logistici, rendendo sempre più competitivo l'intero territorio sui mercati nazionali ed internazionali». «Sono sempre stato fiducioso che saremo riusciti a raggiungere questo risultato, ci abbiamo creduto, lo abbiamo voluto, con impegno e determinazione e oggi è realtà», ha sottolineato Daniele Rossi.

Focus Interventi Interviste News Expo 2019 Osservatorio Europeo Me @ Q

23 Novembre 2019 — News
Nuove infrastrutture
Al via il bando "Ravenna Port Hub"
 di Redazione Port News

È stato pubblicato il bando di gara per il potenziamento dell'hub portuale di Ravenna. Ad annunciarlo, in una conferenza stampa organizzata due giorni fa, il presidente dell'Autorità di Sistema del Mar Adriatico Centro Settentrionale, Daniele Rossi, che ha parlato di un importante traguardo raggiunto.

«È un'opera attesa - ha dichiarato il Presidente della Regione Emilia Romagna, Stefano Bonaccini - Ravenna, che è già il primo porto in Italia per le rinfuse e il terzo per il movimento merci diventerà così un sistema nodale anche per il contract logistics, un comparto che conta più di 10 mila operatori specializzati e ben 12,4 miliardi di euro generati dagli operatori logistici, rendendo sempre più competitivo l'intero territorio sui mercati nazionali ed internazionali».

«Sono sempre stato fiducioso che saremo riusciti a raggiungere questo risultato, ci abbiamo creduto, lo abbiamo voluto, con impegno e determinazione e oggi è realtà», ha sottolineato Daniele Rossi.

Con il via libera al bando si mettono a cantiere lavori per 235 milioni di euro destinati alla realizzazione di un progetto ambizioso, che prevede tra le altre cose: il restyling delle attuali banchine (perché siano a prova di gigantismo navale); l'escavo dei fondali per 4,7 milioni di metri cubi di fanghi; la realizzazione di un nuovo terminal container e la preparazione di 200 ettari di aree destinate alla logistica retroportuale.

«È un'opera attesa - ha dichiarato il Presidente della Regione Emilia Romagna, Stefano Bonaccini - Ravenna, che è già il primo porto in Italia per le rinfuse e il terzo per il movimento merci diventerà così un sistema nodale anche per il contract logistics, un comparto che conta più di 10 mila operatori specializzati e ben 12,4 miliardi di euro generati dagli operatori logistici, rendendo sempre più competitivo l'intero territorio sui mercati nazionali ed internazionali».

«Sono sempre stato fiducioso che saremo riusciti a raggiungere questo risultato, ci abbiamo creduto, lo abbiamo voluto, con impegno e determinazione e oggi è realtà», ha sottolineato Daniele Rossi.

Con il via libera al bando si mettono a cantiere lavori per 235 milioni di euro destinati alla realizzazione di un progetto ambizioso, che prevede tra le altre cose: il restyling delle attuali banchine (perché siano a prova di gigantismo navale); l'escavo dei fondali per 4,7 milioni di metri cubi di fanghi; la realizzazione di un nuovo terminal container e la preparazione di 200 ettari di aree destinate alla logistica retroportuale.

Transportonline

Ravenna

Porti: pubblicato bando gara per potenziamento hub Ravenna

E' stato pubblicato il 22 novembre il bando di gara del Progetto 'Ravenna Port Hub' che, dopo un lungo iter burocratico, segna una tappa storica nella vita del Porto. Con il via libera, ha spiegato il presidente della Regione Stefano Bonaccini nella sede dell'Autorità Portuale, si mettono in cantiere lavori per 235 milioni per il potenziamento dell'hub di Ravenna: "un'opera attesa, su cui abbiamo puntato per disegnare un futuro nel quale gli spostamenti 'intelligenti' delle merci saranno garantiti da infrastrutture ferroviarie e portuali moderne, efficienti, a minor impatto emissivo per salvaguardare l'ambiente nella lotta imposta dal cambiamento climatico". Ravenna, che è già primo porto in Italia per le rinfuse e il terzo per il movimento merci, diventerà un sistema nodale anche per il 'contract logistics', comparto che conta più di 10mila operatori specializzati e 12,4 miliardi di euro generati dagli operatori logistici. "Un giorno molto importante, atteso e sudato da tutta la comunità - dice il sindaco Michele de Pascale - Il supporto all'Autorità Portuale da parte del Comune di Ravenna continua ad essere l'impegno principale. Ora il bando di gara per i lavori è pronto, ci auguriamo che nei tempi più brevi possibili venga assegnato e si possa iniziare a scavare". L'obiettivo è quello di realizzare, in sei anni, le condizioni strutturali per movimentare 500.000 container, con l'accesso di imbarcazioni più grandi, aumentando anche la capacità del Porto. "Con la pubblicazione del bando di gara - sottolinea il presidente dell'Autorità di Sistema Portuale, Daniele Rossi - raggiungiamo un traguardo storico. Sono stati anni di grande lavoro e molto ancora dobbiamo fare, per recuperare quanto più tempo possibile nell'approfondimento dei fondali, nell'adeguamento delle banchine, nella costruzione del nuovo terminal container, nella preparazione di quasi 200 ettari di nuove aree destinate alla logistica, nella realizzazione dei nuovi scali ferroviari e dei nuovi raccordi autostradali".



Il Tirreno

Livorno

nuovi rapporti col pireo

L' Authority alla ricerca di alleati in Grecia per guardare a Oriente

LIVORNO. L' Authority punta a costruire per i porti di Livorno e Piombino una rete di relazioni nel cuore del Mediterraneo: a cominciare dalla possibilità di «razionalizzare la catena logistica attivando inedite sinergie con il porto del Pireo», che non solo è il principale scalo greco ma, in mano agli investitori cinesi, è diventato «snodo di collegamento ideale tra l' Asia e l' Europa centrale e orientale». A Palazzo Rosciano, sede dell' istituzione portuale, il presidente Stefano Corsini ha avuto un faccia a faccia con il primo consigliere per gli affari economici e commerciali dell' ambasciata greca, Panagiotis Zaragkas. «La Grecia e l' Italia vantano relazioni commerciali storiche - queste le parole di Zaragkas, arrivato a Palazzo Rosciano assieme alla console onoraria di Grecia, Elena Konstantos - Livorno e Piombino sono due scali dalle grandi potenzialità e riteniamo che la riunione di oggi possa diventare la strada maestra per creare valore aggiunto per le rispettive economie nazionali». Per Corsini Livorno e Piombino possono essere «un punto di riferimento importante per i traffici provenienti dal Pireo e dagli altri porti greci», ha sottolineato immaginando «accordi commerciali mirati anche su "autostrade del mare", auto nuove e crociere». --

LIVORNO
L' Authority alla ricerca di alleati in Grecia per guardare a Oriente

Porto, riecco in campo anche i 4 imprenditori È finita la sospensione
L' Authority ha convocato i quattro imprenditori nel quadro di un incontro a Palazzo Rosciano. I quattro sono: Roberto Bakkas, Luca L'Impero, Giancarlo Cori e Francesco Finzi.

Rossini: «Pronti a supportare gli investimenti di Continental»
Il presidente della Authority portuale, Stefano Corsini, ha incontrato il presidente della società di consulenza, Roberto Rossi, a Palazzo Rosciano. Corsini ha sottolineato l'importanza di supportare gli investimenti di Continental nel porto di Livorno.

Oggi edicole chiuse a mezzogiorno
Le edicole di Livorno sono chiuse per un giorno a causa di un problema tecnico. Le edicole di Piombino sono chiuse per un giorno a causa di un problema tecnico.

Il Tirreno

Livorno

dopo il ciclone giudiziario

Porto, riecco in campo anche i 4 imprenditori È finita la sospensione

I due cugini Corrado Neri in sella nel gruppo e in Sintermar Baldissara lascia Livorno, Grimaldi con Fremura e Ferrajuolo

LIVORNO. Nell' uragano dell' inchiesta choc sulle concessioni temporanee quel che ha fatto più rumore è stata la momentanea decapitazione dell' istituzione che governa il porto. Ma non ci sono solo Stefano Corsini, il presidente dell' Authority rientrato al lavoro a fine agosto, e Massimo Provinciali, il segretario generale tornato in sella due mesi più tardi. L' interdizione ha riguardato 4 manager o imprenditori e una sfilza di aziende, incluse alcune protagoniste sul fronte del porto. Eccezione fatta per Costantino Baldissara che avendo presentato appello a Napoli fa storia a sé, gli altri si sono visti revocare sì la misura cautelare dal Riesame, come aveva disposto la Cassazione, ma con i giudici fiorentini che fissano l' udienza a sei giorni dalla scadenza e depositano la decisione quando ormai la sospensione sarebbe comunque scaduta. Non sembra una svista burocratica se è vero che il Riesame revoca la misura cautelare in quanto, come se fosse una pena inflitta, il tempo trascorso ha dato modo ai ricorrenti di «acquistare una maggiore consapevolezza del disvalore delle condotte». Di ben altro avviso era stata la Cassazione che, ad esempio, per i cugini omonimi Corrado Neri aveva messo in luce che era stata proprio la presentazione dell' istanza formale di concessione a concludere la fase delle concessioni temporanee. Parlando dei Neri, va detto che sono entrambi tornati in campo: Corrado Neri classe '62 come uomo di riferimento per Sintermar, l' omonimo classe '75 nelle attività del gruppo di famiglia. Anzi, il tam tam di radio banchina accredita l' idea che all' interno della dynasty familiare sia stata confermata la linea di leadership in capo a Piero Neri con Corrado '75 che vede crescere il proprio ruolo così come, pare di capire, quello di Francesca. Quanto a Massimiliano Ercoli, ex vertice Seatrag, dall' anagrafe camerale non risulta tornato a vestire per ora panni di amministratore. Non rientra a Livorno Costantino Baldissara, super-manager di Grimaldi: la flotta napoletana si affida a Livorno al comandante Domenico Ferrajuolo mentre a Silvio Fremura viene data fiducia da Grimaldi, che nel frattempo ha acquisito (al 98%) Coifi, l' ex cassaforte di famiglia. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

LIVORNO
Porto, riecco in campo anche i 4 imprenditori È finita la sospensione
I due cugini Corrado Neri in sella nel gruppo e in Sintermar Baldissara lascia Livorno, Grimaldi con Fremura e Ferrajuolo

L'Authority alla ricerca di alleati in Grecia per guardare a Oriente

L'AFFIDAMENTO I
Rossi: «Pronti a supportare gli investimenti di Continental»

LA SOSTENUTA I
Oggi edicole chiuse a mezzogiorno

I pisani vogliono bloccare la Darsena

Salvetti risponde agli attacchi di Conti: «E' una struttura che serve a tutta la Toscana e non farà danni alla costa»

LIVORNO Duello a distanza tra il sindaco di Pisa Michele Conti e il sindaco Luca Salvetti di Livorno sul progetto di Darsena Europa, la mega piattaforma portuale pensata per dare impulso allo sviluppo dello scalo livornese, in competizione con altri porti europei ed extraeuropei per cui ha bisogno di infrastrutture moderne. I pisani vogliono bloccare il progetto, Salvetti spiega che la Darsena serve a tutta la Toscana e quindi anche a Pisa. «Tutelare l' ambiente - dice il sindaco di Pisa - la costa toscana e gli interessi dei cittadini pisani è un nostro diritto che eserciteremo fino in fondo, se ne facciamo una ragione gli esponenti toscani del Pd. Abbiamo messo a bilancio 30 mila euro per finanziare uno studio sull' impatto ambientale della Darsena Europa, opera progettata in mare davanti al porto di Livorno. Noi non siamo pregiudizialmente contrari a un' opera infrastrutturale, ma siamo molto preoccupati per il nostro litorale che va tutelato da possibili rischi e conseguenze negative». Il primo cittadino pisano usa toni che fanno capire che è determinato ad andare avanti a testa bassa in questa direzione. Aggiunge infatti: «Il Ministro De Micheli, ho appreso, andrà a Livorno nei prossimi giorni a parlare di Darsena Europa. Gli chiedo che il suo dicastero si impegni a cofinanziare con noi lo studio che stiamo commissionando. L' unico rammarico è che non sia stato finanziato da chi ci ha preceduto perdendo tempo prezioso (il riferimento è al sindaco del Pd che lo ha preceduto Marco Filippeschi, ndr)». Il primo cittadino di Livorno Luca Salvetti, interpellato su questo annuncio di Conti, replica così: «La Darsena Europa è una infrastruttura fondamentale non solo per Livorno, ma per tutta la Toscana, compreso il territorio pisano nel quale sono molte le aziende che lavorano in stretto contatto con il porto di Livorno. Il progetto della Darsena Europa sarà sottoposto alla valutazione di impatto ambientale». All' assessore replica: «La Darsena Europa non andrà a impattare sul litorale pisano». Sulla riferimento di Conti agli «esponenti toscani del PD» il sindaco Salvetti ribatte «il fatto che invece di rivolgersi a me come sindaco di Livorno, ma come sindaco del Pd, mi dà la conferma che la sua è una posizione politica in vista delle elezioni regionali del 2020». Monica Dolciotti © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Livorno, Dogane e Finanza

Sequestrate in porto dieci tonnellate di rifiuti pericolosi

L' Agenzia delle Dogane ha sequestrato nel porto di Livorno un container con più di 10 tonnellate di rifiuti speciali e rifiuti speciali pericolosi, in procinto di partire per il Marocco. Il controllo scanner del carico ha insospettito i funzionari doganali, che durante la verifica hanno trovato mobilia varia da ristorante e numerosi pneumatici da auto usati, classificati dall' Arpat come rifiuti speciali.

The screenshot shows a newspaper page with several news items. The main headline at the top right reads 'Sequestrate in porto dieci tonnellate di rifiuti pericolosi'. Other visible headlines include 'Mori in cella, organi mai restituiti', 'Vuole bruciare la moglie', 'Trova computer e iPad', 'Arriva Salvini', and 'Lo skate-park si farà'. The page includes various images, such as a woman's portrait and a person in a red uniform, along with small text snippets and a '24 ore' section header.



Sequestrate 10 tonnellate di rifiuti speciali

LIVORNO Dieci tonnellate di rifiuti speciali e rifiuti speciali pericolosi in procinto di partire per il Marocco, sono stati sequestrati in porto grazie all'intervento del personale dell' Ufficio Dogane e Monopoli del porto di Livorno. L'operazione ha avuto successo grazie ai minuziosi controlli sui contenitori in attesa di imbarco sui piazzali della Darsena Toscana e grazie all' utilizzo dello scanner a raggi X mobile che è in dotazione Ufficio Dogane e Monopoli. La merce, di proprietà di una società e di due soggetti privati di origine marocchina, ma residenti in Italia, è stata messa dunque sotto sequestro e i proprietari sono stati denunciati all' autorità giudiziaria per traffico illecito di rifiuti e trasporto e commercio di rifiuti speciali e pericolosi e mancato rispetto delle norme per il trasporto. Il controllo mediante dispositivo scanner sul container, ha permesso ai funzionari doganali di evidenziare delle anomalie sul carico rispetto a quanto scitto nella documentazione a disposizione. Così durante la verifica sulla merce il personale ispettivo della dogana ha potuto riscontrare la presenza di mobili di vario tipo da ristorante, che corrispondevano in parte a quanto dichiarato, ma anche 110 pneumatici per auto usati, privi dei test rigenerativi e della tracciabilità attendibile e classificati dall' Arpat come rifiuti speciali che invece non erano stati segnalati nella documentazione di esportazione. Inoltre è stata riscontrata la presenza di diversi frigoriferi e celle frigorifere per ristorante, tutti privi delle certificazione e classificati sempre da Arpat come rifiuti speciali pericolosi. M.D.



The Medi Telegraph

Livorno

Porto di Livorno, sequestrato container di rifiuti speciali destinato al Marocco

Livorno - L' Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ha sequestrato nel porto di Livorno un container con più di 10 tonnellate di rifiuti speciali e rifiuti speciali pericolosi, in procinto di partire per il Marocco. Il controllo scanner del carico ha insospettito i funzionari doganali, i quali durante la verifica diretta della merce hanno trovato mobili da ristorante e numerosi pneumatici da auto usati, privi di test rigenerativi e tracciabilità attendibile, e classificati dall' Arpat come rifiuti speciali. Inoltre, veniva rilevata la presenza di diversi frigoriferi e celle frigorifere da ristorante, privi di certificazione e classificati dall' Arpat come rifiuti speciali pericolosi. La merce è di proprietà di una società e di due marocchini residenti in Italia ed è stata sequestrata. Denunciati i titolari.



Quando l' Europa co-finanzia le infrastrutture città-porto Il punto con Georgia Aues

Economia dei trasporti, da Spezia a Livorno, da Civitavecchia a Palermo

Dalla Spezia (impegnata sul tema dei collegamenti ferroviari, dell'efficientamento della catena logistica collegata e dell' interfaccia tra città e mare) a Palermo (con nuovi terminal nati da un concorso di progettazione), passando per Livorno (con traffici rilevanti) e Civitavecchia (dove con i contributi europei sono partiti anche i lavori per la nuova Darsena Traghetti): numerose le realtà italiane che stanno investendo, anche grazie all' Europa, per l' adeguamento e il rinnovo delle proprie infrastrutture di accesso via mare e via terra e per recuperare il legame porto-città. Georgia Aues (nella foto), Principal Area Advisory di Ptsclas SpA (società di consulenza attiva nell' economia dei trasporti da oltre 40 anni) fa il punto. «Nella realtà toscana, l' **Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale - Livorno, Piombino e Elba** rappresenta una rilevante realtà nazionale in termini di volumi movimentati e sviluppo economico. In riferimento al Porto di Livorno - spiega Aues - gli strumenti di pianificazione dell' Authority prevedono investimenti e interventi per il miglioramento della relazione porto-città, attraverso un' integrazione territoriale di valorizzazione delle aree dismesse del fronte mare». Progetti e investimenti possibili grazie anche alle risorse comunitarie. «Uno dei principali strumenti di finanziamento, gestito direttamente dalla Commissione europea, per lo sviluppo e il potenziamento infrastrutturale dei porti europei è il Programma Connecting Europe Facility - Transport». Con un budget di 24 miliardi di euro nel periodo 2014-2020, il programma eroga co-finanziamenti attraverso bandi competitivi a cui partecipano stakeholder di tutti i Paesi Membri dell' Unione. «I porti italiani - spiega Aues - hanno partecipato regolarmente ai bandi lanciati nell' ambito del programma ottenendo contributi a fondo perduto per la realizzazione o il miglioramento dei collegamenti intermodali porto-hinterland, per accrescere l' accessibilità via mare delle infrastrutture portuali e in molti casi per iniziative indirizzate all' utilizzo di carburanti alternativi per migliorare la sostenibilità ambientale degli scali. È interessante notare come i fondi europei citati, pur contribuendo solo parzialmente alla realizzazione delle infrastrutture di trasporto, riescano ad attrarre investimenti anche privati a questo scopo».



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Marina Dorica, la trentenne irlandese finita in mare

L' autopsia conferma: Mairead è morta per annegamento

La Procura potrebbe già oggi dare il nulla osta per restituire il corpo ai familiari. Ha cercato di aggrapparsi allo scafo per salvarsi

E' morta annegata la 30enne irlandese ritrovata in acqua al porto all' alba di sabato. Lo ha stabilito l' autopsia effettuata ieri dal medico legale Loredana Buscemi. Tre ore di accertamento iniziato in più fasi all' ospedale di Torrette dove è arrivato il fidanzato a riconoscere il corpo della steward Mairead Breffni O' Connor, originaria di Limerick, e membro dell' equipaggio di un mega yacht che era arrivato il giorno prima alla banchina del cantiere navale Isa del Gruppo Palumbo per un intervento di manutenzione. I suoi polmoni erano pieni d' acqua quindi era ancora vigile quando è caduta in mare. Per stabilire invece in quali condizioni fosse, se sotto l' effetto di alcol o droghe, bisognerà aspettare gli esiti degli esami tossicologici. Il medico legale non ha trovato segni di violenza sul corpo della ragazza e nemmeno ferite riconducibili ad una aggressione. Questo avvalora ulteriormente la prima ipotesi percorsa dalla squadra mobile della questura dorica che segue le indagini coordinate dal pm Irene Bilotta. Il magistrato già oggi potrebbe rilasciare il nulla osta per restituire la salma ai familiari e consentire così il rientro del corpo in Irlanda per il funerale e la sepoltura. Già dai primi accertamenti eseguiti anche in acqua era emerso che l' irlandese aveva provato a trovare un appiglio prima che la sua giovane vita fosse inghiottita dal mare. Sulla chiglia del mega yacht, battente bandiera delle isole Cayman, i poliziotti della Scientifica hanno trovato dei segni di strisciate, fatte con le mani, impresse nel grasso di cui era intaccato il fondo dello scafo. Mairead, dopo essere finita in acqua, avrebbe provato a salvarsi. La 30enne era finita in acqua salendo sulla passerella per rientrare a bordo del lussuoso panfilo, lungo 80 metri, appartenente ad una società che fa capo ad un imprenditore originario del Kazakistan. Rientrata dalla serata trascorsa in discoteca, a Marina Dorica, sarebbe dunque scivolata. A dare l' allarme erano stati tre membri dell' equipaggio, che hanno passato la serata con lei anche se la ragazza poi era tornata prima e da sola nello yacht, rientrati verso le 4. Avevano visto la sua borsetta sulla banchina e a bordo del panfilo lei non c' era. ma. ver.



Tragedia sfiorata alla Baraccola. Sfonda il tetto dell'Auchan e precipita: 12enne grave

Il saggio di controllo di sicurezza ha consentito di salvare il funzionamento del centro commerciale. Finora tra la gente che stava facendo la spesa...

L'autopsia conferma: Mairead è morta per annegamento

La Procura potrebbe già oggi dare il nulla osta per restituire il corpo ai familiari. Ha cercato di aggrapparsi allo scafo per salvarsi



Mairead Breffni O' Connor, 30enne irlandese, morta per annegamento



La Msc lancia la sfida carbon free con la nuova ammiraglia

CROCIERE La stagione invernale della Msc per Civitavecchia è Grandiosa, come la nuova ammiraglia della flotta crocieristica della compagnia di Aponte che si vanta del titolo di carbon free. Domenica e sarà sempre nel giorno festivo della settimana quello locale diventa lo scalo home port ovvero il cambio passeggeri per la fine di un viaggio e l'inizio del successivo, sempre rimanendo nel Mediterraneo. Le altre tappe sono Palermo, la Valletta, Barcellona, Marsiglia e Genova. Come specificano dalla stessa compagnia, la «Msc Grandiosa è una nave tra le più avanzate al mondo dal punto di vista ambientale». Fresca di varo, la Grandiosa «consentirà alla compagnia di compiere un ulteriore passo in avanti nel percorso che la porterà a diventare un'azienda a emissioni zero. Tra le tappe più significative, in questa direzione, c'è la decisione di diventare dal primo gennaio 2020 una compagnia totalmente carbon neutral, ossia a impatto zero di anidride carbonica, compensando tutte le emissioni di anidride carbonica generate dalla flotta attraverso progetti per l'ambiente di alta qualità basati sull'utilizzo dei Blue Carbon Credits». Al Maiden Call presente il top management di Msc Crociere, ovvero il presidente di Marininvest, Franco Ronzi e il country manager, Leonardo Massa, oltre alle istituzioni locali, militari e portuali, tra cui il sindaco Ernesto Tedesco e il presidente dell'**Autorità di sistema portuale**, Francesco Maria Di Majo. «Dopo dieci giorni torniamo a Civitavecchia per presentare la nostra nuova ammiraglia spiega Massa, country manager della compagnia a testimonianza della voglia di rafforzamento del rapporto con la città che già vede 117 scali della flotta. La nave ecologica? Msc è la prima in questo campo a varare dei carbon credit da spendere sui territori come compensazione per il passaggio della Grandiosa. Devono solo dirci se trasformarli in interventi diretti come la piantumazione di alberi ma è un argomento di frontiera di cui si parla nei tavoli tecnici». Alessio Vallerga © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Stylo 24

Napoli

Troppi ritardi e le Zes continuano a restare un miraggio

Le Zone economiche speciali volute dal Governo Gentiloni e confermate da Conte, sarebbero dovute partire a settembre del 2018

Zes, acronimo di Zone economiche speciali (aree geografiche dotate di una legislazione economica differente da quella che si registra nel resto della Nazione di appartenenza); se ne parla ormai da anni, ma la situazione è ancora in stand by. Eppure sono state inserite nel Decreto Crescita, a maggio del 2017. Con l'avvento del nuovo governo, quello giallo-verde, sembrava fosse tutto pronto per la partenza. Nel frattempo però abbiamo assistito all'evoluzione al vertice, con la Lega che ha dovuto cedere gli scranni al Partito democratico. E sul fronte delle Zes (piano che interessa anche la Campania), si registrano ancora pesanti ritardi. Il progetto, dunque, al momento, resta solo sulla carta. Ma perché è maturata l'idea di avviare le Zes pure in Italia (ce ne sono già in Cina, Russia, India, Polonia, Giordania, e perfino in Corea del Nord)? Fondamentalmente per favorire l'insediamento di nuove imprese e per aiutare lo sviluppo di quelle che già insistono sul territorio. E poi per invitare i gruppi stranieri a investire nelle regioni della nostra Penisola. Naturalmente tutto ciò significa anche migliaia di nuovi posti di lavoro e nuove frontiere da battere, pure in virtù del previsto aumento degli scambi con Paesi extraeuropei, primo tra tutti la Cina. **Porto di Napoli** / Zes, waterfront e logistica: le promesse (non mantenute) di Spirito Le Zes, volute dal Governo Gentiloni e confermate da quello Conte, avrebbero dovuto entrare nella fase operativa a settembre del 2018. Al momento si registra molto più di un anno di ritardo. Per ovviare a questa situazione, ha chiesto una accelerazione anche il ministro per il Sud e la Coesione territoriale, Giuseppe Provenzano.

«Troppi ritardi sulle Zone economiche speciali (e infatti abbiamo prorogato l'incentivo). Non mi interessa di chi sia la colpa, bisogna farle partire e il governo se ne assume la responsabilità con un commissario, che deve assicurare una governance semplificata». Tornando al Decreto Crescita, quello del 2019, ha stanziato per il Piano di sviluppo di Grandi investimenti delle imprese nelle Zes, 300 milioni di euro. Ma al momento, il relativo regolamento, non è stato ancora pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale. Tradotto vuol dire che è tutto ancora fermo. E la Campania, a che punto è? L'avviso comparso sul sito della Regione Campania il 28 settembre scorso sul sito della Regione è comparso l'avviso con quale si annunciava come sia già «possibile presentare l'istanza per attivare il credito d'imposta per le aziende che intendono avviare attività economiche o investimenti nelle zone economiche speciali. Si tratta della prima misura agevolativa messa in campo per sostenere gli investimenti nelle Zes. In Campania le imprese che vorranno investire potranno, immediatamente, usufruire del credito d'imposta in quanto l'Amministrazione regionale ha già provveduto - una delle prime in Italia - al riconoscimento della "Zes Campania" istituita con decreto del Presidente del Consiglio dei ministri dell'11 maggio 2018». Alle imprese che investiranno, continua il comunicato, «è concesso il credito d'imposta su investimenti effettuati nel limite massimo di 50 milioni di euro, per ciascun progetto, con una agevolazione commisurata alla quota del costo complessivo dei beni che dovranno risultare acquisiti entro e non oltre il 31 dicembre 2020». Siamo ancora in fase di preparazione, stando così le cose, le Zes potrebbero partire soltanto nel 2020, quando invece si era messo in preventivo di calcolare le prime proiezioni rispetto ai feedback economici delle aree che dovrebbero sorgere in Campania, e nel resto della Penisola.



Zone economiche speciali volano della Provincia Bat

Il presidente Lodispoto: «Riprendiamo a ragionare su un' alleanza spesso auspicata tra pianificazione territoriale e programmazione»

Venerdì scorso, 22 novembre, sono scaduti i termini previsti dall' avviso pubblico regionale riguardante l' assegnazione agli enti locali degli ettari residui di «Zone Economiche Speciali» (Zes). La Provincia di Barletta Andria Trani, su delega dei Comuni di Canosa, Minervino, Poggiorsini, San Ferdinando, Spinazzola, Trani e Trinitapoli ha presentato una proposta denominata "Sistema Territoriale Integrato Retroportuale della Bat", relativa alla Zona Economica Speciale Interregionale Adriatica. «L' obiettivo della proposta spiega un comunicato della Provincia - è quella di strutturare un sistema integrato di aree produttive più strettamente legato al Porto di Barletta, così da coglierne le opportunità e favorire nuovi investimenti produttivi e occupazione». ZONE ECONOMICHE SPECIALI -Le Zone Economiche Speciali o ZES sono delle zone produttive strettamente legate a dei porti, in termini funzionali ed economici, e questi legami possono sviluppare maggiori relazioni commerciali con i mercati di acquisto di materie prime e semilavorati e con i mercati di destinazione dei prodotti. Si tratta di aree economico -funzionali legate ai porti, utilizzati come modalità rilevante per la mobilità delle merci. Le ZES, in base alla legge istitutiva del 2017, sono aree produttive delimitate del Mezzogiorno, collegate alla rete transeuropea dei trasporti (Ten -T), che consentano lo sviluppo delle imprese già operanti, nonché l' insediamento di nuove imprese, grazie ai benefici che a tali imprese possono essere riconosciuti in termini economici, fiscali e amministrativi. In tal modo, le Zes si propongono di sviluppare gli investimenti e l' occupazione, in particolare l' attrazione di investimenti esterni. La legge istitutiva delle ZES ha previsto per le Regioni del Mezzogiorno un massimo di aree tipizzate ZES per 23.980 ettari di superficie, di cui 4.480 riguardanti la Puglia e 516 il Molise. ZES ADRIATICA -Fra le ZES approvate dal Governo italiano, sulla base delle proposte presentate dalle Regioni, vi è anche la ZES Interregionale Adriatica, riguardante la Puglia e il Molise, che comprende i porti di Termoli, Manfredonia, Barletta, Bari, Monopoli e Brindisi, per un complesso di 2.889,59 ettari, di cui 2628,49 già assegnati e 261,10 ettari che saranno assegnati con l' avviso regionale scaduto il 22 novembre scorso. La ZES Interregionale Adriatica si configura come una ZES multipolare articolata su otto poli: Termoli-Larino, Campobasso-Bojano, Isernia-Venafro, Foggia, Barletta, Bari, Brindisi, Lecce. Tali poli sono stati individuati nel Piano Strategico della ZES Interregionale Adriatica predisposto dalle Regioni Puglia e Molise. Il Presidente della ZES Interregionale Adriatica è il prof. Ugo Patroni Griffi, che è anche il Presidente dell' **Autorità di Sistema** del Mare Adriatico Meridionale, che avrà un ruolo rilevante sia negli interventi di miglioramento delle infrastrutture e dei servizi dei porti coinvolti nella ZES, ma anche un ruolo di primo piano nelle attività di marketing territoriale finalizzate a promuovere le aree produttive tipizzate ZES a livello nazionale e internazionale al fine di favorire attrazione di investimenti. IL POLO DI BARLETTA -La ZES Interregionale Adriatica comprende anche il Polo di Barletta, che allo stato attuale è costituito dal Porto di Barletta per ettari 19,99 e dalla Zona Industriale di via Trani per ettari 267,12. Le attività di riferimento principale della ZES sono l' agroalimentare, la logistica, la meccanica, il tessile -abbigliamento -calzature.



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Nord Barese)

Bari

Ai fini dell'attribuzione della superficie non assegnata agli enti locali della ZES Interregionale Adriatica, che per la Puglia sono pari a 261,10 ettari, la Regione Puglia ha emanato un avviso pubblico rivolto agli enti locali a cui il territorio della Bat, sotto il coordinamento provinciale, hanno inteso partecipare in forma associata, anche grazie allo stimolo proveniente dal Partenariato Economico e Sociale. Tale proposta prefigura un allargamento del Polo di Barletta ai Comuni di Canosa, Minervino, San Ferdinando, Spinazzola, Trani e Trinitapoli, che dalla rilevazione operata dagli uffici tecnici hanno aree produttive con i criteri previsti dall'avviso regionale. Inoltre, la proposta prevede anche l'allargamento al Comune di Poggiorsini, data la sua vicinanza a Spinazzola, e al progetto dell'Area Interna dell'Alta Murgia, che comprende Poggiorsini, Spinazzola e Miner vino Murge, che può rappresentare un'opportunità per tutta la Bat. IL PRESIDENTE LODISPOTO TO -«Abbiamo rispettato gli impegni assunti con i Comuni della BAT e con il Partenariato Economico e Sociale della BAT, così come definiti nel protocollo d'intesa siglato l'11 novembre scorso - ha detto il presidente della Provincia Bernardo Lodispoto - Siamo riusciti a presentare alla Regione Puglia la proposta del **Sistema** Territoriale Integrato Retro portuale della Bat, al fine di allargare la Zona Economica Speciale del Polo di Barletta, che già attualmente comprende l'area portuale di Barletta e quella della Zona Industriale di via Trani. Tali zone possono dare un contributo notevole alla attrazione degli investimenti, sia grazie alle più strette integrazioni funzionali ed economiche con i porti di riferimento, sia grazie agli incentivi economici, finanziari e amministrativi previsti». «Devo ringraziare quanti hanno collaborato al progetto da un punto di vista politico e tecnico, quest'ultimo svolto dalle stesse strutture provinciali afferenti al Settore VI e da quelle del Partenariato Economico e Sociale della BAT -prosegue - Durante la fase di preparazione abbiamo avuto una interlocuzione stretta con l'Assessorato allo sviluppo economico della Regione Puglia, responsabile delle ZES, così da preparare la migliore proposta possibile. Mi preme sottolineare, che a prescindere dai risultati della graduatoria regionale sulle Zes, i Comuni e il Partenariato Economico e Sociale della Bat, grazie al protocollo sottoscritto l'11 novembre scorso, hanno dato avvio a una fase di riflessione sulla governance delle aree produttive della Bat, al fine di strutturare una gestione associata e coordinata delle stesse, condizione indispensabile per pensare a un nuovo loro ruolo in un mondo profondamente cambiato rispetto a quando sono state pensate nei decenni scorsi». «Questo - continua Lodispoto - mi porta a pensare che, a prescindere dai risultati della graduatoria regionale, possiamo sin d'ora iniziare a lavorare per questa nuova governance e che soprattutto gli incentivi fiscali e amministrativi locali costituiscono ambiti su cui sperimentare azioni endogene ed auto-organizzate di incentivazione economica e di semplificazione amministrativa, tutto ciò a prescindere dalle vicende legate alle ZES, secondo le indicazioni già delineate nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale-PTCP. Al di là di considerazioni più tecniche l'esperienza condotta in questo tempo per la predisposizione della candidatura ha premesso di prendere coscienza circa la necessità di intendere la dimensione produttiva della BAT come **sistema** resiliente, ovvero in grado di potersi adattare alle dinamiche evolutive del mercato ed alla spinte di riconversione verso settori nuovi, più dettati dalle vocazioni dei territori (economia del mare, multifunzionalità agricola, green economy, ect.) e meglio reagenti rispetto ai sistemi ambientali coinvolti (la possibilità di avviare una attività di conversione delle aree produttive esistenti in Aree Produttive Paesaggisticamente e Ecologicamente Attrezzate -APPEA)». LO SVILUPPO DELLA BAT «La Provincia riprende a ragionare in termini di sviluppo sulla base di un'alleanza spesso auspicata tra pianificazione territoriale e programmazione nel pieno rispetto delle funzioni attribuite dalla Legge 56/2014, che vedono le stesse province enti deputati alla costruzione di strumenti di sviluppo strategico del territorio conclude Lodispoto - Si prende così coscienza circa il ruolo di "cerniera" esercitato da questo territorio provinciale tra le due principali strategie di sviluppo del Mezzogiorno: quella del corridoio adriatico (nord-sud) e quella delle aree interne».

CONVEGNO SVOLTO A BRINDISI IL TERZO MEETING NAZIONALE CON INTERESSANTI PROPOSTE

Il porto nell' itinerario delle «Rotte di Enea»

Nell' Auditorium del Museo Ribezzo, si è tenuto il 3° Meeting Italiano «La rotta di Enea: il Mediterraneo, Virgilio e la Puglia». I temi trattati sono stati sia di natura culturale che economica. L' interessantissimo convegno nazionale si è svolto a Brindisi, ospitando: l' Associazione Rotta di Enea, con la qualificata presenza del suo brillante Pres. Giovanni Cafiero, di Barbara Toce (Vicepres. Congresso Poteri Locali del Consiglio d' Europa), dell' archeologo Prof. Neritan Ceka di Butrinto e del Prof. Paolo Fedeli (emerito di Letteratura Latina nell' UniBari) e l' attore Andrea Sirianni che ha letto brani dell' Eneide e del libro di Herman Broch «Morte di Virgilio». Altri ospiti, per la Puglia: Assessore regionale Loredana Capone, Matteo Dusconi (Unioncamere Puglia), Puglia Promozione, Giuseppe Danese (Pres. Distretto Nautico Pugliese). Per Brindisi: il Sindaco Riccardo Rossi, Alfredo Malcarne (Pres. CCIAA e Pres. Naz. Assonautica), Rosy Barretta (Pres. Ass. Brindisi e le Antiche Strade) e Mina Piazza (Architetto). Ha aperto i lavori il Sindaco che, sebbene febbricitante, ha voluto esserci, per testimoniare l' importanza dell' evento nell' ambito della rilevanza che l' Amministrazione Comunale intende dare alla figura del Sommo Poeta latino Virgilio, morto il 21 Set del 19 aC a Brindisi. Il tutto in un piano di valorizzazione sia storico -culturale che turistico internazionale del territorio, corroborato dalla suggestione che una rotta di navigazione epica come quella di Enea è capace di evocare nei potenziali fruitori di qualsiasi età e di ogni luogo. A seguire, ha preso la parola Alfredo Malcarne, illustrando gli aspetti logistici e le ricadute economiche possibili sul nostro territorio, per poi offrire le sue riflessioni sul significato del viaggio e della sua trasformazione da semplice mezzo per arrivare, a fine ultimo di cui godere. Ha poi letto una comunicazione di Danilo Urso: «Sono certo che al grande amico Rino Malcarne, che vorrei oggi fosse ricordato attraverso queste poche parole, sarebbero piaciuti immensamente tali itinerari della conoscenza condivisa, capaci di evocare quelle suggestioni e quelle atmosfere della tradizione classica (ed al tempo stesso popolare), a cui la mente fulgida e fantasiosa di Rino attingeva con quella insaziabile curiosità che lo rendeva intellettualmente giovane». Ha poi passato la parola a Rosy Barretta, per comunicare l' avvio della Raccolta Firme finalizzata alla sensibilizzazione dei cittadini per l' Istituzione di una Giornata Virgiliana, da tenersi ogni anno a Brindisi, il primo Sabato che precede il 21 Settembre (morte di Virgilio) per celebrare degnamente la rinascita dell' in teresse della città verso il Sommo Poeta latino. «Ovviamente l' iniziativa deve partire dai luoghi istituzionali deputati alla formazione culturale e civile, quindi dalle Scuole», ha detto, sottolineando lo spirito costruttivo e sinergico che le Associazioni e tutti i Cittadini intendono attivare a supporto dell' azione degli Enti preposti. Ha precisato che tale idea era stata originariamente offerta alla Città da Danilo Urso, già riscuotendo l' accoglimento entusiastico del Sindaco Rossi. Ed ha ribadito che «a Brindisi c' è sempre un' emergenza in più da fronteggiare, che gli Amministratori si trovano a dover inseguire. Dobbiamo quindi tutti insieme contribuire al bene comune, sostenendoli». Con queste premesse, siamo convinti che, con le sue potenzialità, Brindisi è in grado di partire bene. E... di «aggiustare la rotta».



Brindisi Report

Brindisi

Il porto di Brindisi entra nell' itinerario della

Presso il museo Ribezzo si è tenuto il 3° Meeting Italiano "La rotta di Enea: il Mediterraneo, Virgilio e la Puglia. L' arrivo di Enea in Italia"

BRINDISI - Sabato 23 Novembre, nell' Auditorium del Museo Ribezzo in Piazza Duomo, si è tenuto il 3° Meeting Italiano "La rotta di Enea: il Mediterraneo, Virgilio e la Puglia. L' arrivo di Enea in Italia". I temi trattati, di natura sia culturale che economica, sono stati: la promozione del turismo culturale, la valorizzazione delle Memorie Virgiliane, l' Archeologia, i paesaggi rurali e pastorali, le coste e l' Economia del Mare in Puglia. L' interessantissimo e partecipato convegno nazionale si è svolto a **Brindisi**, ospitando: l' Associazione Rotta di Enea, con la qualificata presenza del suo brillante Presidente Giovanni Cafiero, di Barbara Toce (Vicepresidente del Congresso dei Poteri Locali del Consiglio d' Europa), dell' archeologo Professor Neritan Ceka di Butrinto (già Ambasciatore della Repubblica di Albania in Italia) e del Prof. Paolo Fedeli (già ordinario di Filologia Classica nell' Università di Friburgo e Prof. emerito di Letteratura Latina nell' Università di Bari) e l' attore Andrea Sirianni ("Teatri a Sud", Lecce) che ha letto brani dell' Eneide e del libro di Herman Broch "Morte di Virgilio". Altri ospiti, in rappresentanza della Puglia: l' attivissimo Assessore Loredana Capone (che ha fatto pervenire il suo indirizzo di saluto e le sue scuse perché impossibilitata ad intervenire a causa di un impegno imprevisto), Matteo Dusconi (Unioncamere Puglia), Puglia Promozione, Giuseppe Danese (Presidente Distretto Nautico Pugliese). In rappresentanza di **Brindisi** erano presenti: il Sindaco Riccardo Rossi, Alfredo Malcarne (Presidente della Cciaa, nonché Presidente Nazionale di Assonautica), Rosy Barretta (Presidente dell' Associazione **Brindisi** e le Antiche Strade), Mina Piazza (Architetto Libero Professionista, Associazione **Brindisi** e le Antiche Strade). Ha aperto i lavori il sindaco che, sebbene febbricitante, ha voluto esserci, per testimoniare l' importanza dell' evento nell' ambito della rilevanza che l' Amministrazione Comunale ha in animo di dare alla figura del Sommo Poeta latino Publio Virgilio Marone, morto il 21 Settembre del 19 aC nella città di **Brindisi**. Il tutto in un piano di valorizzazione del territorio non solo dal punto di vista storico e culturale, ma anche sotto il profilo turistico internazionale corroborato dalla suggestione che una rotta di navigazione epica come quella di Enea è capace di evocare nei potenziali fruitori di qualsiasi età, provenienti da ogni luogo. Questo inserimento di **Brindisi** e del suo magnifico **porto** negli itinerari di interesse della "Rotta di Enea", considerata la certezza storica della morte di Virgilio nella nostra città, consentirà a **Brindisi** di fruire della leva moltiplicatrice della sua attrattiva costituita dall' essere un nodo essenziale del sistema a rete che si viene formando. Un ulteriore passo sarà quello del coinvolgimento istituzionale degli altri due Comuni che Virgilio aveva a cuore: Mantova (la Sua città natale) e Napoli, dove riposano le sue spoglie mortali. A seguire, ha preso la parola Alfredo Malcarne, che ha illustrato dapprima gli aspetti logistici e le ricadute economiche possibili sul nostro territorio, per poi offrire le sue riflessioni (ad un uditorio attentissimo) sul significato del viaggio e della sua trasformazione, in questo caso, da semplice mezzo per arrivare, a fine ultimo di cui godere, liberandosi dall' ansia di dover raggiungere una meta. In questo, la meta in sé non è un **porto** materiale di arrivo, ma la dimensione suggestiva (a tratti intima ed immateriale) del viaggio stesso. Alfredo Malcarne ha poi proseguito leggendo una comunicazione fatta pervenire da Danilo Urso che, nello scusarsi per la propria assenza e nel fare i complimenti alla "Rotta di Enea" ed a tutti i convegnisti intervenuti per la pregevolissima iniziativa, ha così inteso ricordare il padre: "Sono certo che al grande Amico Rino Malcarne, che vorrei oggi venisse ricordato almeno attraverso queste poche parole,

Brindisi Report

Brindisi

sarebbero piaciuti immensamente tali itinerari della conoscenza condivisa, capaci di evocare quelle suggestioni e quelle atmosfere della tradizione classica (ed al tempo stesso popolare), a cui la mente fulgida e fantasiosa di Rino attingeva con quella insaziabile curiosità che lo rendeva intellettualmente il più giovane brindisino tra tutte le generazioni. Non potrò mai dimenticare, con la gratitudine per l' ascolto attento di cui sempre mi onorava, le ore che abbiamo passato insieme con il naso all' insù ammirando gli splendidi monumenti di **Brindisi**." Malcarne ha poi passato la parola a Rosy Barretta, per leggere un' importante comunicazione per la Raccolta Firme finalizzata alla sensibilizzazione dei cittadini per l' Istituzione di una Giornata Virgiliana, da tenersi ogni anno a **Brindisi**, il primo Sabato che precede il 21 Settembre (morte di Virgilio) per celebrare degnamente la rinascita dell' interesse della città verso il Sommo Poeta latino. "Ovviamente l' iniziativa deve partire dai Luoghi Istituzionali deputati alla formazione culturale e civile, quindi dalle Scuole", ha detto la Barretta, sottolineando lo spirito costruttivo e sinergico che le Associazioni e tutti i Cittadini intendono attivare a supporto dell' azione degli Enti preposti, a cominciare da Comune e Provincia. Ha tenuto a precisare che tale semplice idea era stata originariamente offerta alla Città da Danilo Urso ed aveva già riscosso l' accoglimento cordiale ed entusiastico del Sindaco Rossi. Ed ha ribadito che "si sa: a **Brindisi** c' è sempre un' emergenza in più da fronteggiare, che gli Amministratori si trovano a dover inseguire. Dobbiamo quindi essere tutti responsabilizzati e contribuire insieme al perseguimento del bene comune, sostenendoli". Con queste premesse, siamo.

Anche i sindaci firmano patto per nuovo modello di sviluppo

Già sottoscritto da Comune, Provincia, Camera di Commercio e Autorità portuale

I sindaci della provincia di Taranto hanno condiviso e firmato l'accordo «Un Nuovo Modello di Sviluppo. Costruire il futuro dell'economia tarantina», già sottoscritto da Camera di commercio, Comune e Provincia di Taranto, **Autorità** di Sistema **Portuale** del Mar Ionio il 18 novembre scorso. Con la firma di un addendum che diventa parte integrante e sostanziale dell'in - tesa originaria, «i sindaci - spiega una nota della Camera di Commercio - si sono impegnati a concorrere alla attuazione delle azioni consequenziali, costituendo a tutti gli effetti la compagine unitaria di tutti gli Enti pubblici locali tanto per l'emergenza Ilva, quanto per la progettazione degli interventi di medio e lungo periodo». L'obiettivo è quello di «operare congiuntamente non solo sulle situazioni emergenziali, ma anche avviare il necessario lavoro di costruzione di un nuovo modello di crescita sostenibile del territorio». L'ampliamento dell'accordo, osserva infine la Camera di Commercio, «va nel senso della strutturazione di un fronte interlocutorio nei confronti del Governo che sia finalmente unico e pienamente rappresentativo, capace di incidere in modo proattivo e preventivo sulle scelte sociali, economiche e ambientali che riguardano l'area tarantina nel suo complesso». Tra gli obiettivi c'è quello di «individuare le azioni urgenti per la messa in sicurezza di territorio, imprese, lavoratori e le strategie di medio e lungo termine finalizzate alla diversificazione ed allo sviluppo sostenibile dell'economia tarantina» e definire «le modalità di partenariato e cooperazione istituzionale, di interazione con il Governo regionale e nazionale, nonché quelle di coinvolgimento della comunità, anche volte alla accelerazione delle iniziative di innovazione sociale». Gli enti concordano, inoltre, sulla opportunità di «interessare immediatamente al partenariato gli altri Enti pubblici locali e le Istituzioni accademiche anche ai fini della tempestiva costituzione di un gruppo di lavoro tecnico -scientifico per l' analisi dello stato dell' arte e lo studio delle soluzioni». Nel documento viene ripercorsa la storia dell' acciaio a Taranto e viene ricordato che «l' area tarantina, già perimetrata nel 2000 come sito d' interesse nazionale per le drammatiche problematiche di inquinamento, è in realtà letteralmente devastata sotto il profilo ambientale e sanitario. Le responsabilità, enormi, gravissime, sono anche dell' impresa siderurgica». Si legge che «Ilva viene affidata ad una gestione commissariale, sostanzialmente ritornando sotto l' egida dello Stato italiano. Molti decreti ne impediscono la chiusura. Le imprese dell' in dotto, già provate dalla crisi internazionale, restano in piedi a stento, vantando ingenti crediti a tutt' oggi non rifusi (ben 150 milioni di euro)». Si viene così alla stipula dell' accordo con ArcelorMittal del 2018 fino al divorzio annunciato lo scorso 4 novembre. «La "questione Taranto" giunge al massimo livello emergenziale: per i lavoratori diretti e dell' indotto - è scritto nel documento - per le prospettive di risanamento ambientale e per quelle sanitarie, per la produzione ridotta che incide negativamente sul PIL e sull' export nazionale, sulla capacità degli stabilimenti collegati, sulle attività del Porto di Taranto, per l' indotto tutto, con i crediti ancora una volta bloccati (50 milioni di euro che si sommano ai precedenti, per un bilancio negativo di 200 milioni di euro sottratti alle imprese, ai possibili investimenti, all' economia locale nel suo complesso). Si profila nuovamente il collasso di un intero sistema, che trascinerrebbe con sé l' intero manifatturiero italiano collegato alla siderurgia tarantina».



I sindaci aderiscono all' intesa territoriale

Su invito del Presidente della Camera di commercio Luigi Sportelli, per conto dell' intesa con Comune di Taranto, Provincia e **Autorità di Sistema Portuale**, si sono riuniti nella Cittadella delle imprese ieri i sindaci dei Comuni della provincia per condividere l' accordo Un nuovo modello di sviluppo. Costruire il futuro dell' economia tarantina, già sottoscritto dai quattro enti il 18 novembr . Con la firma di un addendum che diventa parte integrante e sostanziale dell' intesa originaria, i sindaci si sono impegnati a costituire la compagine unitaria di tutti gli enti pubblici locali per interventi di medio e lungo periodo.

The screenshot shows a newspaper page with the following content:

- Top Section:** "Ctp, i sindacati: «Si naviga a vista»". Sub-headline: "Anziosa una replica di Filii, Ultrasporti e Falta".
- Middle Section:** "I segreti di consorzio stemperanti". Sub-headline: "Ripetere il confronto al tavolo".
- Bottom Section:** "Eccellenze della regione nel pianeta". Sub-headline: "I premiati di 'Pugliesi nel Mondo'".
- Other Text:** "«Qualificati e precisi»", "Lavoro e sviluppo", "Taranto cronaca", "26", "Venerdì 26 novembre 2019".
- Images:** A bus and a group of people sitting at a table.

La Nazione (ed. Pisa)

Taranto

Scommettere sulla risorsa acqua Taranto, dall' industria alla cultura

La manifestazione di Pisa accende i riflettori sulla cronaca *Intervista a Di Blasio, Autorità portuale del mare Ionio*

PISA «L' Acqua non è una opzione, è l' elemento che avvolge una comunità che deve solo rendersene conto e agire di conseguenza. La scommessa? Pensare alla risorsa acqua come una concreta possibilità di migliorare la vita dei cittadini e generare iniziative sostenibili. Le istituzioni devono promuovere e creare le condizioni, gli operatori e le imprese - anche innovative e startup - devono produrre idee». Fulvio Lino Di Blasio, segretario generale dell' **Autorità portuale** (AdSP) del Mare Ionio interviene sul tema Tempodacqua accendendo un faro sulla città di Taranto che in queste settimane è sotto gli occhi del Paese e del mondo.

Quale lo stato delle trattative in corso? «In queste settimane abbiamo lavorato con la Presidenza del Consiglio, con il MIT e il MISE per stimare l' impatto della vicenda Arcelor Mittal sul porto e sul suo ecosistema, per fare il punto sui progetti in essere e identificare nuove progettualità in ambito infrastrutturale, ambientale, energetico, turistico e dell' innovazione. Le potenzialità sono enormi, le risorse ci sono, va assicurata efficienza e trasparenza nell' execution e nella ricaduta di tali iniziative e risorse sulla città». **I numeri del vostro Porto?** Il settore delle crociere è quello in cui è più evidente come lo sviluppo venga dall' acqua: siamo passati dalle 3 toccate del 2018 alla previsione di 11 toccate nel 2020 e 17/18 nel 2021. Taranto sta acquisendo sempre più credibilità in un mercato in grande crescita. Ora stiamo lavorando con tutti gli attori locali per qualificare l' offerta culturale e turistica e per animare l' ecosistema per gestire al meglio questa grande opportunità. **Occasioni di dialogo con il mondo della progettazione?** «Il Porto sta lavorando con il Comune per dare continuità tra waterfront in mar Grande, città vecchia e waterfront in mar Piccolo. L' AdSP sta lavorando alla riqualificazione del collegamento porto città vecchia, nonché al waterfront lato mar Grande. Il piano interventi della città vecchia di Taranto elaborato dal Comune - 120 milioni di euro - prevede la riqualificazione dell' area con la creazione del distretto seafood, con piazze per usi commerciali artigianali, la riqualificazione delle mura della città vecchia e palazzi storici con relativi ipogei che affacciano sul waterfront». Acqua non è solo waterfront. **Iniziativa in corso?** «Tra le idee più interessanti un progetto di generazione di energia da moto ondoso, un progetto di generazione di energia eolica con un sistema di turbine, oltre al già esistente primo impianto off- shore di pale eoliche del Mediterraneo». **Lezioni internazionali?** «L' insegnamento maggiore sta nella capacità di gestire a livello manageriale i processi complessi,



La Nazione (ed. Pisa)

Taranto

valorizzando al meglio le risorse pubbliche disponibili e guardando sempre alla sostenibilità, anche economica, dei progetti». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

EMERGENZA MIGRANTI IL VIMINALE HA INVECE INDICATO POZZALLO COME PORTO SICURO DELLA «AITA MARI», NAVE DI UNA ONG SPAGNOLA

Open arms approda a Taranto

E si cercano le vittime del naufragio a Lampedusa: i dispersi sarebbero sedici

PALERMO. Quando hanno recuperato il suo corpo ormai senza vita e hanno cercato di capire chi fosse, hanno trovato nelle sue tasche il suo passaporto e quello delle sue due bambine. Loro sono salve e si trovano nell' hotspot di contrada Imbriacola, ma non abbracceranno più la loro mamma, una giovane marocchina che ha tentato la traversata del Mediterraneo per garantire una vita migliore alla sua famiglia. Erano in tanti su quella barca: ai poliziotti della squadra mobile di Agrigento, i migranti hanno detto che sul barcone di dieci metri, naufragato sabato scorso a un miglio dalla costa di Lampedusa, erano in 170, partiti dalla Libia. I dispersi, dunque, sono 16. L'altro ieri erano stati recuperati cinque cadaveri, tutti di donne. Anche ieri le ricerche sono andate avanti, mentre le condizioni del mare continuano ad essere pessime, tanto che il traghetto di linea per Porto Empedocle ha sospeso i collegamenti, costringendo i 149 sopravvissuti - di varie nazionalità: eritrei, algerini, somali, nigeriani, bengalesi - a prolungare la loro permanenza nell' hotspot. Sulla sciagura la procura di Agrigento ha aperto un'inchiesta, coordinata dall'aggiunto Salvatore Vella, per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina, naufragio e omicidio colposo plurimo. Il «film» della tragedia è in alcuni frammenti di un video girato durante le concitate operazioni di soccorso in mare che hanno portato al salvataggio di 149 migranti e diffuso dalla Guardia Costiera. Nelle immagini si vedono i soccorritori lanciare in mare salvagente e parabordi per consentire ai naufraghi di rimanere a galla. Ad ogni naufrago sollevato sulla motovedetta, i militari tirano un sospiro di sollievo, mentre tutt'attorno si sentono le urla disperate dei migranti. Tra i sopravvissuti ci sono anche un bambino che ha meno di un anno e un ipovedente. Nel pomeriggio, a Lampedusa, gli stessi superstiti hanno avuto la possibilità di vedere le immagini del naufragio, dopo che qualcuno le ha postate su Face book. Intanto, dopo aver assegnato Taranto come porto per l'approdo della Open Arms, il Viminale ha indicato Pozzallo alla Aita Mari, la nave della Ong spagnola «Salvamento Marítimo Humanitario» che ha a bordo 78 migranti soccorsi al largo della Libia. Per entrambe le navi, fa sapere il ministero, «è stata avviata la procedura per la ricollocazione a livello europeo dei migranti». La richiesta è stata presentata congiuntamente dai quattro paesi che hanno firmato il pre-accordo de La Valletta: Italia, Germania, Francia e Malta. «In questi ultimi sbarchi si è verificata una cosa mai accaduta prima: prima era l'Italia che faceva la richiesta di redistribuzione in Europa dei migranti che arrivavano, questa volta è stata la Germania a farla», ha detto la ministra dell'Interno Luciana Lamorgese dopo la concessione del porto di sbarco alla Aita Mari. «È la prima volta che si verifica - ha aggiunto - e ne sono lieta perché vuol dire che l'attività che stiamo portando avanti da due mesi e mezzo -tre sta avendo i suoi effetti. Certo, non è che questo risolva il problema, però secondo è un segnale molto importante che l'Europa sta dando».



Avviata la macchina dell' accoglienza del Comune

In porto arriva oggi la nave «Open Arms» previsto lo sbarco di 62 migranti

Il porto di Taranto torna ad accogliere i migranti salvati in mezzo al mare dalle navi delle organizzazioni umanitarie. È previsto infatti per oggi lo sbarco, a Taranto, di 62 migranti ospitati a bordo della «Open Arms». «Le persone che arrivano saranno assistite dalla macchina dell' accoglienza delle istituzioni locali ormai rodada. Dopo le prime cure e l' identificazione, gli eventuali minori non accompagnati - spiega il Comune di Taranto - saranno distribuiti nelle strutture dislocate nel territorio nazionale. Chi si occupa della accoglienza chiede solo bustine di the, di zucchero e bicchieri da lasciare presso la Chiesa Corpus Domini». «A bordo abbiamo una situazione molto critica, abbiamo un ragazzo a cui hanno sparato. Dobbiamo richiedere l' evacuazione. Abbiamo anche persone con delle forti ustioni dovute alla benzina, abbiamo 26 minori in totale di cui 24 non accompagnati», dice Riccardo Gatti, capo missione di Open Arms, l' imbarcazione che nei giorni scorsi ha tratto in salvo 73 persone. I migranti saranno suddivisi in base al preaccordo di La Valletta ha precisato la ministra dell' Interno Luciana Lamorgese dopo la concessione del porto di sbarco da parte del Viminale alla Open Arms.

L'INDAGINE BLITZ DI FINANZA E CAPITANERIA
LA SICUREZZA DELLA PROCURA
Arrivano le intercettazioni dell'operazione del Comune in porto arriva oggi la nave Open Arms previsto lo sbarco di 62 migranti

Pesca con le bombe scattano 5 arresti

L'accusa è di disastro ambientale, eseguita l'ordinanza

«T-Rex», battaglia sulle intercettazioni
L'aspetti per la disamina, la decisione dei giudici tra una settimana

Igiene assai carente chiuso un panificio
C'è sentenza d'appello per gli «Stipendi d'oro»

Nel porto in arrivo altre 62 persone

Processo all'ex presidente-Provincia ieri una raffica di eccezioni della difesa Il 2 dicembre i giudici del tribunale si esprimeranno su tutte le questioni

Taranto continua ad essere una «città di accoglienza». È infatti previsto per la giornata di domani lo sbarco di sessantadue migranti presso il **porto di Taranto**. Le persone che arrivano saranno come sempre assistite dalla macchina dell'accoglienza delle istituzioni locali, che è da considerare ormai rodata ed efficiente. Dopo le prime cure e dopo le procedure di identificazione a cui saranno sottoposti i migranti, gli eventuali minori non accompagnati saranno distribuiti nelle strutture dislocate nel territorio nazionale. Per la cronaca, da parte di quanti si stanno occupando della accoglienza dei nuovi migranti in arrivo, c'è solo una richiesta di rifornimenti di the, di zucchero e di bicchieri. Chi volesse contribuire in qualche modo a rifornire di questi materiali le organizzazioni che operano nell'accoglienza dei migranti può recarsi già da oggi presso la Chiesa Corpus Domini del quartiere Paolo VI. In questa maniera potrà essere realizzata quella solidarietà che **Taranto** ha già dimostrato in tutte le circostanze in cui è stata chiamata.

Taranto cronaca

Tecnico assunto: indagato sindaco di Fragagnano

Un tecnico assunto per il cantiere di un edificio di viale... indagato sindaco di Fragagnano. Il sindaco di Fragagnano, Giuseppe... è stato indagato per aver assunto un tecnico... senza averne diritto.

Si decide sulle intercettazioni

Il 2 dicembre i giudici del tribunale si esprimeranno su tutte le questioni. Il processo all'ex presidente-Provincia... ieri una raffica di eccezioni della difesa.

Migranti

Nel porto in arrivo altre 62 persone. Domani, 27 novembre, presso il porto di Taranto... saranno sbarcati altri 62 migranti.

Settore	Articolo	Autore
Politica	Il sindaco di Fragagnano indagato	Giuseppe...
Giustizia	Si decide sulle intercettazioni	Il 2 dicembre i giudici del tribunale...
Immigrazione	Migranti: nel porto in arrivo altre 62 persone	Domani, 27 novembre, presso il porto di Taranto...

Le Ong si buttano sui porti riaperti In 24 ore sbarcano 151 africani

Via libera all' attracco a Lampedusa e Taranto. Poi di nuovo a caccia nelle acque libiche

sarina biraghiPorti aperti alle Ong. Ovvero, entrano tutti coloro che ne facciano richiesta. Come annunciato domenica pomeriggio in tv, il ministro Luciana Lamorgese, convinta di essere in grado insieme al suo governo giallorosso di poter gestire il problema immigrazione, ha accolto le navi Open Arms e Aita Mari, le due Ong spagnole che da 3 giorni erano davanti le coste della Sicilia orientale con 151 persone a bordo (sono stati recuperati anche 5 cadaveri di donne). I 78 migranti soccorsi dalla Aita Mari, sono sbarcati a Pozzallo, i 73 della Open Arms nel porto di Taranto. In zona Sar libica, invece resta la Alan Kurdi della ong tedesca Sea Eye, mentre la Ocean Viking, la nave gestita dalle ong Medici Senza Frontiere (Msf) e Sos Mediterranee, sabato ha fatto scendere a Messina 215 persone, di cui un terzo minorenni. Ieri è stata avviata la procedura per la ricollocazione a livello europeo dei migranti a bordo della Open Arms e della Aita Mari. Soddisfatta la ministra perché «con l' accordo di Malta c' è stato un grande passo avanti. Da Francia e Germania è stato chiesto a Italia e Malta di fare una richiesta congiunta per la suddivisione dei migranti. Per me è un segnale positivo, sta cambiando l' orientamento per affrontare il problema. È un problema europeo. È la prima volta che accade una cosa di questo genere». Un fatto storico secondo l' ex prefetto mentre si era già verificato con il precedente governo anche se trattandosi di un meccanismo su base volontaria, Francia, Germania e Malta si limitarono a prendere un numero esiguo di migranti lasciando il grosso all' Italia. E se il senatore Stefano Candiani ed il deputato Nicola Molteni, entrambi sottosegretari leghisti parlano di «bluff sui ricollocamenti», l' ex ministro dell' interno Matteo Salvini è lapidario: «Le Ong ordinano e il Viminale obbedisce. Governo di incapaci e calabraghe! Con i porti aperti più sbarchi, più partenze, più morti in mare e più affari per i trafficanti. Vergogna!». «È inaccettabile che il ministro dell' Interno e il governo cambino la linea politica sull' accoglienza e sui porti chiusi. Ci opporremo con fermezza a modifiche che rischiano di rendere l' Italia un immenso campo profughi. La nostra linea è sempre la stessa ed è incentrata sulla severità che parta dal blocco navale», ha invece dichiarato il capogruppo in Senato di Fdi Luca Ciriani. Venerdì scorso, infatti, l' Oim, l' Organizzazione internazionale per le migrazioni, aveva sottolineato che nell' arco di 48 ore erano state scoperte 9 imbarcazioni con 700 migranti a bordo sulla rotta del Mediterraneo centrale. Parlando degli accordi passati tra l' Italia e la Libia Lamorgese ha ribadito che «Bisogna chiudere gradualmente i campi detenzione in Libia e accelerare il percorso per creare corridoi umanitari». Essendo convinta di aver praticamente risolto la questione immigrati, il ministro Luciana Lamorgese, ha annunciato novità anche sul contestato decreto Sicurezza che sarà cambiato: «Io ho la bozza dei provvedimenti pronta, ora dovrò parlarne con il presidente del consiglio e poi sarà portata in consiglio dei ministri per le valutazioni politiche del caso. Ho già detto che i decreti, alla luce delle osservazioni da parte della presidenza della Repubblica dovranno avere degli aggiustamenti». Una modifica contro cui si oppone fermamente il gruppo di Fratelli d' Italia in senato. «Con la modifica il ministro va ad inficiare l' intensità del provvedimento», afferma la senatrice di Fdi Elda Turco Bulgherini, «Inoltre si crea confusione sul ruolo del ministro dell' Interno con quello



La Verità

Taranto

dei Trasporti. Infatti, mentre il secondo ha competenza sulle navi e sul mare, andando a decidere se chiudere o aprire un porto, il primo ha competenza sullo sbarco ed ecco perché una nave Ong può entrare nel porto ma poi non può far scendere gli immigrati».

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata)

Manfredonia

MANFREDONIA L' ON. ANTONIO TASSO AVEVA SOLLECITATO IL GOVERNO A FAVORIRE UN CONCORSO DI IDEE PER SALVARE LA STRUTTURA

«A fine anno si decide il futuro del porto industriale alti fondali»

Il sottosegretario Traversi: «Vanno prima superate le restrizioni vigenti»

MANFREDONIA. «Per affrontare tale problematica, considerata l' estrema complessità delle attività richieste, è stato affidato apposito incarico di consulenza professionale specialistica per le valutazioni sulla sicurezza strutturale delle opere in argomento. Sono quindi in corso una serie di verifiche documentali e strumentali su ogni componente strutturale, al fine di poter finalizzare gli obiettivi su esposti»: così il sottosegretario Roberto Traversi, rispondendo all' interrogazione rivoltagli dal deputato manfredoniano Antonjo Tasso, preoccupato della situazione non certo edificante in cui versa il porto alti fondali di Manfredonia L' on. Tasso nel rilevare come «sin dalla sua costruzione (1976) al Porto Alti Fondali (industriale) di Manfredonia, non è stato praticato nessun intervento manutentivo di particolare rilevanza» che «dal 1990 questa struttura è dotata di nastri trasportatori di merci, per un investimento di circa 80 miliardi di lire che lievito con il tempo a 160, che non saranno mai nemmeno collaudati» e che «a giudizio di alcuni tecnici il Porto alti fondali di Manfredonia è un' opera da salvare, poiché realizzata in modo futuristico rispetto ai tempi della sua ideazione, così come i nastri trasportatori, sarebbe un peccato ed un costo eccessivo eliminarli, occorrerebbe un concorso di idee per il loro riutilizzo, scelte che farà chi di dovere». Evidenziato poi come «l' imprenditoria locale ha fatto affidamento sull' infrastruttura, consolidando i traffici connessi all' agricoltura, attirando traffici commerciali innovativi, come quelli della "green wind energy" e cercando di sviluppare il traffico turistico con navi crocieristiche», l' on. Tasso ha chiesto al Governo «quali iniziative intende assumere, per quanto di competenza, a sostegno di un' opera strategica per tutta l' area economica dell' Alta Puglia, del Molise e della Basilicata, anche in considerazione dell' attuazione della Zona economica speciale Adriatica che, senza il porto, vedrebbe venir meno il requisito legale per la sua costituzione». Il sottosegretario Traversi, dal canto suo, citando un report dell' **Autorità di sistema portuale** del Mare Adriatico Meridionale, ha insistito sui "freni" esistenti. Il sottosegretario ha ricordato «le restrizioni e le limitazioni all' uso del Bacino Alti Fondali imposte nel tempo, su tutte con una Ordinanza della Capitaneria di Porto del 2002, basate su studi e approfondimenti tecnici del competente Provveditorato alle Opere Pubbliche» e dunque gli obiettivi propostisi dalla **Autorità di sistema portuale**, e cioè: «adottare i provvedimenti per l' adeguamento delle opere in termini strutturali; stimare l' evoluzione dei fenomeni di degrado; stabilire l' idoneità dell' opera all' esercizio dell' uso al quale è attualmente soggetta; valutare la congruità dei costi previsti nel progetto definitivo del 2009, tenuto conto dello stato delle strutture e della nuova disciplina normativa in vigore». Il rappresentante di Governo ha quindi rinviato «individuazione delle opportune azioni da intraprendere sia per il mantenimento delle attuali condizioni d' uso che per il superamento delle restrizioni vigenti, al termine delle verifiche, previste per la fine del corrente anno». Quanto ai nastri trasportatori, altro argomento toccato dall' on. Tasso, «l' **Autorità di Sistema Portuale** - ha aggiunto Traversi, ha rappresentato di essersi adoperata nei confronti del Consorzio Asi per la sua rimozione».



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Le gru tra le più grandi del mondo

In arrivo oggi dalla Cina hanno un braccio operativo che copre 24 file di container

GIOIA TAURO - Sono verdi e non blu come le altre le nuove gru ordinate dal gruppo Msc che serviranno a rafforzare la dotazione del porto di Gioia Tauro che si appresta a vivere un momento di forti trasformazioni positive. La nave con le nuove gru è arrivata ieri mattina in rada e oggi farà il suo ingresso in porto per poi essere collocate sulle banchine dello scalo nei prossimi giorni. Partite dalla Cina, dal porto di Dalian Quanshui a bordo della nave Zhi Xian Zhi Xing il 31 Agosto scorso, hanno circumnavigato l' Africa, perché troppo alte per poter attraversare il canale di Suez. Si tratta Gantry cranes, a cui faranno seguito altrettante nel 2020, una tipologia di gru a cavalletto tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da 22 mila teus con un braccio d' estensione che copre ben 24 file di containers. Una volta giunte in porto, le complesse fasi di sbarco richiederanno una settimana circa di lavoro e saranno seguite da una fase di test che durerà alcuni mesi. I numeri delle Ship To Shore sono imponenti: ogni gru è, infatti, alta oltre 87 metri (con il braccio a parcheggio di 132 metri) e uno "sbraccio" in grado di manovrare fino a 24 file di container in senso orizzontale. La portata è di 65 tonnellate in configurazione "twin lift" e 75 in configurazione "sotto gancio". Si tratta di equipaggiamenti di ultima generazione, tecnologicamente avanzati, che rispondono ai più elevati standard di mercato, in grado di operare le Ulcs -Ultra large container ships. Obiettivo, quindi, della programmazione della Msc è la piena operatività del piazzale e dei relativi mezzi operanti in porto, attraverso un imponente progetto di rinnovamento dell' equipment in grado di rispondere alle sempre maggiori esigenze di mercato, che richiedono celerità nelle operazioni di trasbordo e di posizionamento dei container in banchina. La nuova cura del rilancio del porto funziona Un cambiamento di strategia quello della Msc che ha già registrato un incremento di traffico di circa il 15,5%, nell' intervallo di tempo compreso tra aprile/ottobre 2019 rispetto allo stesso periodo del 2018. Inserito nello stesso percorso di rilancio dell' intera infrastruttura portuale, e al fine di mantenere il primato nazionale della profondità dei fondali del canale portuale (pari a 18 metri), l' Autorità portuale di Gioia Tauro ha avviato un programma triennale di lavori di manutenzione ordinaria dei fondali portuali. L' obiettivo è quello spianare le dune sottomarine del canale portuale, create dall' azione dinamica delle eliche delle navi durante le manovre di partenza ed attracco alle banchine. Il rifacimento del piazzale Non solo nuove gru e nuovi carrelli ma anche lavori di totale rifacimento dei piazzali e delle vie di corsa che puntano ad assicurare celere mobilità delle gru di banchina e dei mezzi meccanici di movimentazione dei containers e, altresì, a garantire la piena sicurezza del lavoro. Chiara la strategia messa in atto per rilanciare lo scalo calabrese che è stata avviata, nei mesi scorsi, con il graduale rinnovo del parco macchine del piazzale attraverso l' acquisizione di decine di Straddle Carriers Konecranes per un totale complessivo di 32 unità. Si rivedono i giganti del mare L' immediata concretezza della nuova politica dello scalo è stata, anche, la volontà dell' armatore Msc di inserire il porto di Gioia Tauro nelle toccate di riferimento delle tratte internazionali dell' alleanza armatoriale 2M, costituita dalle due compagnie del trasporto marittimo containerizzato Maersk Line e Mediterranean Shipping Company. Un programma importante che, da aprile ad ottobre scorsi, ha visto attraccare al porto di Gioia Tauro 65 Ultra Large Container Vessel della portata superiore ai 19 mila teus. Passo dopo passo, si manifesta, così, la concretezza del Piano degli



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotona Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

investimenti, presentato dal nuovo terminalista Mct, per garantire uno strutturato rilancio dello scalo. In arrivo anche la nomina del nuovo presidente del Sistema Portuale. Le novità per lo scalo non sono finite perché oggi scade il bando per la nomina del nuovo presidente del sistema Portuale del Tirreno Meridionale aperto lo scorso 6 aprile dal Ministro alle Infrastrutture Paola De Micheli. Una decina i curricula giunti presso il Mit che adesso dovranno essere visionati per scegliere il manager al quale affidare per i prossimi 5 anni la gestione dei porti calabresi di Gioia tauro, Crotona e Corigliano Calabro. Solo voci al momento in attesa dell'ufficialità dei soggetti che hanno partecipato al bando per la selezione del nuovo presidente dopo quasi sette anni di commissariamento. La vena polemica di Agostinelli sulla Zes. Nel frattempo il commissario straordinario Andrea Agostinelli che sull'arrivo delle nuove gru ha dichiarato che: "Qui non si tratta di progettualità astratta, ma di investimenti concreti e visibili, cui non fa riscontro, purtroppo, una risposta dello Stato sotto il profilo, ad esempio, di una piena funzionalità della Zes e degli strumenti, penso al credito d'imposta sugli investimenti della logistica, ad essa collegati. Siamo comunque soddisfatti. Il rilancio del porto di Gioia Tauro parte oggi e l'Autorità portuale ha inserito nel suo bilancio previsionale le risorse per coadiuvare lo sforzo del privato". L'obiettivo di Msc è quello di dotare lo scalo di una infrastrutturazione d'avanguardia capace di lavorare portacontainer di sempre maggiori dimensioni per tornare a conquistare la sua naturale posizione di leadership nel circuito internazionale del Mediterraneo.

Porti: in arrivo a Gioia Tauro 3 gru per navi da 22 mila teus

Tra le più grandi al mondo. Tra aprile e ottobre traffici +15,5%

Tra le più grandi al mondo, domani arriveranno nel porto di Gioia Tauro tre gru del tipo Gantry cranes capaci di lavorare navi da 22 mila teus con un braccio d'estensione che copre ben 24 file di container. Lo rende noto l'**Autorità portuale** di Gioia Tauro. "Partite dalla Cina, dal porto di Dalian Quanshui a bordo della nave Zhi Xian Zhi Xing il 31 Agosto scorso - è scritto in una nota - hanno circumnavigato l'Africa, perché troppo alte per poter attraversare il canale di Suez, domani mattina faranno il loro ingresso nel porto. Altre tre arriveranno nel 2020. Si tratta della tipologia di gru a cavalletto tra le più grandi al mondo. Una volta giunte in porto, le complesse fasi di sbarco richiederanno una settimana circa di lavoro e saranno seguite da una fase di test che durerà alcuni mesi". I numeri delle Ship To Shore sono imponenti: ogni gru è, infatti, alta oltre 87 metri (con il braccio a parcheggio di 132 metri) e uno "sbraccio" in grado di manovrare fino a 24 file di container in senso orizzontale. La portata è di 65 tonnellate in configurazione "twin lift" e 75 in configurazione "sotto gancio". Si tratta di equipaggiamenti di ultima generazione, tecnologicamente avanzati, che rispondono ai più elevati standard di mercato, in grado di operare le ULCS - Ultra large container ships. "Obiettivo, quindi, della nuova programmazione - è scritto nella nota - è la piena operatività del piazzale e dei relativi mezzi operanti in porto, attraverso un imponente progetto di rinnovamento dell'equipment in grado di rispondere alle sempre maggiori esigenze di mercato, che richiedono celerità nelle operazioni di trasbordo e di posizionamento dei container in banchina. Un cambiamento di traiettoria che ha già registrato un incremento di traffico di circa il 15,5%, nell'intervallo di tempo compreso tra aprile/ottobre 2019 rispetto allo stesso periodo del 2018. Inserito nello stesso percorso di rilancio dell'intera infrastruttura portuale, e al fine di mantenere il primato nazionale della profondità dei fondali del canale portuale (pari a 18 metri), l'**Autorità portuale** di Gioia Tauro ha avviato un programma triennale di lavori di manutenzione ordinaria dei fondali portuali. L'obiettivo è quello spianare le dune sottomarine del canale portuale, create dall'azione dinamica delle eliche delle navi durante le manovre di partenza ed attracco alle banchine. Nel contempo, sono stati effettuati i lavori di totale rifacimento dei piazzali e delle vie di corsa che puntano ad assicurare celere mobilità delle gru di banchina e dei mezzi meccanici di movimentazione dei container e, altresì, a garantire la piena sicurezza del lavoro. Complessivamente è chiara la strategia messa in atto per rilanciare lo scalo calabrese che è stata avviata, nei mesi scorsi, con il graduale rinnovo del parco macchine del piazzale attraverso l'acquisizione di decine di Straddle Carriers Konecranes per un totale complessivo di 32 unità. Del resto, a manifestare l'immediata concretezza della nuova politica dello scalo è stata, anche, la volontà dell'armatore Msc di inserire il porto di Gioia Tauro nelle toccate di riferimento delle tratte internazionali dell'alleanza armatoriale 2M, costituita dalle due compagnie del trasporto marittimo containerizzato Maersk Line e Mediterranean Shipping Company. Un programma importante che, da aprile ad ottobre scorsi, ha visto attraccare al porto di Gioia Tauro 65 Ultra Large Container Vessel della portata superiore ai 19 mila teus. Passo dopo passo, si manifesta, così, la concretezza del Piano degli investimenti, presentato dal nuovo terminalista Mct, per garantire un strutturato rilancio dello scalo, così come auspicato dall'**Autorità portuale** di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli". Agostinelli, nel manifestare grande soddisfazione, ha sostenuto che "qui non si tratta di progettualità astratta, ma di investimenti concreti e visibili, cui non fa riscontro, purtroppo, una risposta dello Stato sotto il profilo, ad esempio, di una piena funzionalità della Zes e degli strumenti, penso al credito d'imposta sugli investimenti



Ansa

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

della logistica, ad essa collegati. Siamo comunque soddisfatti. Il rilancio del porto di Gioia Tauro parte oggi e l'**Autorità portuale** ha inserito nel suo bilancio previsionale le risorse per coadiuvare lo sforzo del privato". L'obiettivo complessivo, conclude la nota, "è, appunto, quello di dotare lo scalo di una infrastrutturazione d'avanguardia capace di lavorare portacontainer di sempre maggiori dimensioni per tornare a conquistare la sua naturale posizione di leadership nel circuito internazionale del Mediterraneo". (ANSA).

In porto Gioia Tauro gru per grandi navi

(ANSA) - GIOIA TAURO (REGGIO CALABRIA), 25 NOV - Tra le più grandi al mondo, domani arriveranno nel porto di Gioia Tauro tre gru del tipo Gantry cranes capaci di lavorare navi da 22 mila teus con un braccio d' estensione che copre ben 24 file di container. Lo rende noto l' **Autorità portuale** di Gioia Tauro. Altre tre arriveranno nel 2020. Si tratta della tipologia di gru a cavalletto. Ogni gru è alta oltre 87 metri (con il braccio a parcheggio di 132 metri) e uno "sbraccio" in grado di manovrare fino a 24 file di container in senso orizzontale. La portata è di 65 tonnellate in configurazione "twin lift" e 75 in configurazione "sotto gancio". Si tratta di equipaggiamenti di ultima generazione in grado di operare le Ultra large container ship. "Obiettivo della nuova programmazione - è scritto in una nota - è la piena operatività del piazzale e dei mezzi attraverso un imponente rinnovamento. Un cambiamento che ha già registrato un incremento di traffico di circa il 15,5%, nel periodo aprile/ottobre rispetto allo stesso periodo 2018".



Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Domani nel porto di Gioia Tauro tre Gantry cranes capaci di lavorare navi da 22 mila teus con un braccio d'estensione che copre ben 24 file di containers

Partite dalla Cina, dal porto di Dalian Quanshui a bordo della nave Zhi Xian Zhi Xing il 31 Agosto scorso, hanno circumnavigato l'Africa, perché troppo alte per poter attraversare il canale di Suez, domani mattina faranno il loro ingresso nel porto di Gioia Tauro tre Gantry cranes, a cui faranno seguito altrettante nel 2020. Si tratta della tipologia di gru a cavalletto tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da 22 mila teus con un braccio d'estensione che copre ben 24 file di containers. Una volta giunte in porto, le complesse fasi di sbarco richiederanno una settimana circa di lavoro e saranno seguite da una fase di test che durerà alcuni mesi. I numeri delle Ship To Shore sono imponenti: ogni gru è, infatti, alta oltre 87 metri (con il braccio a parcheggio di 132 metri) e uno "sbraccio" in grado di manovrare fino a 24 file di container in senso orizzontale. La portata è di 65 tonnellate in configurazione "twin lift" e 75 in configurazione "sotto gancio". Si tratta di equipaggiamenti di ultima generazione, tecnologicamente avanzati, che rispondono ai più elevati standard di mercato, in grado di operare le ULCS - Ultra large container ships. Obiettivo, quindi, della nuova programmazione è la piena operatività del piazzale e dei relativi mezzi operanti in porto, attraverso un imponente progetto di rinnovamento dell'equipment in grado di rispondere alle sempre maggiori esigenze di mercato, che richiedono celerità nelle operazioni di trasbordo e di posizionamento dei container in banchina. Un cambiamento di traiettoria che ha già registrato un incremento di traffico di circa il 15,5%, nell'intervallo di tempo compreso tra aprile/ottobre 2019 rispetto allo stesso periodo del 2018. Inserito nello stesso percorso di rilancio dell'intera infrastruttura portuale, e al fine di mantenere il primato nazionale della profondità dei fondali del canale portuale (pari a 18 metri), l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha avviato un programma triennale di lavori di manutenzione ordinaria dei fondali portuali. L'obiettivo è quello spianare le dune sottomarine del canale portuale, create dall'azione dinamica delle eliche delle navi durante le manovre di partenza ed attracco alle banchine. Nel contempo, sono stati effettuati i lavori di totale rifacimento dei piazzali e delle vie di corsa che puntano ad assicurare celere mobilità delle gru di banchina e dei mezzi meccanici di movimentazione dei containers e, altresì, a garantire la piena sicurezza del lavoro. Complessivamente è chiara la strategia messa in atto per rilanciare lo scalo calabrese che è stata avviata, nei mesi scorsi, con il graduale rinnovo del parco macchine del piazzale attraverso l'acquisizione di decine di Straddle Carriers Konecranes per un totale complessivo di 32 unità. Del resto, a manifestare l'immediata concretezza della nuova politica dello scalo è stata, anche, la volontà dell'armatore Msc di inserire il porto di Gioia Tauro nelle toccate di riferimento delle tratte internazionali dell'alleanza armatoriale 2M, costituita dalle due compagnie del trasporto marittimo containerizzato Maersk Line e Mediterranean Shipping Company. Un programma importante che, da aprile ad ottobre scorsi, ha visto attraccare al porto di Gioia Tauro 65 Ultra Large Container Vessel della portata superiore ai 19 mila teus. Passo dopo passo, si manifesta, così, la concretezza del Piano degli investimenti, presentato dal nuovo terminalista Mct, per garantire uno strutturato rilancio dello scalo, così come auspicato dall'Autorità portuale di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli che, nel manifestare grande soddisfazione, ha dichiarato: "Qui non si tratta di progettualità astratta, ma di investimenti concreti e visibili, cui non fa riscontro, purtroppo, una risposta dello Stato sotto il profilo, ad esempio, di una piena funzionalità della Zes e degli strumenti, penso al credito d'imposta sugli investimenti della logistica, ad essa collegati. Siamo comunque soddisfatti. Il rilancio del porto di Gioia Tauro parte oggi e l'Autorità portuale



Il Dispaccio

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

ha inserito nel suo bilancio previsionale le risorse per coadiuvare lo sforzo del privato". L'obiettivo complessivo è, appunto, quello di dotare lo scalo di una infrastrutturazione d'avanguardia capace di lavorare portacontainer di sempre maggiori dimensioni per tornare a conquistare la sua naturale posizione di leadership nel circuito internazionale del Mediterraneo.

Il Lametino

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

In arrivo al porto di Gioia Tauro 3 gru tra le più grandi al mondo

Gioia Tauro - Tra le più grandi al mondo, domani arriveranno nel porto di Gioia Tauro tre gru del tipo Gantry cranes capaci di lavorare navi da 22 mila teus con un braccio d'estensione che copre ben 24 file di container. Lo rende noto l'**Autorità portuale** di Gioia Tauro. Altre tre arriveranno nel 2020. Si tratta della tipologia di gru a cavalletto. Ogni gru è alta oltre 87 metri (con il braccio a parcheggio di 132 metri) e uno "sbraccio" in grado di manovrare fino a 24 file di container in senso orizzontale. La portata è di 65 tonnellate in configurazione "twin lift" e 75 in configurazione "sotto gancio". Si tratta di equipaggiamenti di ultima generazione in grado di operare le Ultra large container ship. "Obiettivo della nuova programmazione - è scritto in una nota - è la piena operatività del piazzale e dei mezzi attraverso un imponente rinnovamento. Un cambiamento che ha già registrato un incremento di traffico di circa il 15,5%, nel periodo aprile/ottobre rispetto allo stesso periodo 2018". © RIPRODUZIONE RISERVATA.

The screenshot shows the website **ilLametino.it** with a news article titled "In arrivo al porto di Gioia Tauro 3 gru tra le più grandi al mondo". The article text is identical to the one provided in the main text block. The website interface includes a navigation menu with categories like HOME, CRONACA, ATTUALITÀ, POLITICA, ECONOMIA, CULTURA, SPORT, INCHIESTE, INCHIESTE, BLOG, SCRIVILA LAMETINO, and LAMETINETY. On the right side, there are several promotional banners: a red one for "A protezione della tua famiglia, della tua casa, del tuo mondo.", a black one for "MARVIN BLACK FRIDAY", and a white one for "Fai la differenzia" with the "EcoLogo Pigi" logo. Below the main article, there is a section for "Ultime notizie" with several small news items. At the bottom left, there is a small advertisement for "SAGGIO Che la magia abbia inizio!" and "Avvento a Zagabria".

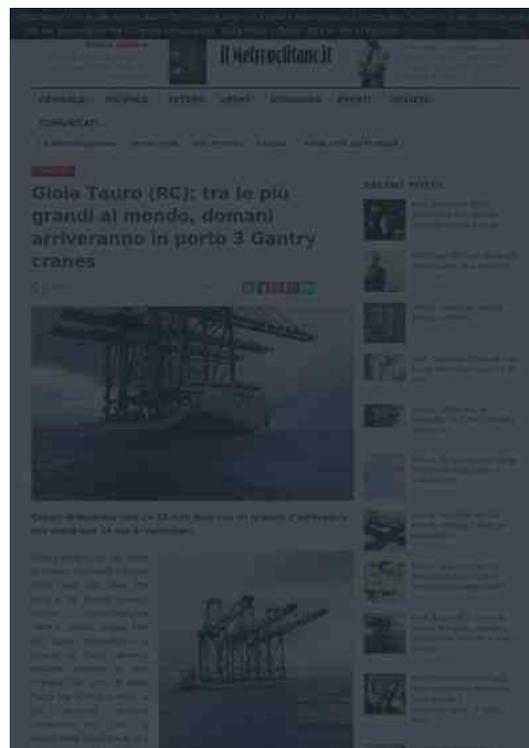
Il Metropolitano

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Gioia Tauro (RC): tra le più grandi al mondo, domani arriveranno in porto 3 Gantry cranes

Capaci di lavorare navi da 22 mila teus con un braccio d' estensione che copre ben 24 file di containers Partite dalla Cina, dal porto di Dalian Quanshui a bordo della nave Zhi Xian Zhi Xing il 31 Agosto scorso, hanno circumnavigato l' Africa, perché troppo alte per poter attraversare il canale di Suez, domani mattina faranno il loro ingresso nel porto di Gioia Tauro tre Gantry cranes, a cui faranno seguito altrettante nel 2020. Si tratta della tipologia di gru a cavalletto tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da 22 mila teus con un braccio d' estensione che copre ben 24 file di containers. Una volta giunte in porto, le complesse fasi di sbarco richiederanno una settimana circa di lavoro e saranno seguite da una fase di test che durerà alcuni mesi. I numeri delle Ship To Shore sono imponenti: ogni gru è, infatti, alta oltre 87 metri (con il braccio a parcheggio di 132 metri) e uno 'sbraccio' in grado di manovrare fino a 24 file di container in senso orizzontale. La portata è di 65 tonnellate in configurazione 'twin lift' e 75 in configurazione 'sotto gancio'. Si tratta di equipaggiamenti di ultima generazione, tecnologicamente avanzati, che rispondono ai più elevati standard di mercato, in grado di operare le ULCS - Ultra large container ships. Obiettivo, quindi, della nuova programmazione è la piena operatività del piazzale e dei relativi mezzi operanti in porto, attraverso un imponente progetto di rinnovamento dell' equipment in grado di rispondere alle sempre maggiori esigenze di mercato, che richiedono celerità nelle operazioni di trasbordo e di posizionamento dei container in banchina. Un cambiamento di traiettoria

che ha già registrato un incremento di traffico di circa il 15,5%, nell' intervallo di tempo compreso tra aprile/ottobre 2019 rispetto allo stesso periodo del 2018. Inserito nello stesso percorso di rilancio dell' intera infrastruttura portuale, e al fine di mantenere il primato nazionale della profondità dei fondali del canale portuale (pari a 18 metri), l' **Autorità portuale** di Gioia Tauro ha avviato un programma triennale di lavori di manutenzione ordinaria dei fondali portuali. L' obiettivo è quello spianare le dune sottomarine del canale portuale, create dall' azione dinamica delle eliche delle navi durante le manovre di partenza ed attracco alle banchine. Nel contempo, sono stati effettuati i lavori di totale rifacimento dei piazzali e delle vie di corsa che puntano ad assicurare celere mobilità delle gru di banchina e dei mezzi meccanici di movimentazione dei containers e, altresì, a garantire la piena sicurezza del lavoro. Complessivamente è chiara la strategia messa in atto per rilanciare lo scalo calabrese che è stata avviata, nei mesi scorsi, con il graduale rinnovo del parco macchine del piazzale attraverso l' acquisizione di decine di Straddle Carriers Konecranes per un totale complessivo di 32 unità. Del resto, a manifestare l' immediata concretezza della nuova politica dello scalo è stata, anche, la volontà dell' armatore Msc di inserire il porto di Gioia Tauro nelle toccate di riferimento delle tratte internazionali dell' alleanza armatoriale 2M, costituita dalle due compagnie del trasporto marittimo containerizzato Maersk Line e Mediterranean Shipping Company. Un programma importante che, da aprile ad ottobre scorsi, ha visto attraccare al porto di Gioia Tauro 65 Ultra Large Container Vessel della portata superiore ai 19 mila teus. Passo dopo passo, si manifesta, così, la concretezza del Piano degli investimenti, presentato dal nuovo terminalista Mct, per garantire uno strutturato rilancio dello scalo, così come auspicato dall' **Autorità portuale** di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli che, nel manifestare grande soddisfazione, ha dichiarato: 'Qui non si tratta di progettualità astratta, ma di investimenti concreti e visibili, cui non fa riscontro, purtroppo, una risposta dello Stato sotto il profilo, ad esempio, di una piena funzionalità della Zes e degli strumenti, penso al credito d' imposta sugli investimenti della logistica, ad essa collegati. Siamo



Il Metropolitano

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

comunque soddisfatti. Il rilancio del porto di Gioia Tauro parte oggi e l' **Autorità portuale** ha inserito nel suo bilancio previsionale le risorse per coadiuvare lo sforzo del privato'. L' obiettivo complessivo è, appunto, quello di dotare lo scalo di una infrastrutturazione d' avanguardia capace di lavorare portacontainer di sempre maggiori dimensioni per tornare a conquistare la sua naturale posizione di leadership nel circuito internazionale del Mediterraneo.

Domani nel porto di Gioia Tauro arriveranno tre nuove gru di banchina tra le più grandi al mondo

Nel periodo aprile-ottobre di quest' anno il traffico dei container nello scalo calabrese è aumentato del +15,5% Domani nel **porto di Gioia Tauro** arriveranno tre nuove gru di banchina tra le più grandi al mondo essendo in grado di operare su portacontainer della capacità di carico di 22mila teu e avendo un braccio d' estensione che copre 24 righe di container. I mezzi di sollevamento sono partiti lo scorso 31 agosto dal **porto** cinese di Dalian a bordo della nave Zhi Xian Zhi Xing e hanno circumnavigato l' Africa perché, avendo un' altezza di oltre 87 metri, sono troppo alte per poter attraversare il canale di Suez. Dopo lo sbarco nel **porto** italiano, fase che richiederà una settimana circa di lavoro, le gru saranno sottoposte ad un periodo di test che durerà alcuni mesi. Le tre gru hanno una portata è di 65 tonnellate in configurazione "twin lift" e di 75 tonnellate in configurazione "sotto gancio". L' Autorità Portuale di **Gioia Tauro** ha evidenziato che l' arrivo dei nuovi mezzi di sollevamento si inquadra nell' ambito del programma di rilancio del **porto** calabrese, scalo che nel periodo aprile-ottobre di quest' anno ha registrato un incremento del traffico containerizzato di circa il +15,5% rispetto allo stesso periodo del 2018. Rilancio dell' intera infrastruttura portuale per promuovere il quale l' ente portuale ha avviato un programma triennale di lavori di manutenzione ordinaria dei fondali con l' obiettivo di spianare le dune sottomarine del canale portuale create dall' azione dinamica delle eliche delle navi durante le manovre di partenza ed attracco alle banchine. Nel contempo sono stati effettuati i lavori di totale rifacimento dei piazzali e delle vie di corsa che puntano ad assicurare celere mobilità delle gru di banchina e dei mezzi meccanici di movimentazione dei container e a garantire la piena sicurezza del lavoro. L' authority portuale ha specificato che la crescita è stata prodotta anche dalla decisione della società armatoriale Mediterranean Shipping Company (MSC), che negli ultimi mesi ha acquisito l' intera proprietà della MCT che gestisce il container terminal di **Gioia Tauro** (del 1° aprile 2019), di inserire il **porto** calabrese nelle toccate di riferimento delle tratte internazionali dell' alleanza armatoriale 2M costituita da MSC con Maersk Line, grazie alla quale da aprile ad ottobre 65 Ultra Large Container Vessel della portata superiore ai 19mila teu hanno fatto scalo a **Gioia Tauro**. «Qui - ha commentato il commissario straordinario dell' ente portuale, Andrea Agostinelli - non si tratta di progettualità astratta, ma di investimenti concreti e visibili, cui - ha denunciato - non fa riscontro, purtroppo, una risposta dello Stato sotto il profilo, ad esempio, di una piena funzionalità della ZES e degli strumenti, penso al credito d' imposta sugli investimenti della logistica, ad essa collegati. Siamo comunque soddisfatti. Il rilancio del **porto** di **Gioia Tauro** parte oggi e l' Autorità Portuale ha inserito nel suo bilancio previsionale le risorse per coadiuvare lo sforzo del privato».



Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Arrivano a Gioia Tauro tre Gantry cranes, le gru più grandi del mondo

Le strutture, capaci di coprire ciascuna 24 file di container, sono partite dalla Cina il 31 agosto

Tre gru gigantesche stanno per approdare sulle coste calabre. Sono partite dal **porto** cinese di Dalian Quanshui a bordo della nave Zhi Xian Zhi Xing il 31 agosto scorso, hanno circumnavigato l' Africa, perché troppo alte per poter attraversare il canale di Suez, e martedì faranno il loro ingresso nel **porto** di **Gioia Tauro** tre Gantry cranes , a cui faranno seguito altrettante nel 2020. Si tratta della tipologia di gru a cavalletto tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da 22 mila teus con un braccio d' estensione che copre ben 24 file di containers. Le complesse fasi di sbarco Una volta giunte in **porto**, le complesse fasi di sbarco richiederanno una settimana circa di lavoro e saranno seguite da una fase di test che durerà alcuni mesi. I numeri delle Ship To Shore sono imponenti: ogni gru è, infatti, alta oltre 87 metri (con il braccio a parcheggio di 132 metri) e uno "sbraccio" in grado di manovrare fino a 24 file di container in senso orizzontale. La portata è di 65 tonnellate in configurazione "twin lift" e 75 in configurazione "sotto gancio". Si tratta di equipaggiamenti di ultima generazione, tecnologicamente avanzati, che rispondono ai più elevati standard di mercato, in grado di operare le ULCS - Ultra large container ships. Celerità nelle operazioni di trasbordo Obiettivo, quindi, della nuova programmazione è la piena operatività del piazzale e dei relativi mezzi operanti in **porto**, attraverso un imponente progetto di rinnovamento dell' equipment in grado di rispondere alle sempre maggiori esigenze di mercato, che richiedono celerità nelle operazioni di trasbordo e di posizionamento dei container in banchina. Un cambiamento di traiettoria che ha già registrato un incremento di traffico di circa il 15,5%, nell' intervallo di tempo compreso tra aprile/ottobre 2019 rispetto allo stesso periodo del 2018. Il programma triennale Inserito nello stesso percorso di rilancio dell' intera infrastruttura portuale, e al fine di mantenere il primato nazionale della profondità dei fondali del canale portuale (pari a 18 metri), l' Autorità portuale di **Gioia Tauro** ha avviato un programma triennale di lavori di manutenzione ordinaria dei fondali portuali. L' obiettivo è quello spianare le dune sottomarine del canale portuale, create dall' azione dinamica delle eliche delle navi durante le manovre di partenza ed attracco alle banchine. Rifacimento dei piazzali Nel contempo, sono stati effettuati i lavori di totale rifacimento dei piazzali e delle vie di corsa che puntano ad assicurare celere mobilità delle gru di banchina e dei mezzi meccanici di movimentazione dei containers e, altresì, a garantire la piena sicurezza del lavoro. Complessivamente è chiara la strategia messa in atto per rilanciare lo scalo calabrese che è stata avviata, nei mesi scorsi, con il graduale rinnovo del parco macchine del piazzale attraverso l' acquisizione di decine di Straddle Carriers Konecranes per un totale complessivo di 32 unità. La nuova politica dello scalo Del resto, a manifestare l' immediata concretezza della nuova politica dello scalo è stata, anche, la volontà dell' armatore Msc di inserire il **porto** di **Gioia Tauro** nelle toccate di riferimento delle tratte internazionali dell' alleanza armatoriale 2M, costituita dalle due compagnie del trasporto marittimo containerizzato Maersk Line e Mediterranean Shipping Company. Un programma importante che, da aprile ad ottobre scorsi, ha visto attraccare al **porto** di **Gioia Tauro** 65 Ultra Large Container Vessel della portata superiore ai 19 mila teus. Il commento di Agostinelli Passo dopo passo, si manifesta, così, la concretezza del Piano degli investimenti, presentato dal nuovo terminalista Mct, per garantire uno strutturato rilancio dello scalo, così come auspicato dall' Autorità portuale di **Gioia Tauro**, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli. "Qui non si tratta di progettualità astratta - ha dichiarato Agostinelli - ma di investimenti concreti e visibili, cui non fa riscontro, purtroppo, una risposta dello Stato sotto il



Informazioni Marittime

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

profilo, ad esempio, di una piena funzionalità della Zes e degli strumenti, penso al credito d' imposta sugli investimenti della logistica, ad essa collegati. Siamo comunque soddisfatti. Il rilancio del porto di Gioia Tauro parte oggi e l' Autorità portuale ha inserito nel suo bilancio previsionale le risorse per coadiuvare lo sforzo del privato". L' obiettivo complessivo è, appunto, quello di dotare lo scalo di una infrastrutturazione d' avanguardia capace di lavorare portacontainer di sempre maggiori dimensioni per tornare a conquistare la sua naturale posizione di leadership nel circuito internazionale del Mediterraneo.

Tre Gantry cranes domani a Gioia Tauro

Riescono a lavorare navi da 22 mila teu, con un braccio d'estensione di 24 file di containers

Giulia Sarti

GIOIA TAURO Arriveranno domani nel porto di Gioia Tauro tre Gantry cranes, tra le più grandi al mondo. Le gru, tipologia a cavalletto, capaci di lavorare navi da 22 mila teu con un braccio d'estensione che copre ben 24 file di containers, sono partite dal porto cinese di Dalian Quanshui a bordo della nave Zhi Xian Zhi Xing il 31 Agosto scorso. Dopo aver circumnavigato l'Africa, perché troppo alte per poter attraversare il canale di Suez, domani mattina faranno il loro ingresso nel porto di Gioia Tauro; altrettante Gantry cranes, arriveranno in porto nel 2020. Giunte a destinazione, partiranno le complesse fasi di sbarco che andranno avanti per una settimana circa e saranno seguite da una fase di test che durerà alcuni mesi. Ogni gru è alta oltre 87 metri (con il braccio a parcheggio di 132 metri) con uno sbraccio in grado di manovrare fino a 24 file di container in senso orizzontale. La portata è di 65 tonnellate in configurazione twin lift e 75 in configurazione sotto gancio. Si tratta di equipaggiamenti di ultima generazione, tecnologicamente avanzati, che rispondono ai più elevati standard di mercato, in grado di operare le Ultra large container ships. Obiettivo, quindi, della nuova programmazione è la piena operatività del piazzale e dei relativi mezzi operanti in porto, attraverso un imponente progetto di rinnovamento dell'equipment in grado di rispondere alle sempre maggiori esigenze di mercato, che richiedono celerità nelle operazioni di trasbordo e di posizionamento dei container in banchina. Un cambiamento di traiettoria che ha già registrato un incremento di traffico di circa il 15,5%, nell'intervallo di tempo compreso tra Aprile e Ottobre 2019 rispetto allo stesso periodo del 2018. Inserito nello stesso percorso di rilancio dell'intera infrastruttura portuale, e al fine di mantenere il primato nazionale della profondità dei fondali del canale portuale (pari a 18 metri), l'Autorità portuale di Gioia Tauro ha avviato un programma triennale di lavori di manutenzione ordinaria dei fondali portuali. L'obiettivo è quello di spianare le dune sottomarine del canale portuale, create dall'azione dinamica delle eliche delle navi durante le manovre di partenza ed attracco alle banchine. Nel contempo, sono stati effettuati i lavori di totale rifacimento dei piazzali e delle vie di corsa che puntano ad assicurare celere mobilità delle gru di banchina e dei mezzi meccanici di movimentazione dei containers e, altresì, a garantire la piena sicurezza del lavoro. Complessivamente è chiara la strategia messa in atto per rilanciare lo scalo calabrese che è stata avviata, nei mesi scorsi, con il graduale rinnovo del parco macchine del piazzale attraverso l'acquisizione di decine di Straddle carriers konecranes per un totale complessivo di 32 unità. L'immediata concretezza della nuova politica dello scalo è stata, anche, la volontà dell'armatore Msc di inserire il porto di Gioia Tauro nelle toccate di riferimento delle tratte internazionali dell'alleanza armatoriale 2M, costituita dalle due compagnie del trasporto marittimo containerizzato Maersk Line e Mediterranean Shipping Company. Un programma importante che ha visto nei mesi scorsi attraccare al porto di Gioia Tauro 65 Ultra large container vessel della portata superiore ai 19 mila teu. Passo dopo passo, si manifesta, così, la concretezza del Piano degli investimenti, presentato dal nuovo terminalista Mct, per garantire uno strutturato rilancio dello scalo, così come auspicato dall'Autorità portuale di Gioia Tauro, guidata dal commissario straordinario Andrea Agostinelli: Qui non si tratta di progettualità astratta, ma di investimenti concreti e visibili, cui non fa riscontro, purtroppo, una risposta dello Stato sotto il profilo, ad esempio, di una piena funzionalità della Zes e degli strumenti, penso al credito d'imposta sugli investimenti della logistica, ad essa collegati. Siamo comunque soddisfatti. Il rilancio del porto di Gioia Tauro parte oggi e l'Autorità portuale ha inserito nel suo bilancio previsionale le risorse per coadiuvare lo sforzo del privato.



The Medi Telegraph

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Tre nuove mega gru dalla Cina a Gioia Tauro

Genova - Sono partite dalla Cina, dal porto di Dalian Quanshui a bordo della nave Zhi Xian Zhi Xing il 31 agosto scorso e hanno circumnavigato l'Africa, perché troppo alte per poter attraversare il canale di Suez: tre gantry cranes entreranno domani mattina nel porto di Gioia Tauro. Altre tre arriveranno nel 2020. «Si tratta della tipologia di gru a cavalletto tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da 22 mila teu con un braccio d'estensione che copre ben 24 file di containers» spiega l'Authority. Una volta giunte in porto, le complesse fasi di sbarco richiederanno una settimana circa di lavoro e saranno seguite da una fase di test che durerà alcuni mesi. Ogni gru è alta oltre 87 metri (con il braccio a parcheggio di 132 metri) e uno "sbraccio" in grado di manovrare fino a 24 file di container in senso orizzontale. La portata è di 65 tonnellate in configurazione "twin lift" e 75 in configurazione "sotto gancio". «Si tratta di equipaggiamenti di ultima generazione, tecnologicamente avanzati, che rispondono ai più elevati standard di mercato, in grado di operare le ULCS - Ultra large container ships». L'Autorità portuale di Gioia Tauro ha avviato anche un programma triennale di lavori di manutenzione ordinaria dei fondali portuali. L'obiettivo è quello spianare le dune sottomarine del canale portuale, create dall'azione dinamica delle eliche delle navi durante le manovre di partenza ed attracco alle banchine.



Il maltempo non fa attraccare le super gruUn' auto "inghiottita" dalla voragine in strada

Alte 87 metri e con un braccio di 143, possono lavorare ben 24 file di containers

Domenico LatinoGIOIA TAURO Sospese a causa del forte vento le operazioni di attracco della barge carrier "Zhi Xian ZhiXing" che rimarrà in rada, in attesa di condizioni meteo favorevoli, con il suo carico di tre super gru di ultima generazione acquistate dal nuovo terminalista Til-Msc per il rilancio dell' infrastruttura portuale. L' ingresso nello scalo è stato quindi posticipato ad oggi. La portachiatte, che ha fatto la sua comparsa davanti alle coste gioiesi alle prime ore del mattino di ieri, è partita dal porto di Dalian Quanshui, in Cina, il 31 agosto scorso e ha dovuto circumnavigare l' Africa perché le gru erano troppo alte per poter attraversare il canale di Suez. Le tre gru, a cui ne seguiranno altrettante nel corso del 2020, sono di tipologia cavalletto, tra le più grandi al mondo, capaci di lavorare navi da 22 mila teus con un braccio d' estensione che copre ben 24 file di containers. Ogni gru è alta oltre 87 metri (con il braccio a parcheggio di 132 metri), la portata è di 65 tonnellate in configurazione "twin lift" e 75 in configurazione "sotto gancio". Si tratta di equipaggiamenti tecnologicamente avanzati che rispondono ai più elevati standard di mercato, in grado di operare le ULCS (Ultra large container ships). Una volta in porto, le complesse fasi di sbarco richiederanno una settimana circa di lavoro e saranno seguite da una fase di test che durerà alcuni mesi. Le operazioni di montaggio saranno eseguite da tecnici specialisti appositamente venuti dalla Cina mentre tutta la parte relativa alla messa a filo sui binari, un lavoro di estrema precisione, sarà effettuata da un' azienda di Gioia Tauro: la "Topoprogram & Service".

Obiettivo della nuova programmazione è la piena operatività del piazzale e dei relativi mezzi operanti in porto, attraverso un imponente progetto di rinnovamento dell' equipment in grado di rispondere alle sempre maggiori esigenze di mercato, che richiedono celerità nelle operazioni di trasbordo e di posizionamento dei container in banchina. Un cambiamento di traiettoria che ha già registrato un incremento di traffico di circa il 15,5% nel periodo aprile-ottobre 2019 rispetto all' anno precedente. Inserito nello stesso percorso di rilancio dell' intera infrastruttura portuale, e al fine di mantenere il primato nazionale della profondità dei fondali del canale portuale (pari a 18 metri), l' Autorità portuale di Gioia Tauro ha avviato un programma triennale di lavori di manutenzione ordinaria dei fondali portuali, al fine di spianare le dune sottomarine del canale, create dall' azione dinamica delle eliche delle navi durante le manovre di partenza e attracco alle banchine. Nel contempo, sono stati effettuati i lavori di totale rifacimento dei piazzali e delle vie di corsa che puntano ad assicurare celere mobilità delle gru di banchina e dei mezzi meccanici di movimentazione dei containers e, altresì, a garantire la piena sicurezza del lavoro. Complessivamente è chiara la strategia messa in atto per rilanciare lo scalo calabrese che è stata avviata, nei mesi scorsi, con il graduale rinnovo del parco macchine del piazzale attraverso l' acquisizione di decine di straddle carriers Konecranes per un totale complessivo di 32 unità. Del resto, a manifestare l' immediata concretezza della nuova politica dello scalo è stata anche la volontà dell' armatore Msc di inserire il porto di Gioia Tauro nelle tratte internazionali dell' alleanza armatoriale 2M con l' altra compagnia del trasporto marittimo containerizzato Maersk Line. Un programma importante che, da aprile ad ottobre scorsi, ha visto attraccare al porto di Gioia Tauro 65 ultra large container vessel della portata superiore ai 19 mila teus. Il commissario straordinario dell' Autorità portuale Andrea Agostinelli, nel manifestare



Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

grande soddisfazione, ha dichiarato: «Qui non si tratta di progettualità astratta ma di investimenti concreti e visibili, cui non fa riscontro, purtroppo, una risposta dello Stato sotto il profilo, ad esempio, di una piena funzionalità della Zes e degli strumenti, penso al credito d' imposta sugli investimenti della logistica, ad essa collegati. Siamo comunque soddisfatti. Il rilancio del porto di Gioia Tauro parte oggi».

L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Inchiesta. Oggi a Olbia sarà illustrato il piano della Sinergest a lavoratori e sindacalisti

Comune-Authority sul fronte del porto

Lo scontro sul modello di gestione dell' Isola Bianca ultimo atto del duello

Questa volta non sono solo canzonette. Quelle dei concerti che il Comune annuncia pubblicamente indispettendo l' ignara **Autorità portuale**, che ha competenza sui moli. Ma anche le canzonette sono il sintomo dell' aria elettrica che soffia tra la sede dell' **Autorità portuale** e il Municipio. Questa volta sul fronte del porto c' è in ballo la gestione dell' Isola Bianca, cuore storico e identitario prima ancora che economico della città. Da una parte l' **Autorità portuale** che intende affidare la gestione di terminal e servizi, dall' altra la Sinergest - controllata dal gruppo Onorato e presieduta dal sindaco Settimo Nizzi - che rischia, dopo trent' anni, di rimanere fuori. In mezzo trenta dipendenti con la lettera di licenziamento. La gestione e i conti Quattro milioni di euro: è più o meno la differenza che passa tra la cifra che incassa oggi la Sinergest e quella minima garantita secondo la nuova ipotesi di gestione. Finora infatti la società (che ha come soci di minoranza gli imprenditori olbiesi della General port service e il Comune) incassa le tasse portuali, circa otto milioni, e versa all' **Autorità portuale** il 25 per cento come canone. Con il nuovo regime, stabilito dalla legge, sarà invece l' ente di governo dei porti, a incassare le quote e a versare un corrispettivo alla società che si aggiudicherà la gestione. Corrispettivo fissato da uno studio economico in 1,9 milioni. La cifra era contenuta in un avviso internazionale relativo a proposte progettuali di partenariato pubblico-privato per la gestione. Avviso al quale però, malgrado gli intenti dell' **Authority** che mirava ai grandi gruppi internazionali, non ha risposto nessuno. Per il sindaco-presidente di Sinergest il motivo è chiaro: «Quella cifra - ha detto - è troppo bassa e non basta neppure a coprire il costo del lavoro». Così la Sinergest, ad avviso scaduto, ha presentato una propria proposta, che sarà illustrata oggi a sindacalisti e lavoratori. Incombe la data del 31 dicembre quando scadrà anche l' ultima proroga alla trentennale gestione della società pubblico-privata (inserita anche nella gestione del porto di Livorno). L' **Autorità portuale**, dal canto suo, propone un modello aeroporto dove chi gestisce basa i suoi introiti non solo dai diritti aeroportuali ma dalla gestione dei servizi come parcheggi a pagamenti, locali, ristoranti e negozi. Il duello Sullo sfondo il duello tra l' **Autorità portuale** e il Comune riguarda temi generali e un' amministrazione che si considera scippata dell' ente di governo dei porti. Ma che non è neppure rappresentata nel comitato di gestione perché è ancora in attesa di pronunciamento il ricorso del sindaco (interpellato, non risponde) che aveva nominato se stesso ma era stato giudicato incompatibile. A ricordarlo in Consiglio comunale è stato il consigliere regionale Pd Giuseppe Meloni: «Occorre sedersi e superare le divergenze ma il Comune avrebbe potuto contare di più se avesse tenuto la quota del 30 per cento che aveva in Sinergest e se fosse rappresentato in seno all' **Autorità portuale**». Caterina De Roberto.



La Nuova Sardegna (ed. Gallura)

Cagliari

Dal ministero arriva l' ok al secondo deposito di Gnl

A Oristano la Ivi realizzerà 9 serbatoi da approvvigionare con le navi gasiere la battaglia sul metano

GIUSEPPE CENTORE

CAGLIARIE due. Dopo il via libera a Higas, arriva dal ministero dell' ambiente il sostanziale ok al secondo deposito di Gnl in Sardegna. Nei prossimi giorni sarà registrato il decreto della commissione Via che ha concluso favorevolmente i lavori rilasciando l' autorizzazione di impatto ambientale anche per Ivi Petrolifera. L' area interessata è Oristano, e le dimensioni sono le stesse del deposito in costruzione da Higas a Santa Giusta. In questo caso il progetto della Ivi prevede una serie di serbatoi collegati tra loro: 9 serbatoi criogenici (il metano è liquido alla temperatura di meno 162 gradi) che prevedibilmente saranno aggiunti man mano che crescerà la domanda di gnl per tutti gli usi previsti: trasporti terrestri pesanti, marittimi, alimentazione di industri e reti isolate. Nel progetto il deposito sarà approvvigionato con navi gasiere di capacità compresa tra i 4 e i 5mila metri cubi, che attraccheranno alla banchina già in uso alla Ivi Petrolifera per il deposito oli. Delle prospettive del metano, dell' uso che si farà del Gnl e dei vantaggi per le imprese e tutti i sardi, si è parlato ieri in un convegno promosso da Conferenzagnl, iniziativa indipendente che da sei anni promuove con convegni e conferenze l' intera filiera del Gnl, che si concluderà oggi con l' annunciato intervento di Anita Pili, assessore regionale all' industria. Ieri prima sessione dei lavori, con un taglio tecnico scientifico. E così Stefania Maioli, del politecnico di Milano ha illustrato i processi e lo stato dell' arte della purificazione del gas Gnl, mentre Vincenzo Tiana di Legambiente ha ribadito che bisogna accelerare la transizione dal carbone, realizzando subito i depositi costieri, compreso quello nel **porto** canale di Cagliari (circa il doppio di quelli previsti nell' oristanese) e non prevedere in alcun modo la dorsale del gas. Dalle diverse successive relazioni è emersa la crescita esponenziale, non solo in Italia, ma in tutto il mondo del gnl. Un mercato aperto dove l' offerta è diffusa praticamente in tutti i continenti, dall' Oceania, alle Americhe all' Africa. Negli ultimi cinque anni il mercato nazionale è cresciuto molto, sia in infrastrutture, depositi e punti di rifornimento, che nella circolazione sulle strade di mezzi a gnl. La Sardegna, è emerso dai lavori, occupa una posizione centrale nel Mediterraneo anche per la capacità di accumulo di materia prima con gli eventuali cinque depositi costieri previsti. Per assurdo, come sta accadendo, la loro realizzazione è indipendente dalla vera metanizzazione dell' isola, ma è semmai legata allo sviluppo, che sarà tumultuoso della domanda di gnl per la propulsione delle nuove navi. Nei prossimi anni la maggior parte delle nuove navi in ordinazione a gnl viaggeranno sulle rotte europee, mediterranee e atlantiche, e avranno bisogno di distributori di gnl. «Il sistema del gnl di piccola taglia - ha confermato Silvia Migliorini, direttrice di Assogasliquidi, associata a Confindustria - si può sostenere anche solo con il bunkeraggio navale». Ecco quindi il cuore del problema metanizzazione. Il sistema dei bacini e dei depositi costieri che li alimentano via strada da solo non consente all' intero sistema produttivo sardo di fare quel salto di qualità garantito dall' arrivo del metano. C' è bisogno di una rete che unisca e tuteli privati e imprese. Un punto ribadito da Tommaso Franci, senior advisor di Ref4E, società di consulenza lombarda. «Abbiamo ipotizzato due scenari per l' impatto del metano in Sardegna, uno base, con un sistema di offerta come si è venuta a formare nel tempo, e uno avanzato, con una offerta caratterizzata dalle infrastrutture di rete regionali e da una forma regolatoria



La Nuova Sardegna (ed. Gallura)

Cagliari

non penalizzante per l' isola. La differenza è abissale. Il moltiplicatore tra i due scenari è di otto/dieci volte a seconda dei parametri». @gcentore©RIPRODUZIONE RISERVATA.

L'Unione Sarda

Cagliari

Pula. La cittadina lancia la sfida a Villasimius e punta sulla nautica da diporto

«Turismo, svolta con il porto»

La sindaca: se ne parla da anni, lo sbloccheremo con il Puc

A Pula se ne parla dagli anni Ottanta. Nei programmi elettorali delle amministrazioni comunali è stato una costante, ma nessuno è mai riuscito a realizzarlo. La giunta guidata dalla sindaca Carla Medau spera di gettare le basi per la costruzione di un **porto** nella zona di Agumu. Obiettivo: consacrare definitivamente Pula come una delle mete turistiche più importanti dell'Isola. Nel Puc Per dare il via all'iter burocratico per la realizzazione dell'approdo tanto atteso, il Comune dovrà riuscire ad adottare il Puc entro marzo, in modo da avere a disposizione uno strumento urbanistico capace di attirare gli investimenti dei privati interessati alla costruzione del porticciolo di Agumu. Per Carla Medau il **porto** porterebbe a Pula un turismo diverso: «Una volta approvato il Puc, credo che in cinque o sei anni saremo in grado di avere finalmente quello scalo in grado di permettere al nostro territorio di attirare i diportisti del sud Sardegna. È vero si parla di quest'opera dalla seconda metà degli anni Ottanta, e oggi, rispetto al passato, norme e limiti paesaggistici rendono tutto più complicato, ma credo che questo risultato possa essere raggiunto. Nei nostri piani c'è un **porto** da 500-600 posti barca, di sicuro non in grado di ospitare i mega yacht, ma di garantire l'approdo anche a imbarcazioni di medie dimensioni». L'attrattiva Il **porto** rappresenterebbe una manna dal cielo per l'intera costa sulcitana, visto che, ad eccezione dell'approdo di Teulada, da Cagliari sino a Domus de Maria non esiste alcuno scalo in grado di garantire un luogo di attracco adeguato. L'idea dell'amministrazione comunale è quella di rendere il **porto** di Agumu un tutt'uno con il paese, adeguando la viabilità per accorciare la distanza con Nora e il centro abitato. «Puntare su questa opera non solo potrebbe offrire una opportunità concreta di destagionalizzare il turismo, avvicinando così i visitatori anche lontano dal periodo estivo, ma consentirebbe anche a far nascere attività di supporto allo stesso approdo - dice Medau -, se vogliamo competere con le altre località turistiche del sud Sardegna come Villasimius dobbiamo lottare per ottenere questo **porto**». La Regione Dal timore dell'arrivo in paese di un commissario inviato dalla Regione per completare il Puc, al lavoro ripreso per consegnare lo strumento urbanistico entro il prossimo marzo. «Siamo in contatto con i vertici regionali, ai quali comunichiamo costantemente i progressi compiuti per il completamento dell'iter burocratico - dice Medau -, la fase delle ricognizioni aeree e della realizzazione della cartografia ha richiesto del tempo, ma siamo certi di rispettare le scadenze». Ivan Murgana.



Incontro con le forze politiche locali per portare avanti un' idea unitaria di sviluppo dell' area

Consiglio comunale sul futuro del porto

Il presidente dell' Authority dello Stretto, Mega, accolto nel Municipio di Milazzo

MILAZZO (ME) - Per conoscere gli obiettivi dell' **Autorità** di **Sistema** che comprende i porti di Tremestieri, Reggio Calabria, Villa San Giovanni, Messina e Milazzo, il Consiglio comunale si è riunito in seduta straordinaria e aperta, alla presenza del sindaco Giovanni Formica, dei vertici della Capitaneria di porto e dei rappresentanti delle varie attività che operano all' interno dello scalo mamertino, dando il benvenuto al nuovo presidente Mario Paolo Mega. Un incontro che ha permesso alle forze politiche di avere una prima visione delle cose che si intendono portare avanti per lo sviluppo del porto mamertino. Mega ha subito sottolineato l' importanza della collaborazione con i Comuni e ha evidenziato che occorre pensare a opere funzionali al territorio, evitando le sovrapposizioni. Quindi, un accenno al traffico crocieristico con l' impegno a trasformarlo da occasionale a continuativo, con la collaborazione però anche degli operatori portuali visto che gli armatori guardano molto ai costi da sostenere. Bisogna dunque vincere la concorrenza di altri scali che sono pronti ad ospitare le navi con proposte vantaggiose. Un riferimento anche al Piano regolatore, atteso da lunghi anni. Il presidente ha assicurato il suo impegno per farlo, ma per i tempi occorre verificare lo stato dell' arte, mentre per il dragaggio dei fondali Mega ha detto che nel giro di qualche mese si completerà il lavoro di monitoraggio, si valuteranno situazioni che sembrano superate, e tra qualche semestre ci sarebbe la possibilità di dare attuazione all' intervento. Discorso più complesso per la banchina XX Luglio, "dove - è stato detto - è in fase di svolgimento il riappalto, che consentirà di modificare il progetto, cosa che stanno facendo i tecnici, e con questo saranno superate le criticità esistenti".

The image shows a collage of newspaper clippings. The main clipping is from 'Messina Metropolitana' with the headline 'Messina Servizi e il nodo privatizzazione. Tiene ancora banco la questione rifiuti'. Below it, there's a photo of a port area with the caption 'Il porto di Milazzo'. To the right, there's another clipping with the headline 'Consiglio comunale sul futuro del porto'. Below that, there's a clipping titled 'Completamento delle opere in tempi ragionevoli'. On the far right, there's a small box titled 'AVVISI DI IMPATTO AMBIENTALE'.

Completamento delle opere in tempi ragionevoli

MILAZZO (ME) - Il presidente dell' **Autorità portuale** dello Stretto, Mario Paolo Mega (nella foto), ha riservato al Consiglio comunale anche un passaggio sul pontile di Giammoro, dove lo stato di avanzamento dei lavori è intorno al 70%. Sono state date le indicazioni per il completamento dell' opera in tempi ragionevoli, non escludendo di pervenire anche alla rescissione del contratto. Questo perché i ritardi stanno comportando problemi nello sviluppo di un insediamento che potrebbe scontare in termini di attività. Infine, per quanto riguarda il Centro mercantile, è stato tirato in ballo il Comitato di gestione, in particolare in merito alla funzionalità dello stesso alle dinamiche di sviluppo del porto. Porto ha concluso Mega che necessita di una programmazione attraverso un Piano strategico che fissi gli obiettivi che si intendono raggiungere, al fine di comprendere in che direzione Milazzo vorrà andare.



La mappa del Mega cambiamento

di Marco Casale

Riconsiderare assieme al Ministero delle Infrastrutture l'organizzazione della Piattaforma Logistica Nazionale (PLN); lavorare per rafforzare il ruolo di intermediazione di **Assoporti** presso i consessi nazionali ed europei; liberare le Autorità Portuali dai gravami autorizzativi che oggi ne rallentano la capacità di azione. Messe in fila sono queste per Mario Mega le priorità da affrontare nel breve e medio periodo. Il neo presidente dell' Autorità di Sistema dello Stretto («La prima dice - ad avere al suo interno sia i porti di origine che quelli di destinazione dei propri traffici») non intende nascondersi dietro a concetti di comodo. La lunga esperienza maturata presso l'Autorità Portuale di Bari (ora **AdSP** del Mar Adriatico Meridionale) come dirigente tecnico dedicato alla innovazione tecnologica e alla pianificazione strategica, gli consente oggi di avere una visione di insieme su quali debbano essere le azioni da intraprendere per rilanciare la portualità italiana e, specialmente, quella del Mezzogiorno. Mega pensa prima di tutto ai suoi porti, a Messina, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria: «Occorrono nuove infrastrutture per supportare i nostri traffici principali, ovvero rotabili e passeggeri. Abbiamo bisogno di piazzali e di un sostanziale ammodernamento delle reti viarie e ferroviarie, anche per impedire che il traffico commerciale proveniente dagli scali marittimi vada ad impattare su quello veicolare delle città portuali». L'adeguamento infrastrutturale è un tema certamente rilevante nelle riflessioni del n.1 dell'**AdSP** siculo-calabrese, ma non è l'unico: è anche fondamentale «puntare sullo sviluppo delle Zone Economiche Speciali (ZES)» e definire un piano digitale che consenta alle Autorità di Sistema Portuali di «interagire in modo efficiente con gli operatori e le imprese che ormai lavorano secondo i parametri dell'industria 4.0». E a proposito di industria 4.0, Mega che spera «di riuscire a creare nell'Authority dello Stretto un sistema informativo degno di essere indicato come best-practice a livello nazionale» ritiene che i Port Community System debbano rimanere «un patrimonio da conservare e valorizzare». I PCS sono le piattaforme che diverse Autorità Portuali hanno creato per condividere più facilmente dati e informazioni tra molteplici attori, spesso portatori di interessi diversi (terminal, agenti marittimi, spedizionieri, enti di controllo, ecc.). Che cosa sia successo in seguito è noto: il protocollo di intesa del 19 giugno 2017 stipulato tra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) e Uirnet (soggetto attuatore unico per la realizzazione e la gestione della PLN) ha previsto la realizzazione di un modello unico di PCS (MUPCS) che favorisse il passaggio da un approccio in precedenza federativo a uno centralizzato che doveva valere per tutti gli scali commerciali italiani. Il presidente del porto di Messina è convinto che sotto questo punto di vista il Ministero delle Infrastrutture debba avviare una seria riflessione sul ruolo di UIRNET e, specialmente, su quello della PLN, che non può sostituirsi ai PCS locali. «Apprezzo l'approccio centralizzato e armonizzatore definito con il Modello Unico di Port Community System, ma l'esperienza maturata da realtà portuali come Livorno, Trieste, o Bari, non può essere gettata alle ortiche. I PCS locali devono potersi interfacciare liberamente e autonomamente con la PLN senza però venire fagocitati da quest'ultima». Per Mega bisogna insomma rimettersi al tavolo con il Ministero competente e tracciare nuove rotte sul terreno della digitalizzazione, «perché il livello di innovazione tecnologica raggiunto da certe Autorità di Sistema ha oggi ampiamente superato le condizioni che allora avevano giustificato la nascita di UIRNET ». Allo stesso modo, va attentamente calibrato «il livello di coordinamento che il MIT intende esercitare sulle **AdSP**». Anche il ruolo di **Assoporti** va valorizzato al meglio: «La prima decisione che ho assunto da presidente dell'**AdSP** dello Stretto è stata quella di rientrare nell'Associazione dei Porti Italiani. L'ho fatto perché credo che oggi ci

Focus Interventi Interviste News Espo 2019 Osservatorio Europeo Me in @ Q



Portnews

Messina, Milazzo, Tremestieri

sia più che mai bisogno di favorire i processi aggregativi ed avere un soggetto forte in grado di porsi, anche nei consessi europei, come interlocutore stabile e riconosciuto a livello nazionale». Mega pensa in particolare alla controversia con Bruxelles sulla tassazione delle Port Authority: «Serve tutta la capacità di **Assoport** per definire una strategia di difesa comune e per ribadire la natura di ente pubblico non economico delle nostre Autorità Portuali». In queste situazioni «occorre fare squadra, massa critica. Fuori da **Assoport** siamo tutti più deboli». Secondo il presidente dell'Autorità di Sistema dello Stretto, le **AdSP** «hanno bisogno di ribadire il proprio ruolo regolatorio a servizio della comunità portuale», anche per questo motivo «non sono d'accordo con chi chiede di trasformare le nostre Autorità Portuali in società per azioni (vedi Maresca) o con chi ritenga che si possano trasformare in imprese pubbliche (vedi Patroni Griffi), ciò su cui invece dobbiamo lavorare è la semplificazione, consentire cioè ai nostri enti di acquistare maggiore efficienza operativa nell'affidamento degli appalti e nella realizzazione delle opere». Anche l'Autorità di Sistema dello Stretto ha di fronte a sé un mare di sfide da affrontare: la priorità delle priorità per Mega è l'attenzione ai territori che insistono nell'area di competenza della Port Authority. «Grazie alla nuova **AdSP** gli amministratori locali delle realtà che si affacciano sullo Stretto hanno la possibilità di intervenire in modo innovativo nella definizione di politiche di area a sostegno delle proprie città». Per il neo presidente è fondamentale curare fin dall'inizio il rapporto con la Calabria: «Ne ho già cominciato a parlare con il sindaco di Villa San Giovanni e presto affronterò l'argomento anche con il primo cittadino di Reggio Calabria: occorre trovare una soluzione condivisa che garantisca la piena integrazione e connessione dei flussi di traffico tra la Sicilia e il Continente. Quando sarà pronto il nuovo porto di Tremestieri e tutto il traffico sarà spostato a Sud, occorrerà trovare una nuova interfaccia anche in Calabria: da questo punto di vista sarà mia cura studiare assieme agli imprenditori e alle amministrazioni coinvolte la migliore soluzione possibile».

Commissione Ecomafie in Sicilia, sopralluoghi a Mili e Milazzo

La Commissione parlamentare di inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali ad esse correlati (Commissione Ecomafie) sarà in missione in Sicilia da mercoledì 27 a venerdì 29 novembre 2019. L'obiettivo è svolgere sopralluoghi e audizioni su due temi d'inchiesta della Commissione: la depurazione delle acque reflue e la gestione

REDAZIONE SPORT

OLYMPUS DIGITAL CAMERA La Commissione parlamentare di inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali ad esse correlati (Commissione Ecomafie) sarà in missione in Sicilia da mercoledì 27 a venerdì 29 novembre 2019. L' obiettivo è svolgere sopralluoghi e audizioni su due temi d' inchiesta della Commissione: la depurazione delle acque reflue e la gestione dei sedimenti di dragaggio dei porti. La missione comincerà con i sopralluoghi, nella giornata di mercoledì 27, presso il **porto** di Augusta e i depuratori Ias di Priolo Gargallo e di Catania . Giovedì 28 novembre la Commissione svolgerà invece sopralluoghi presso i depuratori di Mili e di Milazzo . Il 28 e il 29 novembre la Commissione terrà inoltre una serie di audizioni presso la Prefettura di Catania: saranno sentiti alcuni dirigenti di Arpa Sicilia, il viceprefetto vicario facente funzioni di Siracusa , i sindaci e presidenti delle Città metropolitane di Catania e Messina , il sindaco di Siracusa e il commissario del Libero consorzio comunale di Siracusa. Saranno inoltre auditi i sindaci di Augusta e Milazzo e i rappresentanti di Confindustria Sicilia. Insieme al Presidente Vignaroli , parteciperanno alla missione i deputati Caterina Licatini (M5S) e Fausto Raciti (PD), e i senatori Luca Briziarelli (Lega), Barbara Floridia (M5S), Pietro Loreface (M5S) e Fabrizio Trentacoste (M5S). «Contro l' Italia ci sono quattro procedure di infrazione europee per le inadempienze sul fronte della depurazione delle acque, con il maggior numero di centri abitati irregolari situati in Sicilia. Molti centri scaricano direttamente in mare, in altri casi non ci sono neanche le fognature, in altri ancora l' impianto di depurazione è presente ma non funzionante oppure manca di autorizzazione allo scarico valida. Una situazione che mi preoccupa molto, e che dopo il lavoro di analisi già fatto a Roma in questi mesi intendiamo approfondire con sopralluoghi sul campo. L' obiettivo è renderci conto di persona della situazione e dare il nostro contributo affinché la Sicilia, su cui si concentra una parte importante del lavoro del commissario straordinario alla depurazione Enrico Rolle, esca il prima possibile da queste irregolarità», dichiara il presidente della Commissione Stefano Vignaroli . Il presidente della Commissione Stefano Vignaroli rilascerà dichiarazioni alla stampa giorno 29 novembre alle ore 13.15, presso la Prefettura di Catania . Partecipa alla discussione. Commenta l' articolo su Messinaora.it.



La Sicilia

Catania

No del governo alla Zes, Confindustria delusa

Doccia fredda. Il presidente Biriaco: «Rischiamo la morte in culla di un neonato che abbiamo fortemente voluto, vezzeggiato e aspettato. Ritardi e rinvii frenano i potenziali investitori e la fiducia delle imprese»

Rossella JannelloLa doccia fredda è arrivata qualche giorno fa, venerdì scorso. Solo quattro Zone economiche speciali su otto hanno ricevuto l'ok del governo e sono pronte a partire. E fra queste non c'è la Zes di Catania. Una notizia pure non definitiva, visto che il governo mantiene la porta aperta per Catania e per le altre tre Zone speciali in Sicilia e Sardegna, ma che lascia comunque l'amaro in bocca agli imprenditori etnei e ai vertici dell'organismo che li rappresenta. «Certo che ci siamo rimasti male - conferma il presidente di Confindustria Catania, Antonello Biriaco - Anche se in ritardo rispetto ad altre regioni come la Campania, che già da tempo aveva avviato il percorso, la Sicilia, nello scorso mese di agosto, ha definito la delimitazione delle free zone e il Piano strategico regionale. C'è solo un 10 per cento delle aree, circa 450 ettari, affidate ai Comuni, che devono essere ancora definite. Sembrava fatta, insomma - continua Biriaco - e invece è stato deciso uno spostamento di fondi, circa 250 milioni di euro, destinati al Progetto per il Sud. Che dire? Che, usando una metafora, rischiamo la morte in culla di un neonato che abbiamo fortemente voluto, vezzeggiato e aspettato». Uno sfogo, questo del leader degli industriali etnei, che la dice lunga sull'importanza della Zes per porto, retroporto e Zona industriale. «Non vedo alcun altro strumento sostitutivo per lo sviluppo delle aree catanesi. Anche se abbiamo retto bene alla crisi, al netto di grossi investitori come St Microelectronics e 3Sun, siamo abbastanza indietro e fra le nostre aziende c'è un certo malessere. E, anche a ipotizzare che l'approvazione della Zes è solo questione di tempo, il danno di immagine, i ritardi e i rinvii frenano potenziali investitori e la fiducia delle imprese ubicate nelle aree interessate. Zes significa principalmente un'area in cui è applicata una fiscalità di vantaggio a burocrazia zero, che potrebbe avere un effetto propulsivo sull'economia del territorio ed in particolare sull'economia del mare. Le Zes potrebbero fare la differenza per rilancio delle infrastrutture portuali come quella catanese e potrebbero rappresentare un'opportunità per rigenerare ampie aree retroportuali nelle quali insediare nuove attività collegate alla filiera marittima, manifatturiera e logistica; una boccata d'ossigeno per le imprese ubicate nella Zona Industriale e un incentivo a ripopolare un'area come Pantano d'Arce, altrimenti soggetta ad una progressiva marginalizzazione». E c'è anche una nota di delusione nelle parole del presidente Biriaco: «Con la Regione avevamo lavorato bene e con la nomina di Provenzano a ministro per il Sud e la coesione territoriale avevamo qualche speranza in più per l'accelerazione del percorso, e invece Ora nel Piano Sud annunciato da Provenzano sulle Zes si parla di proroga del credito di imposta per due anni per le imprese che si insediano in queste aree e dell'introduzione del commissario straordinario del governo per accelerare i notevoli ritardi del Comitato di indirizzo. I commissari in genere velocizzano le procedure - ragiona - ed è questo quello che ora ci auguriamo. Insomma, il nostro auspicio è che uno strumento concepito per azzerare la burocrazia non venga più appesantito da ulteriori passaggi burocratici che rallentano ulteriormente la concretizzazione degli interventi. Oscillo, anche da imprenditore marittimo, fra amarezza e speranza. Ma rappresento i colleghi e mi corre l'obbligo di dire che restiamo ottimisti. Certo, continueremo a seguire da vicino quello che accadrà, con attenzione. E Confindustria nazionale, come ha fatto fin dall'inizio, è con noi in questa battaglia».

TV LA SICILIA Martedì 26 Novembre 2019
Catania

No del governo alla Zes, Confindustria delusa

Doccia fredda. Il presidente Biriaco: «Rischiamo la morte in culla di un neonato che abbiamo fortemente voluto, vezzeggiato e aspettato. Ritardi e rinvii frenano i potenziali investitori e la fiducia delle imprese»

L'importanza strategica per porto, retroporto e Zona industriale «Non vedo altri strumenti per sviluppare le aree»



MEETUP DOLFINARI, CONTINUA LO SCOPPIO. Ogni giorno "costa" 10mila euro



QUINDICI NUOVI INFERMIERI IN SERVIZIO DAL 1° DICEMBRE. Nel 2019 sono 250 le assunzioni

PROGETTO RICOSSIONE DEL DANNO DA FURTO. Il Cobear dell'Università ospita sino a giovedì ricercatori di 6 Paesi

Mascherine Audi false sequestrate al porto di Catania, una denuncia

IGNAZIO MARCHESE

I funzionari dell' Agenzia Dogane e Monopoli in servizio al **porto** di **Catania**, hanno trovato in un container, 77 mascherine per auto con il marchio 'Audi'. Sottoposta a perizia tecnica effettuata da esperti della casa automobilistica detentrica del marchio, la merce è stata sequestrata poiché risultata contraffatta e l' autore dell' illecito è stato denunciato per vendita di prodotti industriali con segni mendaci atti a indurre in inganno il compratore. Qualche settimana fa sempre al **porto** di **Catania** sono stati sequestrati dai funzionari dell' agenzia delle dogane 12 mila tergicristalli provenienti dalla Cina al **porto** di **Catania**. I ricambi erano destinati a una azienda siciliana nel settore dei ricambi auto. La merce era confezionata con scritte in lingua italiana e con la sola indicazione della marca del prodotto posizionata al di sotto di una bandiera italiana e che avrebbe potuto indurre in inganno il consumatore sulla reale origine del prodotto. Il rappresentante legale dell' azienda italiana è stato denunciato.

The screenshot shows a news article on the BlogSicilia website. The article title is "Mascherine Audi false sequestrate al porto di Catania, una denuncia" by Ignazio Marchese, dated 23/11/2019. The main image is a close-up of a black Audi car grille. The article text describes the seizure of 77 counterfeit Audi car grilles at the port of Catania. It mentions that the goods were found in a container and that the manufacturer is being reported for selling industrial products with misleading signs to induce consumers into error. The article also notes that 12,000 wipers were seized from China at the same port, intended for a Sicilian company. The counterfeit goods were packaged with Italian text and a flag, which could mislead consumers about the product's origin. The legal representative of the Italian company has been reported.

Below the article, there is a list of other news items under the heading "Ultimissime":

- 01/11 Cantieri italiani e aziende e... (La Catania-Dogana si...)
- 02/11 Dispendio di questo... (La Catania-Dogana si...)
- 03/11 "Molteplici e... (La Catania-Dogana si...)
- 04/11 Amministratore... (La Catania-Dogana si...)
- 05/11 Simbologia... (La Catania-Dogana si...)
- 06/11 Dogana e... (La Catania-Dogana si...)
- 07/11 Falsi e... (La Catania-Dogana si...)

La Commissione Ecomafie in missione anche a Catania

La Commissione parlamentare di inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali ad esse [...]

"La Commissione parlamentare di inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti e su illeciti ambientali ad esse correlati (commissione Ecomafie) sarà in missione in Sicilia da mercoledì 27 a venerdì 29 novembre 2019. L'obiettivo è svolgere sopralluoghi e audizioni su due temi d'inchiesta della commissione: la depurazione delle acque reflue e la gestione dei sedimenti di dragaggio dei porti". Lo comunica l'ufficio stampa della Camera. Nello specifico "la missione comincerà con i sopralluoghi, nella giornata di mercoledì 27, presso il porto di Augusta e i depuratori Ias di Priolo Gargallo e di Catania. Giovedì 28 novembre la commissione svolgerà invece sopralluoghi presso i depuratori di Mili e di Milazzo. Il 28 e il 29 novembre la commissione terrà inoltre una serie di audizioni presso la Prefettura di Catania: saranno sentiti alcuni dirigenti di Arpa Sicilia, il viceprefetto vicario facente funzioni di Siracusa, i sindaci e presidenti delle città metropolitane di Catania e Messina, il sindaco di Siracusa e il commissario del libero consorzio comunale di Siracusa. Saranno inoltre auditi i sindaci di Augusta e Milazzo e i rappresentanti di Confindustria Sicilia". Insieme al presidente Vignaroli, parteciperanno alla missione i deputati Caterina Licatini (M5S) e Fausto Raciti (Pd), e i senatori Luca Briziarelli (Lega), Barbara Floridia (M5S), Pietro Loreface (M5S) e Fabrizio Trentacoste (M5S). Il presidente della commissione Stefano Vignaroli (M5S) dice: "Contro l' Italia ci sono quattro procedure di infrazione europee per le inadempienze sul fronte della depurazione delle acque, con il maggior numero di centri abitati irregolari situati in Sicilia. Molti centri scaricano direttamente in mare, in altri casi non ci sono neanche le fognature, in altri ancora l'impianto di depurazione è presente ma non funzionante oppure manca di autorizzazione allo scarico valida. Una situazione che mi preoccupa molto, e che dopo il lavoro di analisi già fatto a Roma in questi mesi intendiamo approfondire con sopralluoghi sul campo. L'obiettivo è renderci conto di persona della situazione e dare il nostro contributo affinché la Sicilia, su cui si concentra una parte importante del lavoro del commissario straordinario alla depurazione Enrico Rolle, esca il prima possibile da queste irregolarità".



Sicilia: Commissione Ecomafie in missione nell' isola

Palermo, 25 nov. (Adnkronos) - Missione in Sicilia, da mercoledì 27 a venerdì 29 novembre, per la Commissione parlamentare di inchiesta sulle attività illecite connesse al ciclo dei rifiuti. Obiettivo è svolgere sopralluoghi e audizioni sulla depurazione delle acque reflue e sulla gestione dei sedimenti di dragaggio dei porti. Insieme al presidente Stefano Vignaroli, parteciperanno alla missione i deputati Caterina Licatini (M5S) e Fausto Raciti (PD) e i senatori Luca Briziarelli (Lega), Barbara Floridia (M5S), Pietro Lorefice (M5S) e Fabrizio Trentacoste (M5S). Prima tappa, mercoledì 27, sarà il porto di Augusta e i depuratori las di Priolo Gargallo e di Catania. Giovedì 28 novembre la Commissione Ecomafie svolgerà invece sopralluoghi ai depuratori di Mili e di Milazzo e il 28 e il 29 terrà una serie di audizioni in prefettura a Catania. Saranno sentiti alcuni dirigenti di Arpa Sicilia, il viceprefetto vicario facente funzioni di Siracusa, i sindaci e presidenti delle Città metropolitane di Catania e Messina, il sindaco di Siracusa, il commissario del Libero consorzio comunale di Siracusa, i sindaci di Augusta e Milazzo e i rappresentanti di Confindustria Sicilia.

The screenshot shows the website 'affaritaliani.it' with a navigation bar and a main article. The article title is 'Sicilia: Commissione Ecomafie in missione nell'isola'. The text of the article is partially visible, matching the main text on the page. There are also some video thumbnails and a 'NOTIZIARIO' section.

A small video thumbnail from aiTV. The caption reads: "Ve lo do io il sovranismo" - Lectio Magistralis di Fasaro al lancio di Vux -1". The video shows a person speaking into a microphone.

Assoporto Augusta: si conferma la Noè

Guiderà ancora, per i prossimi tre anni, l'associazione di operatori portuali

Giulia Sarti

AUGUSTA Riconferma per Marina Noè, che per la seconda volta, e per i prossimi tre anni, guiderà Assoporto Augusta, l'associazione di operatori portuali megaresi. Storica operatrice nel settore della cantieristica è stata votata all'unanimità, durante l'assemblea di rinnovo delle cariche, nella sede di via Capitaneria e che ha sostanzialmente riconfermato anche il direttivo e i probi viri eccezion fatta per la Giuseppe Pasqua, entrato per la prima volta a far parte del gruppo. Pasqua fa parte del direttivo eletto composto da Bruno Ferreri, Luigi Mastroviti, Giuseppe Amara, Salvatore Ternullo e Alberto Pitruzzello. Fanno parte dei probiviri Luca Sanseverino, Fabio Di Grande e Gianluca Scalzo, tutti riconfermati anche per i prossimi tre anni. Sono stati istituiti, inoltre, tre gruppi di lavoro che saranno dedicati all'ambiente, alla deburocratizzazione e alla presentazione dell'associazione e del lavoro degli operatori portuali in ambito istituzionale e non. Il più importante obiettivo raggiunto negli ultimi tre anni, senza dubbio, è stata la riconquista e il mantenimento ad Augusta della sede del porto core -ha detto la presidente Noè- ma non meno importante è anche il fatto che finalmente siamo riusciti a far sì che l'Autorità di Sistema portuale del mare di Sicilia orientale, che per legge coordina gli operatori del settore, istituirà dei tavoli tecnici con la nostra presenza per la risoluzione dei problemi del quotidiano. Al di là delle questioni più generali legate alla realizzazione delle infrastrutture e dello sviluppo dello scalo megarese, ha continuato la Noè, esistono problemi di operatività quotidiana, spesso anche banali, che potrebbero essere risolti con un po' di buon senso ma che, invece, diventano importanti e a volte anche insormontabili per gli stessi armatori. Per noi questo è un grande traguardo a cui lavoriamo da tre anni. Tra le novità Assoporto Augusta è stata anche invitata a fare parte del tavolo del Partenariato del mare come associazione e ha già partecipato alle prime due riunioni. Questo grazie alla sensibilità dimostrata dall'attuale commissario straordinario dell'Autorità portuale del mare di Sicilia orientale, Emilio Errigo che -ha concluso la Noè- ha chiesto specificatamente la presenza dell'associazione. Anche questo è per noi è una conquista importante perché, se pur senza diritto di voto, potremo fare in modo che l'organismo previsto dalla legge in seno all'Autorità portuale possa essere un tavolo di confronto concreto.



Porti: Palermo accoglie Msc Grandiosa, nuova ammiraglia Msc

Il prossimo anno porterà nello scalo 256mila crocieristi

Il porto di Palermo ha dato il benvenuto a Msc Grandiosa, nave tra le più avanzate al mondo dal punto di vista ambientale, che salperà ogni settimana da Palermo per le crociere nel Mediterraneo Occidentale. L'arrivo della nuova ammiraglia, consegnata all'armatore il 31 ottobre dai Chantiers de l'Atlantique, consentirà alla compagnia crocieristica leader in Mediterraneo, Sud America, Sud Africa e Paesi del Golfo, di compiere un ulteriore passo in avanti nel percorso che la porterà a diventare un'azienda a emissioni zero. Tra le tappe più significative, in questa direzione, vi è la decisione di diventare dal 1 gennaio 2020 una compagnia totalmente "carbon neutral", ossia a impatto zero CO2. Per celebrare il primo attracco di Msc Grandiosa, che può ospitare oltre 6.300 passeggeri, è stata organizzata a bordo della nave la tradizionale cerimonia del Maiden Call alla presenza di Luca Valentini, Direttore Commerciale di Msc Crociere, Salvatore Lo Re, Direttore Generale di Msc Sicilia, e delle principali autorità, tra cui l'Assessore Regionale al Territorio e Ambiente Salvatore Cordaro, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Pasqualino Monti e il Comandante della Capitaneria di Porto, Ammiraglio Roberto Isidori. "È una giornata importantissima per il porto di Palermo - ha detto Cordaro - Sono sicuro che la collaborazione con Msc Crociere contribuirà a valorizzare le attrazioni turistiche e le bellezze culturali offerte dalla città di Palermo e dall'isola". "Con l'arrivo di Msc Grandiosa, Msc Crociere consolida la sua presenza nello scalo di Palermo", ha osservato il presidente dell'AdSP Pasqualino Monti. "L'Autorità di sistema portuale è ora fortemente impegnata ad adeguare le infrastrutture siciliane per ospitare queste meraviglie del mare". "Dopo Msc Seaview, è per noi un onore poter tornare a Palermo per presentarvi la nostra nuova ammiraglia, la nave più green della nostra flotta e un vero concentrato di tecnologia", ha sottolineato Luca Valentini, Direttore Commerciale Msc Crociere. "Nello scalo siciliano, durante la stagione 2020, Msc Crociere porterà 256 mila turisti a testimonianza della centralità rivestita dal porto palermitano, e dalla Sicilia intera, nelle strategie di crescita della compagnia". Ogni martedì la nave partirà da Palermo per compiere crociere settimanali nel Mediterraneo Occidentale con un itinerario in partenza da Genova per poi toccare le città di Civitavecchia, Malta, Barcellona e Marsiglia durante la stagione invernale mentre, nella stagione estiva toccherà Napoli, Messina, Malta, Barcellona e Marsiglia.(ANSA).



Concessione a Msc-Costa per il terminal passeggeri di Palermo

25 Nov, 2019 Alla Joint Venture MSC-Costa la gestione dei terminal passeggeri nei quattro porti della Sicilia occidentale - Durata della concessione 30 anni - canone di almeno 30 milioni di euro. PALERMO - Alla Joint Venture formata dai colossi armatoriali del comparto crocieristico, MSC Cruises S.A. e Costa Crociere S.p.A., andrà la concessione per la gestione dei terminal crociere nei quattro porti gestiti dall' Autorità portuale della Sicilia occidentale . Lo ha deciso la commissione che il presidente Pasqualino Monti ha istituito per compiere le valutazioni ad hoc sulla migliore soluzione per lo sviluppo del comparto crocieristico nei porti di **Palermo**, Trapani, Termini Imerese e **Porto Empedocle** . I due armatori avranno in concessione la parte crocieristica dei quattro porti per i prossimi trent' anni a un canone di almeno 30 milioni di euro , al netto di tutti i lavori di ristrutturazione e potenziamento delle strutture. La proposta di MSC-Costa è risultata quindi vincente rispetto a quella presentata dalla concorrente, la società formata dai due terminalisti Port Operation Holding srl/Global Ports Melita Limited . I dettagli dell' accordo saranno presentati il 19 dicembre a **Palermo** in occasione della conferenza ' Noi, il Mediterraneo' alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli che sottoscriverà la concessione. Monti ha dichiarato: ' Siamo felici del fatto che società armatoriali che tanto investono nel **porto** di **Palermo** gestiscano i nostri terminal. Possiamo parlare di una svolta che garantirà lo sviluppo del turismo crocieristico nei nostri porti con numeri impensabili solo qualche mese fa, una ricaduta occupazionale e un servizio di livello internazionale. Oggi viene riconosciuto merito allo straordinario lavoro messo in campo dall' Authority che coniuga la realizzazione di imponenti opere infrastrutturali in tempi strettissimi con la capacità di promuoverne le funzioni sui mercati nazionali e internazionali '. Il presidente dell' Authority della Sicilia Occidentale ha quindi aggiunto: ' È una giornata importante per la Sicilia e, direi per il Paese, e sono convinto che quando Royal Caribbean inizierà, a breve, a scalare i nostri porti con le sue navi di maggiore stazza, l' attuale compagine potrà allargarsi, comprendendo, quindi, le tre compagnie più grandi al mondo nel settore delle crociere '.

The image shows a screenshot of a news article from the website 'Corriere Marittimo'. The main headline is 'Concessione a Msc-Costa per il terminal passeggeri di Palermo'. Below the headline is a photograph of a port terminal with several buildings and a large open area. To the right of the article is a sidebar containing advertisements for 'Toremar' (Mare Siciliano) and 'CTN' (Compagnie Tolleranze di Navigazione). The article text is partially visible, matching the text provided in the other blocks.

MSC Grandiosa, celebrazioni nel porto di Palermo

PALERMO - Il **porto** di **Palermo** ha dato oggi il benvenuto a MSC Grandiosa, nave tra le più avanzate al mondo dal punto di vista ambientale, che salperà ogni settimana da **Palermo** per le crociere nel Mediterraneo Occidentale. L'arrivo della nuova ammiraglia, consegnata all'armatore il 31 ottobre dai Chantiers de l'Atlantique, consentirà alla compagnia crocieristica leader in Mediterraneo, Sud America, Sud Africa e Paesi del Golfo, di compiere un ulteriore passo in avanti nel percorso che la porterà a diventare un'azienda a emissioni zero. Tra le tappe più significative, in questa direzione, vi è la decisione di diventare dal 1° gennaio 2020 una compagnia totalmente 'carbon neutral', ossia a impatto zero di CO2, compensando tutte le emissioni di anidride carbonica generate dalla flotta attraverso progetti per l'ambiente di alta qualità basati sull'utilizzo dei Blue Carbon Credits. Per celebrare il primo attracco di MSC Grandiosa, che può ospitare oltre 6.300 passeggeri, è stata organizzata a bordo della nave la tradizionale cerimonia del Maiden Call alla presenza di Luca Valentini, Direttore Commerciale di MSC Crociere, di Salvatore Lo Re, Direttore Generale di MSC Sicilia, e delle principali istituzioni e autorità locali, militari e portuali, tra cui l'Assessore Regionale al Territorio e all'Ambiente Salvatore Cordaro, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale Pasqualino Monti, il Comandante della Capitaneria di **Porto**, l'Ammiraglio Roberto Isidori, il Comandante della Polizia Municipale Vincenzo Messina, il Maggiore della Guardia di Finanza, Francesco La Rosa, il Capo dei Piloti Sebastiano Bartolotta, il Presidente degli Ormeggiatori Giovanni D'Angelo, il Comandante della Polizia Municipale, Vincenzo Messina, e Pietra Abbate dell'Agenzia delle Dogane che hanno scambiato il crest con il Comandante Marco Massa. È una giornata importantissima per il **porto** di Palermo - dichiara l'Assessore Regionale al Territorio e all'Ambiente Salvatore Cordaro - che ospita per la prima volta MSC Grandiosa, la nuova ammiraglia della flotta MSC, e questo è per noi motivo di grande orgoglio. Sono sicuro che la collaborazione con MSC Crociere contribuirà a valorizzare le numerose attrazioni turistiche e bellezze culturali offerte dalla città **Palermo** e da tutta l'isola. Con l'arrivo di MSC Grandiosa, MSC Crociere consolida la sua presenza nello scalo di **Palermo**, il Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia occidentale Pasqualino Monti. L'Autorità di Sistema Portuale è ora fortemente impegnata ad adeguare le infrastrutture siciliane per ospitare queste meraviglie del mare. Dopo MSC Seaview, è per noi un onore poter tornare a **Palermo** per presentarvi la nostra nuova ammiraglia, la nave più green della nostra flotta e un vero concentrato di tecnologia, ha sottolineato Luca Valentini, Direttore Commerciale MSC Crociere. Nello scalo siciliano, durante la stagione 2020, MSC Crociere porterà 256 mila turisti a testimonianza della centralità rivestita dal **porto** palermitano, e dalla Sicilia intera, nelle strategie di crescita della compagnia. Nella stagione estiva la nuova ammiraglia porterà ad ogni sbarco nel capoluogo siciliano circa 6.000 turisti ogni settimana con una capacità di spesa medio-alta, pronti a scoprire le numerose bellezze del territorio. Ogni martedì la nave partirà da **Palermo** per compiere suggestive crociere settimanali nel Mediterraneo Occidentale con un itinerario in partenza da Genova per poi toccare le città di Civitavecchia, Malta, Barcellona e Marsiglia durante la stagione invernale mentre, nella stagione estiva toccherà Napoli, Messina, Malta, Barcellona e Marsiglia.



AdSP Sicilia Occidentale: sarà la joint venture Msc-Costa a gestire i terminal

(FERPRESS) - **Palermo**, 25 NOV - MSC Cruises S.A. e Costa Crociere S.p.A. hanno ottenuto concessione per la gestione dei terminal crocieristici nei porti dell' Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia occidentale. Lo ha deciso questo pomeriggio una commissione che ha preferito, argomentandone le motivazioni e in attesa che si concluda l' iter finalizzato al rilascio della concessione, la proposta della joint venture MSC-Costa a quella presentata da Port Operation Holding srl/Global Ports Melita Limited. Il presidente dell' AdSP, Pasqualino Monti: "Siamo felici del fatto che società armatoriali che tanto investono nel **porto** di **Palermo** gestiscano i nostri terminal. Possiamo parlare di una svolta che garantirà lo sviluppo del turismo crocieristico nei nostri porti con numeri impensabili solo qualche mese fa, una ricaduta occupazionale e un servizio di livello internazionale. Oggi viene riconosciuto merito allo straordinario lavoro messo in campo dall' Authority che coniuga la realizzazione di imponenti opere infrastrutturali in tempi strettissimi con la capacità di promuoverne le funzioni sui mercati nazionali e internazionali". E continua: "È una giornata importante per la Sicilia e, direi per il Paese, e sono convinto che quando Royal Caribbean inizierà, a breve, a scalare i nostri porti con le sue navi di maggiore stazza, l' attuale compagine potrà allargarsi, comprendendo, quindi, le tre compagnie più grandi al mondo nel settore delle crociere". La sigla dell' accordo verrà formalizzata nel corso della conferenza "Noi, il Mediterraneo", il prossimo 19 dicembre, alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, on. Paola De Micheli.



Informazioni Marittime

Palermo, Termini Imerese

La joint venture Msc-Costa gestirà i terminal della Sicilia occidentale

L' accordo verrà formalizzato a Palermo nel corso della conferenza "Noi, il Mediterraneo", il prossimo 19 dicembre

I terminal crocieristici nei porti dell' Autorità di Sistema Portuale del mare di Sicilia occidentale saranno gestiti dalla joint venture tra MSC Cruises e Costa Crociere . Lo ha deciso venerdì scorso una commissione che ha preferito, argomentandone le motivazioni e in attesa che si concluda l' iter finalizzato al rilascio della concessione, la proposta di MSC-Costa a quella presentata da Port Operation Holding srl/Global Ports Melita Limited. Per il presidente dell' AdSP, Pasqualino Monti , è importante "che società armatoriali che tanto investono nel porto di Palermo gestiscano i nostri terminal. Possiamo parlare di una svolta che garantirà lo sviluppo del turismo crocieristico nei nostri porti con numeri impensabili solo qualche mese fa, una ricaduta occupazionale e un servizio di livello internazionale. Oggi - sottolinea il presidente dell' Authority portuale - viene riconosciuto merito allo straordinario lavoro messo in campo dall' Authority che coniuga la realizzazione di imponenti opere infrastrutturali in tempi strettissimi con la capacità di promuoverne le funzioni sui mercati nazionali e internazionali". "È una giornata importante per la Sicilia e, direi per il Paese - aggiunge Monti - e sono convinto che quando Royal Caribbean inizierà, a breve, a scalare i nostri porti con le sue navi di maggiore stazza, l' attuale compagine potrà allargarsi, comprendendo, quindi, le tre compagnie più grandi al mondo nel settore delle crociere". L' accordo verrà formalizzato nel corso della conferenza "Noi, il Mediterraneo" , il prossimo 19 dicembre, alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli .



Msc Grandiosa arrivata a Palermo

Monti: la compagnia consolida la sua presenza nello scalo

Redazione

PALERMO Msc Grandiosa è arrivata oggi a Palermo per la prima volta. La nave, all'avanguardia dal punto di vista ambientale, salperà ogni settimana da Palermo per crociere nel Mediterraneo occidentale. L'arrivo della nuova ammiraglia, consegnata all'armatore il 31 Ottobre dai Chantiers de l'Atlantique e battezzata due settimane fa ad Amburgo, consentirà alla compagnia di compiere un ulteriore passo in avanti nel percorso che la porterà a diventare un'azienda a emissioni zero. Tra le tappe più significative, in questa direzione, vi è la decisione di diventare dal 1° Gennaio 2020 una compagnia totalmente carbon neutral, ossia a impatto zero di CO2, compensando tutte le emissioni di anidride carbonica generate dalla flotta attraverso progetti per l'ambiente di alta qualità basati sull'utilizzo dei Blue Carbon Credits. Per celebrare il primo attracco di Msc Grandiosa, che può ospitare oltre 6.300 passeggeri, è stata organizzata a bordo della nave la tradizionale cerimonia del Maiden Call alla presenza di Luca Valentini, direttore commerciale di Msc Crociere; Salvatore Lo Re, direttore generale Msc Sicilia, e delle principali istituzioni e autorità locali, militari e portuali, tra cui il presidente dell'AdSp del Mare di Sicilia occidentale, Pasqualino Monti ed il comandante della Capitaneria di Porto, ammiraglio Roberto Isidori, che hanno scambiato il crest con il comandante Marco Massa. Con l'arrivo di Msc Grandiosa, la compagnia consolida la sua presenza nello scalo di Palermo, ha dichiarato Pasqualino Monti. L'Autorità di Sistema portuale è ora fortemente impegnata ad adeguare le infrastrutture siciliane per ospitare queste meraviglie del mare. Ogni martedì la nave partirà da Palermo per compiere suggestive crociere settimanali nel Mediterraneo occidentale con un itinerario in partenza da Genova per poi toccare le città di Civitavecchia, Malta, Barcellona e Marsiglia durante la stagione invernale mentre, nella stagione estiva toccherà Napoli, Messina, Malta, Barcellona e Marsiglia. Tecnologia ambientale Sotto il profilo della tecnologia ambientale presente a bordo, Msc Grandiosa è dotata di un sistema avanzato di riduzione catalitica selettiva (SCR) che, grazie ad una tecnologia di controllo attivo delle emissioni, contribuisce a ridurre le emissioni di ossido di azoto dell'80%. L'ossido di azoto proveniente dalle operazioni del motore viene infatti condotto attraverso un catalizzatore cioè un dispositivo ad alta densità realizzato con metalli nobili che lo converte poi in azoto e acqua, entrambi composti innocui. La nave sarà dotata inoltre di un sistema che consente l'elettrificazione da terra, utilizzabile durante l'ormeggio, collegando la nave alla rete elettrica locale del porto e consentendo così di azzerare le emissioni durante la sosta. Come su tutte le nuove costruite da Msc Crociere a partire dal 2017. Funzionalità che si aggiungono ad altre efficaci tecnologie ambientali implementate sulla nave e in tutta la flotta aziendale per ridurre al minimo l'impatto ambientale, tra queste: sistemi ibridi di pulizia dei gas di scarico (EGCS) che rimuovono fino al 97% di ossido di zolfo dalle emissioni delle navi; avanzati sistemi di gestione e trattamento delle acque reflue; sistemi di trattamento delle acque di sentina; sistemi di ultima generazione per la prevenzione degli sversamenti di petrolio dalla sala macchine e ulteriori sistemi di efficientamento energetico tra cui sistemi all'avanguardia per il recupero del calore e l'illuminazione a led. Msc Europa La cerimonia di consegna di Msc Grandiosa ha coinciso con il taglio della lamiera di Msc Europa, la prima nave della compagnia alimentata a gas naturale liquefatto (GNL) e dal design futuristico, la nave appartiene alla World Class e si unirà alla flotta il prossimi maggio 2022 come prima nave parte di un piano di costruzione di ulteriori 5 navi alimentate a GNL. In questo stesso contesto, MSC Crociere ha inoltre presentato l'innovativo progetto di ricerca PACBOAT in collaborazione con Chantiers de l'Atlantique, che si concentrerà sull'integrazione a bordo di Msc Europa di una nuova tecnologia a celle di combustibile



Messaggero Marittimo

Palermo, Termini Imerese

alimentate a GNL. Una tecnologia innovativa, particolarmente adatta per le operazioni marittime ad alta potenza e in particolare per il settore della crocieristica. Msc Grandiosa così come altre 10 navi della flotta Msc Crociere (che ad oggi conta 17 unità) sono dotate del sistema EGCS, una tecnologia ibrida a circuito chiuso per migliorare le emissioni. Le altre sei navi della flotta saranno adattate con la stessa tecnologia entro la fine del 2023 e fino ad allora si baseranno sull'uso di carburanti a basso contenuto di zolfo per rispettare sempre le più rigorose normative marittime vigenti e in via di applicazione

La prima volta della Msc Grandiosa a Palermo, la nave da crociera green attracca al porto

La nuova ammiraglia, che può ospitare oltre 6.300 passeggeri, è un vero concentrato di tecnologia. Salperà ogni martedì alla volta delle perle del Mediterraneo Occidentale. Festa a bordo per celebrare l'arrivo in città

Attraccata per la prima volta nel porto di Palermo la Msc Grandiosa, nave da crociera tra le più avanzate al mondo dal punto di vista ambientale. Ogni martedì salperà alla volta delle perle del Mediterraneo Occidentale con un itinerario in partenza da Genova per poi toccare le città di Civitavecchia, Malta, Barcellona e Marsiglia durante la stagione invernale mentre, nella stagione estiva toccherà Napoli, Messina, Malta, Barcellona e Marsiglia. L'arrivo della nuova ammiraglia, consegnata all'armatore il 31 ottobre dai Chantiers de l'Atlantique e "battezzata" ad Amburgo lo scorso 9 novembre, consentirà alla compagnia crocieristica di compiere un ulteriore passo in avanti nel percorso che la porterà a diventare un'azienda a emissioni zero. Dal primo gennaio 2020 la compagnia, infatti, comperà tutte le emissioni di anidride carbonica generate dalla flotta attraverso progetti per l'ambiente di alta qualità basati sull'utilizzo dei blue carbon credits. Per celebrare il primo attracco di Msc Grandiosa, che può ospitare oltre 6.300 passeggeri, questa mattina è stata organizzata a bordo della nave la tradizionale cerimonia del Maiden Call alla presenza di Luca Valentini, direttore commerciale di Msc Crociere, di Salvatore Lo Re, direttore generale di Msc Sicilia e delle principali istituzioni e autorità locali, militari e portuali. Tra gli altri, erano presenti l'assessore regionale al Territorio e all'Ambiente Salvatore Cordaro, il presidente dell'Autorità di sistema portuale Pasqualino Monti, il comandante della Capitaneria di Porto l'ammiraglio Roberto Isidori, il comandante della polizia municipale Vincenzo Messina, il maggiore della Guardia di Finanza Francesco La Rosa, il capo dei piloti Sebastiano Bartolotta, il presidente degli ormeggiatori Giovanni D'Angelo, e Pietra Abbate dell'Agenzia delle Dogane che hanno scambiato il crest con il comandante Marco Massa. "È una giornata importantissima per il porto di Palermo - ha dichiarato l'assessore regionale al Territorio e all'Ambiente Salvatore Cordaro -, ospitare la nuova ammiraglia della flotta Msc è per noi motivo di grande orgoglio. Sono sicuro che la collaborazione con Msc Crociere contribuirà a valorizzare le numerose attrazioni turistiche e bellezze culturali offerte dalla città di Palermo e da tutta l'Isola". "Msc Crociere - ha aggiunto il presidente dell'Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia occidentale Pasqualino Monti - consolida la sua presenza nello scalo di Palermo. L'Autorità di sistema portuale è ora fortemente impegnata ad adeguare le infrastrutture siciliane per ospitare queste meraviglie del mare". "Dopo Msc Seaview, è per noi un onore poter tornare a Palermo - ha sottolineato Luca Valentini, direttore commerciale Msc Crociere - per presentarvi la nostra nuova ammiraglia, la nave più green della nostra flotta e un vero concentrato di tecnologia. Nello scalo siciliano, durante la stagione 2020, Msc Crociere porterà 256 mila turisti a testimonianza della centralità rivestita dal porto palermitano, e dalla Sicilia intera, nelle strategie di crescita della compagnia. Nella stagione estiva la nuova ammiraglia porterà ad ogni sbarco nel capoluogo siciliano circa 6.000 turisti ogni settimana con una capacità di spesa medio-alta, pronti a scoprire le numerose bellezze del territorio". Le caratteristiche di Msc Grandiosa Sotto il profilo della tecnologia ambientale presente a bordo, Msc Grandiosa è dotata di un sistema avanzato di riduzione catalitica selettiva (Scr) che, grazie ad una tecnologia di controllo attivo delle emissioni, contribuisce a ridurre le emissioni di ossido di azoto dell'80%. L'ossido di azoto proveniente dalle operazioni del motore viene infatti condotto attraverso un catalizzatore - cioè un dispositivo ad alta densità realizzato con metalli nobili - che lo converte poi in azoto e

Palermo Today Economia

La prima volta della Msc Grandiosa a Palermo, la nave da crociera green attracca al porto

La nuova ammiraglia, che può ospitare oltre 6.300 passeggeri, è un vero concentrato di tecnologia. Salperà ogni martedì alla volta delle perle del Mediterraneo Occidentale. Festa a bordo per celebrare l'arrivo in città

1 **Notizie** 25 novembre 2019

Altri titoli:
 - **Black Friday** tecnologia e le migliori offerte su Amazon, H&M, Zalando e tante altre ancora.
 - **Disastri**, i commissariati di Palermo, i carabinieri e tante altre notizie.
 - **Medusa di...** il contagio che si sta diffondendo in tutta la Sicilia.
 - **Assicurazione del lavoro** il più grande scandalo generato dalla Regione Siciliana.

Altri titoli:
 - **Alcibiade** il "cattolico" della Sicilia, il nuovo sindaco di Palermo.
 - **Palermo** 2019

Altri titoli:
 - **Per celebrare il primo attracco** di Msc Grandiosa, che può ospitare oltre 6.300 passeggeri, questa mattina è stata organizzata a bordo della nave la tradizionale cerimonia del Maiden Call alla presenza di Luca Valentini, direttore commerciale Msc Crociere.

Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

acqua, entrambi composti innocui. La nave sarà dotata inoltre di un **sistema** che consente l'elettrificazione da terra, utilizzabile durante l'ormeggio, collegando la nave alla rete elettrica locale del porto e consentendo così di azzerare le emissioni durante la sosta. Questa funzionalità è stata implementata su tutte le nuove costruite da Msc Crociere a partire dal 2017. Queste nuove funzionalità si aggiungono ad altre efficaci tecnologie ambientali implementate sulla nave e in tutta la flotta aziendale per ridurre al minimo l'impatto ambientale, tra queste: sistemi ibridi di pulizia dei gas di scarico (Egcs) che rimuovono fino al 97% di ossido di zolfo dalle emissioni delle navi; avanzati sistemi di gestione e trattamento delle acque reflue; sistemi di trattamento delle acque di sentina; sistemi di ultima generazione per la prevenzione degli sversamenti di petrolio dalla sala macchine e ulteriori sistemi di efficientamento energetico tra cui sistemi all'avanguardia per il recupero del calore e l'illuminazione a Led. Gallery.

A Palermo

Il divario tra Nord e Sud, oggi esperti a confronto

La dodicesima edizione delle Giornate dell' economia del Mezzogiorno, che si tengono a Palermo da oggi fino a sabato, ha un titolo che contiene due date e un dilemma: «1860-2030. Un Paese o due». Con una parafrasi, è come se si domandasse come si immagina l' Italia fra dieci anni, a 170 anni dalla sua unità. Ci si chiede se continuerà a vivere lo stesso gap Nord -Sud di oggi e come lo stesso si può attenuare. Una visione del futuro è, dunque, al centro di dieci tavole rotonde, che nel corso della settimana avranno come relatori politici, universitari, dirigenti di aziende. Tra i promotori, con Leoluca Orlando, sindaco della Città Metropolitana di Palermo, anche Alessandro La Monica, presidente Diste Consulting, e Pietro Busetta, presidente Isest e del comitato scientifico delle "Giornate". Tra i partner anche: il presidente di Amat, Michele Cimino; il presidente di Ance Palermo, Massimiliano Miconi; il presidente di Ge sap, Francesco Randazzo; Salvatore La Rosa, per l' Università di Palermo. Ma anche: Giuseppina Talamo, consigliere di amministrazione Irfis FinSicilia; Vito Lo Monaco, del Centro Pio La Torre; Mirella Tricoli, della Fondazione Giuseppe e Marzio Tricoli. Oggi, a Palazzo Forcella De Seta, due di incontri sul tema "La mobilità nella Sicilia nel 2030". Si parte alle 10 con un focus sulla "Mobilità nelle aree metropolitane": tra i relatori anche l' assessore alla mobilità del Comune di Palermo, Giusto Catania, e Mario Alvano, segretario generale Anci Sicilia. Alle 11, segue il convegno "La mobilità regionale", con il presidente dell' **Autorità** d' **Sistema Portuale** del Mare di Sicilia Occidentale, Pasqualino Monti, e l' amministratore delegato della Ge sap, Giovanni Scalia. Alle 10, a Palazzo delle Aquile, "Mezzogiorno e trend", una tavola rotonda con la presenza, tra gli altri, di Gianni Silvestrini, direttore del Kioto Club sulle energie rinnovabili. Alle 15.30, in via Magliocco «La reputazione nella scuola e nell' università», con le conclusioni di Antonio La Spina, della Luiss. (DIE.)

The image shows a newspaper clipping from 'In Sicilia'. The main headline is «Indicheremo il prossimo presidente» in large, bold letters. Below it, a sub-headline reads: «La Lega strappa altri big locali a Forza Italia e manda frecciata a Musumeci, Malessere fra i berlusconiani: saltano i congressi provinciali e siciliani annunciati da Micciché». The article includes a photograph of two men in suits, one holding a flag. To the right of the photo, there is a vertical text block: «Il divario tra Nord e Sud, oggi esperti a confronto». Below the photo, there is another headline: «Tagli ai vitalizi, oggi vertice a Roma». The article text is dense and covers several columns. At the bottom of the clipping, there are logos for 'CANTINESETTESOLI' and 'SIPRI'.

Viabilità, affidati i lavori

Balestrate, si completa la strada per il porto

Adesso saranno realizzati i 300 metri «dimenticati» per un errore progettuale

Aggiudicato l'appalto per completare la strada di accesso al **porto** di Balestrate. I lavori li effettuerà la ditta Vincenzo Parisi costruzioni che ha effettuato un ribasso del 17 per cento per un importo al netto di poco superiore al mezzo milione di euro. Con questi lavori si completerà l'arteria che, a causa di un errore tecnico, rimase senza asfalto per circa 300 metri. In ballo un finanziamento da 2 milioni e mezzo di euro per porre fine ad un clamoroso errore progettuale che ancora oggi stanno scontando i gestori del **porto** e la comunità. Se non ci dovessero essere intoppi è ipotizzabile che il cantiere possa aprire già nelle prossime settimane. Questa strada rimase incompleta in seguito al primo appalto che risale ad oltre un decennio fa: in corso d'opera ci si accorse che l'arteria solo in parte sarebbe stato possibile realizzarla, lasciando scoperti all'incirca gli ultimi 300 metri di collegamento tra il centro urbano e l'infrastruttura. In passato il Comune aveva provato a recuperare i fondi ma a causa della carenza documentale saltò tutto. In questo modo la Regione liquidò il progetto di completamento della strada respingendo quindi la richiesta di finanziamento inoltrata dal Comune. Parliamo di un asse viario che dovrebbe servire un porticciolo turistico che a regime sarà in grado di ospitare quasi 500 posti barca e costato oltre una decina di milioni di euro. Con i fondi di questo appalto si andranno adesso a realizzare opere viarie e strutturali speciali. Anzitutto saranno demoliti i marciapiedi esistenti della sede stradale e delle orlature per poi essere nuovamente ricostruiti; e poi previsti anche nuovi tombini, muri paraghiaia, cordoli, opere di protezione idrogeologica con reti e funi, il ripristino del sottofondo con massetto in calcestruzzo con inerti riciclati e l'aggiunta di fibre sintetiche strutturali, il rivestimento con pietra naturale dei tombini e dei muri paraghiaia e persino il nuovo sistema di illuminazione con apparecchi illuminanti a led. I lavori in questo caso dureranno un anno. «Abbiamo ereditato questi progetti - afferma il sindaco Vito Rizzo - e per questo ringrazio i miei predecessori, li abbiamo perfezionati e abbiamo trovato la linea di finanziamento». (*MIGI*)

The screenshot shows a page from the 'Giornale di Sicilia' newspaper. The top right corner features the newspaper's name and the city 'Palermo'. The page contains several news articles with headlines and small photographs. The main headline on the left is 'Disagi a Bagheria, rubinetti a secco pure in centro storico'. Other visible headlines include 'Termini, affidata alla Dusty la gestione dell'immondizia', 'Balestrate, si completa la strada per il porto', and 'Bagheria, ritardi per il consultorio'. There are also smaller articles and photos interspersed throughout the page.

Il Sito di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Al via la XII edizione delle Giornate dell' Economia del Mezzogiorno

Mentre l' economia siciliana è appesa a un filo con luci ed ombre costanti che sembrano farla muovere a passo di gambero, la situazione nel

ANTONIO LA SPINA

Mezzogiorno d' Italia non è da meno. Il declino demografico della Sicilia abbraccia un po' tutto il Sud del Paese, con i giovani che cercano la propria strada e migliori fortune altrove, con la inevitabile conseguenza di un progressivo impoverimento di capitale umano. Una cosa è certa il Sud non può essere considerato, come in tanti anni è stato rappresentato, né sprecone né predatore di risorse che non sono sue. Di Sud Italia e di politica economica legata al suo sviluppo si occupano, da martedì a sabato 30, Le Giornate dell' Economia del Mezzogiorno, giunte alle XII edizione, dal titolo '1860-2030 Un Paese o Due'. L' appuntamento è stato presentato, in mattinata, a Palazzo delle Aquile, alla presenza degli organizzatori e dei partner: l' assessore al Bilancio del comune Roberto D' Agostino, in rappresentanza del sindaco Leoluca Orlando, Pietro Busetta, presidente comitato scientifico e Isest, Alessandro La Monica, presidente Diste Consulting, Michele Cimino, presidente Amat spa, Salvatore La Rosa dell' Università degli Studi di Palermo, Massimiliano Miconi, presidente Ance Palermo; Francesco Randazzo, presidente Gesap spa, Giuseppina Talamo, consigliere d' amministrazione Irfis FinSicilia, Vito Lo Monaco del Centro Pio La Torre e Mirella Falzone Tricoli della Fondazione Giuseppe e Marzio Tricoli. Nel corso della settimana saranno affrontati i temi considerati più 'caldi' come la mobilità nelle aree metropolitane e mobilità regionale, le straordinarie opportunità offerte dai nuovi trend strutturali del Mezzogiorno, il ruolo del sistema finanziario, le energie rinnovabili, le nuove città, la nuova agricoltura, il sostegno alla ricerca e alla innovazione, porti e aeroporti. Ed ancora durante le varie giornate si parlerà anche di reputazione nella scuola e nell' università, di istituti, studiosi e centri di ricerca per il futuro del Mezzogiorno, banche, sviluppo e territorio. Insomma di ruolo, sviluppo e futuro del Mezzogiorno d' Italia. 'Molti luoghi comuni sono stati superati come il Sud sprecone, il Sud che sottrae risorse dal Nord, il Sud che merita quello che ha. La vulgata era sempre la stessa e imperversava su tutti i quotidiani nazionali, su tutti i media, veniva riproposta dai maggiori uffici studi, dai più seguiti politologi ed opinionisti, dagli imprenditori e dai sindacati. Da qualche tempo finalmente si sono portate avanti alcune operazioni verità che hanno ribaltato le caratteristiche del dibattito', spiega il professore Pietro Busetta. 'Da quando vi è stata l' accelerazione di Fontana, Zaia ed anche di Bonaccini e la levata di scudi di una serie di istituti meridionalisti come per esempio l' istituto Svimez e giornali che hanno rivelato e quantificato lo scippo del Nord verso il Sud - aggiunge Busetta - la problematica dei due Paesi è diventata centrale nel dibattito nazionale e ci si è chiesto come mai invece di parlare dei livelli essenziali di prestazione si sono date le risorse in base alla spesa storica, per cui chi aveva speso di più ha continuato a ricevere di più, portando avanti quello scippo che si dimensiona in circa 60 miliardi annui: con questa cifra si possono costruire 2.400 chilometri di autostrada, 1.200 chilometri di alta velocità ferroviaria, 600 chilometri di metropolitana. E tutto questo con il solo importo di un anno. E tutti sappiamo quanto il Sud abbia bisogno di infrastrutture e quanto poco possa consentirsi di regalare denaro al ricco Nord. Nella logica anticiclica - spiega Busetta - far partire la costruzione del Ponte sullo Stretto, progetto immediatamente canterabile, sarebbe un piccolo modo per riparare ai tanti scippi che dall' Unita d' Italia il Sud subisce e per avere una idea de paese nello scenario internazionale'. 'La crisi economica e sociale del Mezzogiorno si conferma ogni giorno sempre di più in tutta la sua brutalità. Una crisi che, come più volte è stato sottolineato, da chi ha voluto affrontare il tema in modo intellettualmente onesto sulla base di dati certi ed inequivocabili,



Il Sito di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

ha le sue radici storiche in un progetto di sviluppo dell' Italia unitaria che ha visto nel Sud del Paese una fonte di risorse umane, materiali e naturali che si sono spostate verso il Nord', dice il sindaco Leoluca Orlando. 'La recente cronaca con le vicende dell' Ilva di Taranto conferma il circolo vizioso nel quale il Meridione è stato avvolto- aggiunge - creando una dipendenza del mondo del lavoro e quindi dell' intero tessuto sociale, da infrastrutture che, come a Gela o a Priolo, trasferiscono in altre regioni se non all' estero i propri benefici materiali ed economici lasciando ai nostri territori la devastazione del territorio, inquinamento e dipendenza economica. A questa situazione - prosegue Orlando - si può e si deve rispondere con la prospettiva di un nuovo modello di sviluppo centrato sulla comunità e sulla tutela e valorizzazione dei territori, con un adeguato investimento sulle infrastrutture. È ciò che abbiamo provato e stiamo provando a fare a Palermo partendo dal patrimonio culturale e artistico e dalla valorizzazione delle eccellenze della nostra comunità. Siamo ancora in tempo per farlo in Sicilia e in tutto il Meridione? Certamente è tempo di affrontare il tema con metodo scevro da sterile contrapposizione ideologica, con serietà e la competenza. È ciò che ancora una volta si vuole fare con Le Giornate dell' economia del Mezzogiorno, che si confermano momento di discussione, confronto e ricerca di altissimo livello', conclude il sindaco di Palermo. 'La mobilità è economia oggi più di ieri - sostiene Michele Cimino, presidente di Amat - per questo le città devono prioritariamente abbattere tutti gli steccati che ostacolano il percorso di una mobilità sostenibile, aggregante e moderna'. 'Le Giornate dell' economia rappresentano per noi un interessante momento di confronto su temi che riguardano tutto il tessuto produttivo della città - afferma il presidente di Ance Palermo Massimiliano Miconi -. Anche quest' anno ci fa piacere stare al fianco degli organizzatori e dare il nostro contributo mettendo a disposizione la Sala conferenze di Palazzo Forcella De Seta per ospitare incontri e dibattiti nell' ottica della collaborazione tra sane realtà operative cittadine'. La XII edizione de 'Le Giornate dell' Economia del Mezzogiorno' si concluderà sabato 30 novembre con il consueto osservatorio congiunturale 'Forecasting the future: il Coccodrillo si è affogato' sulla situazione nazionale e internazionale al quale parteciperanno oltre ai promotori e agli organizzatori anche Andrea Boltho del Magdalen College, Università di Oxford, l' economista Luca Paolazzi, partner Ref Ricerche, il direttore de Il Quotidiano del Sud Roberto Napoletano, che discuterà di laboratorio Mezzogiorno con il sindaco Leoluca Orlando, con Antonio Barone dell' Università degli Studi di Catania, con il presidente dell' Isestt Pietro Busetta, con Maurizio Caserta dell' Università degli Studi di Catania, con Adriano Giannola, presidente Svimez, con Salvatore Matarrese, presidente OBI e con Fabio Mazzola, prorettore vicario dell' Università degli Studi di Palermo. 'Le nostre giornate, giunte al dodicesimo anno - conclude Busetta - hanno il senso di fare il punto da Sud. Abbiamo l' orgoglio di aver rappresentato in oltre tre decenni una punta avanzata del dibattito necessario, con proposte come le Zes, da noi chiamate ed invocate come Tir, Territori ad incremento rapido, nel corso degli abbiamo lanciato tante provocazioni e idee ,come quella della fiscalità ridotta per i pensionati stranieri, che sono diventate proposte di legge anche se ancora trovano difficoltà di attuazione. L' ottimismo ora deve prevalere perché quello che era solo sensibilità di alcuni precursori, tra i quali orgogliosamente ci pensiamo di essere, adesso è diventato pensiero condiviso di molti. Da qui al passaggio operativo di azioni conseguenti - conclude il professore Busetta - siamo convinti che il passo sarà breve'. Il programma di martedì 26 Ore 9.30 - Sala Florio, Palazzo Forcella De Seta (Foro Umberto I, 21) 'La mobilità nella Sicilia 2030'. Saluti: Pietro Busetta, presidente ISESST, Comitato Scientifico delle Giornate, Michele Cimino, presidente Amat Palermo spa, Fabio Giambrone, vice sindaco di Palermo, Massimiliano Miconi, presidente Ance Palermo. Ore 10 'La mobilità nelle aree metropolitane' con gli interventi di: Maurizio Carta dell' Università di Palermo; Mario Alvano, segretario generale Anci Sicilia; Giusto Catania, assessore Mobilità Comune di Palermo; Michele Cimino, presidente Amat Palermo spa; Cesare Lapiana, presidente Sispi spa; Benedetto Torrisi dell' Università degli Studi di Catania, responsabile Mobilità Etnea. Ore 11.30 'La mobilità regionale', con gli interventi di: Marco Migliore dell' Università di Palermo; Ninni Gambino, consigliere Ass. Siciliana Medullolesi Spinali; Massimiliano Miconi, presidente Ance Palermo, **Pasqualino Monti**, presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale; Giovanni Scalia, amministratore delegato Gesap; Vito Riggio, già presidente Enac. Conclude Marco Falcone, assessore regionale Infrastrutture e Mobilità. Ore 10 - Aula Rostagno, palazzo delle

Il Sito di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

Aquile (piazza Pretoria, 1) 'Mezzogiorno e trend'. Saluti: Giacomo Gargano, presidente Irfis FinSicilia. Introduce e modera: Giuseppina Talamo, Irfis Finsicilia. A seguire tavola rotonda sulle straordinarie opportunità offerte dai nuovi trend strutturali del Mezzogiorno. Interventi di: Gianni Silvestrini, direttore scientifico Kyoto club sulle energie rinnovabili; Maurizio Carta dell' Università degli Studi di Palermo, sulle nuove città; Umberto La Commare dell' Università degli Studi di Palermo, su ricerca e innovazione; Giuseppina Talamo di Irfis Finsicilia sulla finanza; Vito Riggio, già presidente Enac, su porti e aeroporti. Conclude l' economista Antonio Piraino. Ore 15.30 - Presidenza della Regione Siciliana (via G. Magliocco, 46) 'La reputazione nella scuola e nell' Università'. Saluti: Giuseppina Talamo di Irfis FinSicilia e Fabio Mazzola, prorettore vicario Università degli Studi di Palermo. Introduce e modera: Salvatore La Rosa del Comitato scientifico delle Giornate dell' Economia del Mezzogiorno. Interventi di: Augusto Cavadi, consulente filosofico; Roberto Foderà, Università Lumsa; Gioacchino Lavanco, psicologo, Università di Palermo; Fabio Massimo Lo Verde, Sociologo, Università di Palermo; Maurizio Muraglia, docente nei licei e formatore. Dibattito con Valentina Chinnici, Gisella D' Addelfio. Conclusioni: Antonio La Spina, Università Luiss Guido Carli, Roma.

Le imprese logistiche. Per la prima volta il settore è in crescita a dispetto di un Pil fermo e di una produzione industriale negativa: ecommerce, cargo e sistema portuale compensano i cali

Le merci risalgono la corrente

Raoul de Forcade - «Per la prima volta nella storia, c'è un andamento dei trasporti che è scisso da quello del Pil». A sottolineare questa situazione è Ivano Russo, direttore generale di Confetra. Una situazione che è determinata in maniera rilevante dal peso, sempre più forte, che l'e-commerce e i servizi diretti ai consumatori hanno sulla logistica. Se la classifica Leader della crescita include un cospicuo numero di aziende legate al settore logistico, non è un caso. Il comparto, infatti, nei primi sei mesi dell'anno, ha segnato una crescita, seppur inferiore a quella dello stesso periodo del 2018, a dispetto del fatto che, soprattutto in Europa, ma non solo, si stia profilando una regressione del ciclo economico. Un arretramento che è frutto anche dell'indeterminatezza provocata dalle politiche statunitensi sui dazi e dall'effetto Brexit. «La potenziale perdita, per l'economia italiana, provocata dalla dottrina America First - ricorda il presidente di Confetra, Guido Nicolini - è calcolata in 4 miliardi di euro». Analizzando, però, i dati della confederazione sulla logistica, relativi al primo semestre 2019, si vede che a fronte di una produzione industriale italiana a -0,8% rispetto al 2018, il traffico stradale nazionale registra un +2,3%, mentre rallenta quello internazionale a carico completo, con un -0,6%. Il ramo corrieristico, peraltro, registra +1,8% nelle consegne nazionali (che erano a +2,5% l'anno precedente) e +3,5% in quelle internazionali (+4% nel 2018). Cresce significativamente, poi, il trasporto su ferro, con un +5% di treni per chilometro, mentre crolla quello aereo: -5,8% in tonnellate (contro il -0,4% del 2018). Nel trasporto via mare, l'unico settore che mantiene un segno positivo è quello containerizzato nei porti di destinazione finale, che totalizza +4,3% (contro il +4,8% dell'anno precedente). Insomma, nonostante i venti di crisi, per dazi e calo della produzione industriale, in linea generale la logistica, sia pure con una crescita inferiore all'anno precedente, marcia col segno più. «Stiamo assistendo, per la prima volta - sottolinea Russo - al fenomeno del decoupling, in conseguenza del quale si è modificato il rapporto tra l'andamento del Pil e quello dei trasporti. Prima tra i due elementi c'era una relazione tale che, se il Pil cresceva del +1%, i trasporti salivano del +3. Adesso, quando il Pil sale del +0,2 o +0,3%, i trasporti arrivano a +5». Del resto, prosegue Russo, «un tempo si aveva un sistema della logistica e del trasporto merci legato quasi esclusivamente alla produzione industriale. Quindi, se si cresceva poco, entravano meno materie prime e uscivano meno semilavorati. Ora il Pil continua a essere ristagnante mentre alcuni fenomeni, penso ad esempio al boom dell'e-commerce oppure al sistema del trasporto ferroviario merci, che progredisce anche grazie allo sconto pedaggio e al ferrobonus, hanno cambiato lo storico rapporto di cui parlavo». Il tutto a dispetto «dell'effetto scoraggiamento, portato dalla guerra dei dazi e da Brexit, che hanno contribuito a raffreddare gli scambi». In particolare, gli effetti dell'e-commerce, afferma Russo, «si vedono nei dati degli express courier, dei corrieri nazionali, del cargo nazionale e di alcune attività marittime: i porti gateway (quelli di destinazione finale per i container, ndr) sono cresciuti. Se fossimo stati nella stessa condizione (con dazi e Pil, ndr) dieci anni fa, la logistica sarebbe colata a picco. Esistendo oggi molti più servizi diretti espressamente ai consumatori, non si ha una situazione di impoverimento del Paese. I consumi interni ovviamente non vanno bene, al pari degli investimenti. Ma ormai l'e-commerce è una dinamica



Il Sole 24 Ore

Focus

che riguarda quasi chiunque, più volte al mese: un mercato inesistente fino a cinque anni fa. La logistica si è sempre pensata come un servizio strumentale all'impresa e alla grande distribuzione; la rivoluzione sarà la logistica al servizio del cittadino». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

ENERGIA

Il Qatar scopre nuove riserve di gas e accelera con il Gnl

La capacità di North Field salirà del 64% entro il 2027 Dubbi sulla domanda

Sissi Bellomo

Il Qatar scopre nuove risorse di gas nel giacimento più ricco del mondo e rilancia ancora nella corsa per dominare il mercato globale del Gnl: la sua capacità di produzione - già proiettata a crescere del 43% entro il 2024 - ora promette di raggiungere 126 milioni di tonnellate l'anno nel 2027, un aumento di ben il 64% rispetto ai livelli attuali, che metterebbe al sicuro il primato di Doha come fornitore di gas liquefatto, oggi insidiato dall'Australia e in prospettiva anche da Stati Uniti e Russia. Al centro dei progetti c'è sempre il North Field, i cui piani di sviluppo fanno gola alle Major petrolifere di tutto il mondo. Anche Eni è nella rosa dei potenziali partner preselezionati dal Qatar, per un investimento che oggi diventa ancora più ambizioso, benché non privo di rischi: un eccesso di offerta sta già pesando sui prezzi del gas liquefatto (in Asia i carichi spot scambiano a 5,7 milioni di British thermal units, in ribasso di oltre il 40% rispetto a un anno fa e di due terzi rispetto ai record di 5 anni fa) e il surplus è destinato ad aumentare in futuro, soprattutto se la domanda non riuscirà a tenere il passo. L'evoluzione dei consumi cinesi in particolare potrebbe deludere: per la prima volta da tre anni - e dopo essere aumentate per anni con tassi a doppia cifra percentuale - a ottobre le importazioni di Gnl di Pechino sono diminuite dell'11,6% a 4 milioni di tonnellate. E tra una settimana il gas russo guadagnerà un accesso stabile al mercato cinese con l'entrata in funzione del gasdotto Power of Siberia, il primo a collegare i due Paesi. Il Qatar - che si vanta di produrre Gnl al costo più basso del mondo - non si lascia spaventare. Saad Al-Kaabi, ministro dell'Energia e ceo di Qatar Petroleum, ha dichiarato che partiranno «immediatamente» gli studi ingegneristici per realizzare altri due treni di liquefazione del gas (accanto ai quattro già previsti), per una capacità complessiva extra di 16 milioni di tonnellate l'anno. Esplorazioni nell'area hanno portato alla scoperta di un nuovo settore del North Field, ha spiegato Al-Kaabi, questa volta sulla terraferma, vicino a Ras Laffan, importante centro petrolchimico del Qatar. La stima delle riserve del giacimento è salita a 1,76 milioni di miliardi di piedi cubi (circa 50mila miliardi di metri cubi), cui si aggiungono 70 miliardi di barili di condensati e «quantità significative» di Lpg, etano ed elio, un gas quest'ultimo di cui da anni il mondo sperimenta carenze. Grazie alle ultime scoperte Doha, che circa un anno fa ha abbandonato l'Opec, prevede di spingere la produzione complessiva di idrocarburi a 6,7 milioni di barili equivalenti petrolio, rispetto agli attuali 4,8 mboe. I concorrenti non staranno a guardare. In un solo colpo la settimana scorsa gli Usa hanno autorizzato la costruzione di altri 4 impianti di Gnl in Texas per una capacità complessiva di 45 milioni di tonnellate l'anno, abbastanza da raddoppiare la produzione di Washington, se davvero vedranno tutti la luce. Uno dei progetti è l'espansione del terminal di Corpus Christi pianificata da Cheniere Energy. Gli altri tre - tutti impianti greenfield che dovrebbero sorgere nell'area del porto di Brownsville e alimentarsi con lo shale gas di Permian e Eagle Ford - sono Annova Lng, sostenuto da Exelon; Rio Grande Lng (di NextDecade, ora partecipata dal fondo emiratino Mubadala) e Texas Lng.

@SissiBellomo © RIPRODUZIONE RISERVATA.

