

ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
mercoledì, 27 novembre 2019**



## Prime Pagine

27/11/2019	<b>Corriere della Sera</b> Prima pagina del 27/11/2019	9
27/11/2019	<b>Il Fatto Quotidiano</b> Prima pagina del 27/11/2019	10
27/11/2019	<b>Il Foglio</b> Prima pagina del 27/11/2019	11
27/11/2019	<b>Il Giornale</b> Prima pagina del 27/11/2019	12
27/11/2019	<b>Il Giorno</b> Prima pagina del 27/11/2019	13
27/11/2019	<b>Il Manifesto</b> Prima pagina del 27/11/2019	14
27/11/2019	<b>Il Mattino</b> Prima pagina del 27/11/2019	15
27/11/2019	<b>Il Messaggero</b> Prima pagina del 27/11/2019	16
27/11/2019	<b>Il Resto del Carlino</b> Prima pagina del 27/11/2019	17
27/11/2019	<b>Il Secolo XIX</b> Prima pagina del 27/11/2019	18
27/11/2019	<b>Il Sole 24 Ore</b> Prima pagina del 27/11/2019	19
27/11/2019	<b>Il Tempo</b> Prima pagina del 27/11/2019	20
27/11/2019	<b>Italia Oggi</b> Prima pagina del 27/11/2019	21
27/11/2019	<b>La Nazione</b> Prima pagina del 27/11/2019	22
27/11/2019	<b>La Repubblica</b> Prima pagina del 27/11/2019	23
27/11/2019	<b>La Stampa</b> Prima pagina del 27/11/2019	24
27/11/2019	<b>MF</b> Prima pagina del 27/11/2019	25

## Primo Piano

26/11/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b> Sulla Zona Economica Speciale del Sud parte la Cabina di regia col ministro	26
------------	---	----

## Trieste

27/11/2019	<b>Il Piccolo</b> Pagina 18 Report sulle imprese più dinamiche in Fvg: convegno a Trieste	27
------------	--	----

27/11/2019	<b>Il Piccolo</b>	Pagina 34		28
<hr/>				
26/11/2019	<b>Corriere Marittimo</b>			29
<hr/>				
Incendio Eurocargo Trieste, Grimaldi: "Massima attenzione standard di sicurezza"				

## Venezia

27/11/2019	<b>Il Sole 24 Ore</b>	Pagina 3	<i>Manuela Perrone</i>	30
<hr/>				
Roma sblocca i fondi per terminare il Mose: in arrivo 325 milioni				
27/11/2019	<b>Corriere del Veneto</b>	Pagina 2	<i>Francesco Bottazzo</i>	32
<hr/>				
Mose finito e 3 miliardi in 10 anni				
27/11/2019	<b>Corriere del Veneto</b>	Pagina 3	<i>Alberto Zorzi</i>	34
<hr/>				
Verifiche sui conti e maggiore trasparenza Saggi per la gestione				
27/11/2019	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 2	<i>ALDA VANZAN</i>	35
<hr/>				
Mose, il Comitato dà via libera ai fondi per ultimare i lavori				
27/11/2019	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 2		37
<hr/>				
Zaia e Brugnaro presentano il conto «Per dieci anni 150 milioni l'anno»				
27/11/2019	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 3	<i>MICHELE FULLIN</i>	39
<hr/>				
«La manutenzione delle dighe definita da un tavolo tecnico»				
27/11/2019	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 5	<i>NATASCIA PORCELLATO</i>	41
<hr/>				
Mose, solo per uno su 4 è un'opera fondamentale				
27/11/2019	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 32		42
<hr/>				
Brugnaro vede anche Mattarella Commissione oggi in Senato con Zaia				
27/11/2019	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 32	<i>ROBERTA BRUNETTI</i>	44
<hr/>				
Carmine Damiano: «Mose, basta con i commissari Deve decidere uno solo»				
27/11/2019	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 33	<i>NICOLA MUNARO</i>	46
<hr/>				
I sindaci presentano il conto Salvaguardia, soldi sbloccati				
27/11/2019	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 20		48
<hr/>				
Dal Comitato 60 milioni per la città Da Roma l'impegno a ultimare il Mose				
27/11/2019	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 20		50
<hr/>				
Chioggia soddisfatta risultato storico per Mira risorse a Cavallino				
27/11/2019	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 21		51
<hr/>				
Paratoie, le prove dureranno due anni Servono 551 milioni				
27/11/2019	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 21		52
<hr/>				
Coedmar, dal caro-sassi all'evasione fiscale (pagata)				
27/11/2019	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 21		53
<hr/>				
Comitati e Fridays for Future incontrano il segretario di Conte				
26/11/2019	<b>Venezia Today</b>			54
<hr/>				
Il Comitato per Venezia riunito a Roma. No grandi navi a Montecitorio				
27/11/2019	<b>Corriere del Veneto</b>	Pagina 2	<i>F. B.</i>	55
<hr/>				
Decisione sulle crociere prima di Natale Il sindaco vede Mattarella: è la mia guida				
27/11/2019	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 3		56
<hr/>				
Crociere a Natale è giunta l'ora anche per il porto				
27/11/2019	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 10	<i>DAVIDE TAMIELLO</i>	57
<hr/>				
Carburanti, la frode dell'Iva: 4 arresti				
26/11/2019	<b>Venezia Today</b>			59
<hr/>				
Frode sull'Iva dei carburanti: 4 arresti e sequestri per 37 milioni di euro				
27/11/2019	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 33		60
<hr/>				
Tresse e fanghi, nuovo rinvio in Commissione Salvaguardia E il Porto va verso lo sciopero				
27/11/2019	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 41		61
<hr/>				
«Gpl e Porto commerciale coesistenza impossibile» La ditta: sicurezza garantita				

## Savona, Vado

26/11/2019	<b>Il Vostro Giornale</b>	64
Savona Terminal Auto, i sindacati annunciano: "Tre lavoratori riassunti, altri tre ricollocati in imprese portuali"		
26/11/2019	<b>PrimoCanale.it</b>	65
Vesigna (Cgil Liguria) e Pasa (Cgil Savona): "Basta rimandare investimenti su ferrovie e strade"		
26/11/2019	<b>Savona News</b>	67
Crollo Viadotto, Rixi (Lega): "Chiuso anche tratto A26: Liguria sempre più isolata. Dal governo nessun piano strutturale di interventi"		
26/11/2019	<b>Savona News</b>	68
Vesigna e Pasa (Cgil): "Basta rimandare investimenti su ferrovie e strade"		

## Genova, Voltri

27/11/2019	<b>Corriere della Sera</b> Pagina 8	70
Frane, crolli, strade chiuse Quasi la metà dei camion non arriva al porto di Genova		
27/11/2019	<b>Il Fatto Quotidiano</b> Pagina 8	72
"Pd e renziani adesso dicano cosa vogliono. Il tempo sta scadendo"		
27/11/2019	<b>Il Giornale</b> Pagina 8	74
La maledizione di Genova A26 riapre: «Ma non è sicura» <i>Manila Alfano</i>		
27/11/2019	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 3	75
Liguria, autostrade a singhiozzo Genova rivive l' incubo Morandi		
27/11/2019	<b>La Repubblica</b> Pagina 4	77
1.500.000 gli euro persi ogni giorno in Liguria a causa delle autostrade bloccate o rallentate <i>DI MICHELA BOMPANI E MASSIMO MINELLA</i>		
27/11/2019	<b>La Stampa</b> Pagina 2	79
Rabbia a Genova, allarme per le imprese La A26 riapre dopo una notte di controlli		
27/11/2019	<b>La Stampa</b> Pagina 5	81
"Basta interventi in emergenza Più controlli sulle nostre strade"		
27/11/2019	<b>La Verità</b> Pagina 15	83
La Liguria resta isolata e ha paura «Quei viadotti sono a rischio crollo»		
27/11/2019	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 8-9	85
I porti rischiano grosso «Situazione insostenibile»		
27/11/2019	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 5	87
De Micheli: «Anticiperemo i lavori per mettere in sicurezza strade e ponti» <i>Emanuele Rossi</i>		
27/11/2019	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 21	89
Bus e metro gratis, treni con più carrozze «Misure in vigore per tutta l' emergenza» <i>Annamaria Coluccia Emanuele Rossi</i>		
27/11/2019	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b> Pagina 6	90
Porto in ginocchio 'Abbiamo perso il 40% del traffico' <i>di Massimo Minella</i>		
26/11/2019	<b>Affari Italiani</b>	92
A26: Vazio (Pd), 'serve informativa urgente governo, misura è colma'		
26/11/2019	<b>Ansa</b>	93
A26: Procura, grave stato di degrado		
26/11/2019	<b>Blitz Quotidiano</b>	95
Genova isolata: il porto così può resistere una settimana al massimo		
26/11/2019	<b>Blitz Quotidiano</b>	96
Genova Stalingrado d' Italia. Toti: 16 mesi di chiacchiere del Governo e noi moriamo <i>FRANCO MANZITTI</i>		
26/11/2019	<b>Genova Today</b>	98
Liguria isolata, la furia di Toti: «Stufi di dipendere da incapaci» <i>GIOVANNI TOTI</i>		

26/11/2019	<b>Genova24</b>		100
<hr/>			
26/11/2019	<b>Ildenaro.it</b>		101
<hr/>			
26/11/2019	<b>PrimoCanale.it</b>		103
<hr/>			
26/11/2019	<b>Rai News</b>		104
<hr/>			
26/11/2019	<b>The Medi Telegraph</b>		105
<hr/>			
26/11/2019	<b>The Medi Telegraph</b>		106
<hr/>			
26/11/2019	<b>Corriere Marittimo</b>	<i>LUCIA NAPPI</i>	107
<hr/>			
26/11/2019	<b>Genova Today</b>		108
<hr/>			
26/11/2019	<b>The Medi Telegraph</b>		109
<hr/>			
26/11/2019	<b>Informazioni Marittime</b>		110
<hr/>			
27/11/2019	<b>Il Secolo XIX</b> Pagina 27	<i>Bruno Viani</i>	111
<hr/>			
26/11/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>		112
<hr/>			

## La Spezia

26/11/2019	<b>Citta della Spezia</b>		113
<hr/>			
26/11/2019	<b>FerPress</b>		114
<hr/>			
26/11/2019	<b>Informazioni Marittime</b>		115
<hr/>			
26/11/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>		116
<hr/>			

## Ravenna

27/11/2019	<b>Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)</b> Pagina 9		117
<hr/>			
27/11/2019	<b>Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)</b> Pagina 26		118
<hr/>			
27/11/2019	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)</b> Pagina 49		120
<hr/>			
26/11/2019	<b>Ravenna Today</b>		121
<hr/>			
26/11/2019	<b>Ravenna24Ore.it</b>		123
<hr/>			
26/11/2019	<b>ravennawebtv.it</b>		125
<hr/>			

## Livorno

27/11/2019	<b>Il Tirreno</b> Pagina 14	127
<hr/>		
27/11/2019	<b>Il Tirreno</b> Pagina 15	129
<hr/>		
27/11/2019	<b>Il Tirreno</b> Pagina 15	131
<hr/>		
27/11/2019	<b>Il Tirreno</b> Pagina 18	132
<hr/>		
27/11/2019	<b>Il Tirreno (ed. Pisa)</b> Pagina 27	133
<hr/>		
27/11/2019	<b>Il Tirreno</b> Pagina 25	134
<hr/>		
27/11/2019	<b>La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo</b> Pagina 55	135
<hr/>		
26/11/2019	<b>Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti</b>	136
<hr/>		
26/11/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>	137
<hr/>		
26/11/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>	138
<hr/>		
26/11/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>	139
<hr/>		

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

27/11/2019	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b> Pagina 38	140
<hr/>		
26/11/2019	<b>Latina Today</b>	141
<hr/>		

## Napoli

26/11/2019	<b>Made in Pompei</b>	142
<hr/>		

## Salerno

27/11/2019	<b>Il Mattino (ed. Salerno)</b> Pagina 27	144
<hr/>		
26/11/2019	<b>Informare</b>	146
<hr/>		
27/11/2019	<b>lacittadisalerno.it</b>	147
<hr/>		

## Taranto

27/11/2019	<b>La Gazzetta del Mezzogiorno</b> Pagina 5	148
<hr/>		

27/11/2019	<b>Quotidiano di Puglia (ed. Taranto)</b> Pagina 20	MARIA FLORENZIO	149
	«Integrare la Zes secondo la nostra vocazione»		
26/11/2019	<b>Ansa</b>		150
	Migranti:nave Open Arms in porto Taranto		
26/11/2019	<b>Rai News</b>		151
	Migranti, nuovi sbarchi a Taranto e Pozzallo		

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

27/11/2019	<b>Gazzetta del Sud (ed. Cosenza)</b> Pagina 27		152
	Porto, tante parole e nessun fatto		
27/11/2019	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 21		153
	Porto, sbloccati i fondi del Ministero Sei milioni per interventi infrastrutturali		
27/11/2019	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 27		154
	Le nuove gru simbolo del rilancio del porto?		
27/11/2019	<b>Il Quotidiano della Calabria</b> Pagina 20		155
	Le nuove gru simbolo del rilancio		
26/11/2019	<b>LaC News 24</b>	FRANCESCO ALTOMONTE	156
	Le gru più grandi al mondo arrivano al porto di Gioia Tauro		
26/11/2019	<b>Reggio Tv</b>		157
	Gioia Tauro, entrano finalmente al Porto le tre nuove imponenti gru FOTO		
26/11/2019	<b>Zoom 24</b>		158
	Gioia Tauro, entrano finalmente al Porto le tre nuove imponenti gru		
27/11/2019	<b>Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)</b> Pagina 27		159
	Rigettato il ricorso di Medcenter Dovrà versare 2 milioni di Imu		
27/11/2019	<b>Il Quotidiano della Calabria</b> Pagina 7		160
	Zes, «avviarla definitivamente»		
27/11/2019	<b>Il Quotidiano della Calabria</b> Pagina 20		161
	«Grazie Aponte adesso la Zes»		
26/11/2019	<b>giornaledicalabria.it</b>		162
	Porto di Gioia Tauro, Arruzzolo: "Finalmente torna a macinare risultati"		
26/11/2019	<b>Il Metropolitan</b>		163
	Porto di Gioia Tauro, Arruzzolo: "Finalmente riprende a macinare nuovi e importanti risultati"		
26/11/2019	<b>Stretto Web</b>		164
	Reggio Calabria, Arruzzolo: "il porto di Gioia Tauro riprende a macinare nuovi e importanti risultati"		
26/11/2019	<b>Stretto Web</b>	ANDREA PRETE	165
	Portualità, giovedì il convegno dal titolo "Gioia Tauro. Il futuro passa dal territorio"		

## Olbia Golfo Aranci

27/11/2019	<b>La Nuova Sardegna</b> Pagina 17	GIANDOMENICO MELE	166
	La Sinergest chiede sei milioni		
27/11/2019	<b>La Nuova Sardegna</b> Pagina 17		167
	L' obiettivo: l' affidamento temporaneo		
27/11/2019	<b>L'Unione Sarda</b> Pagina 41		168
	Sinergest rilancia con l' ok dei sindacati		

## Cagliari

27/11/2019	<b>La Nuova Sardegna</b> Pagina 3	GIUSEPPE CENTORE	169
	«Il metano è un diritto» la Regione va allo scontro		

27/11/2019	<b>L'Unione Sarda</b> Pagina 2	171
Metano, battaglia lunga 40 anni		
27/11/2019	<b>L'Unione Sarda</b> Pagina 3	173
«Zes, manca solo il via libera dell' Economia»		

## Messina, Milazzo, Tremestieri

27/11/2019	<b>Gazzetta del Sud</b> Pagina 23	174
Infrastrutture e lavoro Il laboratorio della Cgil		
27/11/2019	<b>Gazzetta del Sud</b> Pagina 26	175
Ripristinate le 2 lettere mancanti sul basamento della Madonnina		

## Palermo, Termini Imerese

27/11/2019	<b>Giornale di Sicilia</b> Pagina 15	176
L' Amat in crisi ma il Comune non paga		
26/11/2019	<b>Palermo Today</b>	178
Crisi Amat: "Quattro passeggeri su 10 non pagano il biglietto, perdite di 4 milioni all' anno"		
26/11/2019	<b>Stretto Web</b>	179
Un megatunnel tra il porto e l' aeroporto di Palermo: "un progetto tanto faraonico quanto inutile, demagogia e parole al vento"		
26/11/2019	<b>Sea Reporter</b>	181
Il Porto di Palermo accoglie l' ammiraglia MSC Grandiosa		
26/11/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>	184
Ad MSC e Costa le crociere nel west Sicilia		
26/11/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>	185
AdSP Palermo per rilanciare la ripresa		

## Focus

26/11/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>	186
L' ANCIP integrata a Bruxelles contro la tassazione delle AdSP		

# CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

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

**ACTIVTRADES**  
Broker Online dal 2001



**Il dem Buttigieg**  
Il giovane sindaco  
che sfida Trump  
di **Giuseppe Sarcina**  
a pagina 19



**La sentenza**  
«Il Viminale deve risarcire  
i tre figli di Dalla Chiesa»  
con 400 mila euro a testa  
di **Luigi Ferrarella**  
a pagina 23

**ACTIVTRADES**  
Broker Online dal 2001

L'INTESA PIANO PER CAMBIARE LE REGOLE

## Berlino e Parigi progettano la nuova Europa

di **Paolo Valentino**

Francia e Germania hanno deciso di lanciare la proposta di una «Conferenza intergovernativa sul futuro dell'Europa» con lo scopo di «rendere l'Unione più unita e sovrana», anche con eventuali modifiche dei Trattati. L'idea franco-tedesca potrebbe essere discussa in via preliminare al prossimo Consiglio europeo di dicembre.

a pagina 11

## STARE SUGLI SPALTI NON CI CONVIENE

di **Francesco Giavazzi**

Lunedì scorso, due giorni prima della fiducia alla nuova Commissione presieduta da Ursula von der Leyen — che verrà votata oggi dal Parlamento europeo — Francia e Germania hanno inviato ai Paesi membri dell'Ue un documento con la proposta di convocare una Conferenza sul futuro dell'Unione. La Conferenza dovrebbe durare due anni, iniziare nel febbraio prossimo e concludersi all'inizio del 2022 durante la presidenza francese. Avrebbe il mandato di produrre idee concrete che saranno poi tradotte in decisioni politiche e proposte di modifiche dei Trattati dal Consiglio europeo.

I temi sottoposti all'analisi della Conferenza spaziano dagli interventi per l'ambiente, all'immigrazione, alla sicurezza e alla difesa, a come affrontare le disuguaglianze, ad una riflessione sull'efficacia del modello di «economia sociale di mercato», all'euro, ai «valori» dell'Europa, allo Stato di diritto. Insomma, un ripensamento dell'Europa a tutto tondo.

Il ritmo è serrato: la proposta verrà discussa oggi a Bruxelles dai rappresentanti permanenti dei Paesi membri ed è all'ordine del giorno del Consiglio europeo del 12-13 dicembre. In quel Consiglio si potrebbe già scegliere il presidente della Conferenza, un «decano» delle istituzioni europee che sarà affiancato da un comitato di indirizzo e da un segretariato tecnico. In una prima fase la Conferenza si occuperà soprattutto di democrazia e diritti dei cittadini.

continua a pagina 30

Magnitudo 6.5 Il terremoto avvertito dalla Puglia alla Campania. L'Italia invia duecento uomini



A Thumane, in Albania, i soccorritori liberano dalle macerie dei palazzi crollati i corpi dei morti e dei feriti rimasti intrappolati

## Forte scossa in Albania Decine di vittime

di **Elisabetta Rosaspina**

Nella notte scorsa terremoto in Albania di magnitudo 6,4, poi forti scosse continue. Durazzo la città più colpita; almeno 28 i morti, oltre 600 i feriti. Case e palazzi crollati, dispersi, 44 persone estratte vive dalle macerie.

Popolazione in strada anche a Tirana. Il sisma avvertito fino in Puglia, Basilicata, Campania e Abruzzo. Aiuti partiti anche dall'Italia: 200 uomini e mezzi inviati per prestare soccorso e assistenza alla popolazione.

alle pagine 2 e 3 **Berberi, Soave**

Il salvataggio L'ipotesi di dividere in tre la compagnia di bandiera. Possibile intervento della pubblica Invitalia

## Crisi Alitalia, tutto da rifare

Conte ammette: non c'è soluzione di mercato. E Patuanelli evoca il ritorno dell'Iri

L'INCHIESTA E LE PERQUISIZIONI

### I pm: Open mascherava i finanziamenti a Renzi

di **Antonella Mollica** e **Florenza Sarzanini**

Fondazione Open, indagati e perquisizioni. I pm: così Open ha finanziato il Giglio magico.

alle pagine 12 e 13 **Gasperetti, Meli**

GIANNELLI



NON PENSARE A ROUSSEAU E FARE UN PICCOLO SFORZO: MANGEREMO IL PANETTONI

Niente, anche questa volta. Salta la cordata per Alitalia. Il premier Giuseppe Conte ammette che «non c'è una soluzione che preveda l'intervento dei privati». E il ministro per lo Sviluppo economico, Stefano Patuanelli ripropone il ritorno dell'Iri per rilanciare il Paese proprio partendo dalla soluzione delle due grandi crisi aziendali sul tappeto come Alitalia ed ex Iliva. Per la compagnia aerea spunta anche un piano per dividere l'azienda in tre. E soprattutto prende corpo l'ipotesi di un intervento di Invitalia.

alle pagine 5 e 6

STATO & PRIVATI

### Le tante illusioni svanite

di **Daniele Manca**

Ci risiamo. Quante volte è fallita Alitalia? Quante volte è stata commissariata? Quanti articoli sono stati scritti sulla crisi della compagnia di bandiera? E con quanta ipocrisia ogni volta si è ripartiti dal via?

continua a pagina 5

De Nittis e la rivoluzione dello sguardo  
Ferrara / Palazzo dei Diamanti  
1.12.2019 - 13.4.2020  
palazzodiamanti.it

IL CAFFÈ di **Massimo Gramellini**

## L'ultima sorsata di birra

Sentendo approssimarsi la fine, Norbert Schemm ha chiesto una bottiglia di birra e l'ha brandita dal suo letto d'ospedale nel Wisconsin, in un brindisi di congedo. Il giorno dopo è morto. Il nipote Adam, che aveva fermato quel gesto in una foto, l'ha messa in circolo sui social e il contagio è stato immediato. Non solo ritratti di sconosciuti che alzavano un boccale per brindare a Norbert, ma racconti e immagini di moribondi intenti a realizzare il loro ultimo desiderio.

La morte è un tabù, forse l'unico superstito, e l'idea di dividerne il mistero con degli estranei a qualcuno sembrerà impudica. Ma la comunicazione globale istantanea agisce sulla psiche umana in modo nuovo e inesplorato, spingendoci a ostentare la dimensione privata dell'esistenza.



Questo bisogno di condivisione non è soltanto narcisismo, ma desiderio di sentirsi simili agli altri e perciò meno soli. Chi esibisce sui social un momento intimo di tenerezza o di dolore cerca consolazione e al tempo stesso ne dà. Anch'io, mentre guardo quello sconosciuto sorridere per l'ultima volta con la bottiglia in pugno, penso all'ultimo sorriso di mio padre davanti a un raggio di sole che si era infiltrato tra le persiane. Se lo avessi immortalato, dopo la foto di Norbert mi sentirei autorizzato a renderlo pubblico, in un'offerta di solidarietà che è anche e sempre una richiesta di aiuto: lo scambio emotivo all'origine del concetto di fratellanza.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Stanislas Dehaene**  
**Imparare**  
Il talento del cervello, la sfida delle macchine

9 771127 498108  
9 771127 498108





**Ponti a rischio, i pm: "Crepe nel cemento, intervento necessario sulla A26"**  
**Il governo: "Aspi, la revoca della concessione è pronta". Se non ora, quando?"**



Mercoledì 27 novembre 2019 - Anno 11 - n° 327  
 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 "L'azzurro verde"  
 Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)  
 Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

**IMPAR CONDICIO** "Troppi inviti". "Poche domande"  
**Tele-Salvini: i conduttori discutono dell'invasione**

■ Prosegue la nostra inchiesta sugli UltraSalvini nei talk con i parenti dei volti tv. Vigilanza Rai: Salvini su canone e norma anti Caschetto

○ GIARELLI E ROSELLI CON UN COMMENTO DI ALESSANDRO ROBECCI A PAG. 4-5-13



**GIUSTIZIA** Il premier: "Avanti". Ma i dem: "Non ci siamo"  
**Prescrizione, panico al Pd (che poi salva 'a Purpetta)**

■ Domani la capigruppo deciderà se far arrivare in aula la proposta di FI per bloccarla. Teri in Senato ancora rinvio su Gigginò Cesaro

○ PROIETTI A PAG. 6



**DICO: BENVENUTE SARDINE, ERA ORA MA ATTENTE AI VELENI INTERNI**

■ PAUL GINSBORG

Il 2019 è stato un anno straordinario in termini di mobilitazione di massa, sia nazionale che transnazionale.

A PAG. 13

**Suicidio a rate**

■ MARCO TRAVAGLIO

Chi pensava che il suicidio dei 5Stelle in Emilia Romagna si fosse completato la settimana scorsa, con Di Maio&C. che declinano la responsabilità sulla scelta di saltare un turno e Casaleggio che pensa bene di metterla ai voti su Rousseau (cioè di farla bocciare dagli iscritti), non aveva visto il seguito. Cioè Di Maio che comunica la corsa in solitaria, senza che gli iscritti si siano mai pronunciati sul punto. Poi riunisce i suoi a Bologna e comunica: "Il nostro statuto ci vieta di sostenere il candidato di un altro partito", cioè il governatore Pd Stefano Bonaccini, che però sfida a "rubarci il programma". Ora, a parte il fatto che gli statuti si possono sempre cambiare se la realtà lo richiede, c'è un piccolo dettaglio: lì il MSS non sa neppure se supera il 5%. Tantopiù che quelle Regionali sono un derby tra Bonaccini e Salvini (travestito da Borgonzoni), che vi punta tutte le sue carte per la spallata al governo. I sondaggi danno Bonaccini e Borgonzoni appaiati. Nessuno può dire come avrebbero votato gli elettori 5Stelle se non avessero avuto la loro lista, ma ora che ce l'hanno è scontato che sottraggano più voti a Bonaccini che alla Borgonzoni.

Cioè rischiano di diventare l'alibi della sconfitta del Pd nella sua regione-bandiera e la causa scatenante della caduta del Conte 2, anticamera delle elezioni anticipate e del probabilissimo governo Salvini con "pieni poteri" (anche di fabbricarsi il nuovo capo dello Stato e la nuova Costituzione). È vero che i 5Stelle uscirebbero con le ossa rotte anche se si alleassero con Bonaccini, che hanno sempre combattuto - non a torto - come un cementificatore renziano, degno erede della "ditta" legata al partito degli affari. Sia che si alleino, sia che vadano da soli, sarà comunque un disastro. C'è però una terza via che salverebbe capra e cavoli, ma nessuno la vede perché Dio acceca chi vuole dannare. Chiedere a Bonaccini di sposare il programma MSS gratis non ha senso. Come lo si costringe a ingoiare 4-5 punti di svolta ambientalista (via le nuove autostrade inquinanti per infrastrutture sostenibili e investimenti su treni e tram)? Lo si ricatta: o fai così e accetti un vicepresidente-assessore all'Ambiente MSS, o l'appoggio te lo scordi. Se rifiuta, la sconfitta l'ha voluta lui e i 5Stelle, da soli, possono sventolare la bandiera green, pescando anche qualche sardina. Ma, se accetta, l'alleanza si fa. Direno prima di trattare, per i 5Stelle significa nell'ordine: scendere al minimo storico, regalare la regione a Salvini, far saltare il loro governo e andare al macello delle urne nel momento più drammatico. *En plein*. Un suicidio a rate. A questo punto, molto meglio un colpo secco.

**SCANDALO OPEN: INDAGATO CARRAI**  
**CACCIA AL TESORO (E AI BANCOMAT) DI RENZI & COMPANY**

PERQUISITI I FINANZIATORI DELLA FONDAZIONE IN 9 CITTÀ. I PM: "ERA L'ARTICOLAZIONE DEL PD". ACCUSE DI RICICLAGGIO, FONDI ILLECITI E FALSO IN BILANCIO

○ IURILLO, MARRA E PACELLI A PAG. 2-3

**RISIKO NOMINE** Vincitori e vinti  
**La Russa sogna la Privacy e Conte prende Invitalia**  
 ○ DI FOGGIA E TECCE A PAG. 10

**CALABRIA** Regionali: sfida sulle alleanze  
**Aria d'intesa 5Stelle-Dem: verso un candidato civico**  
 ○ DE CAROLIS A PAG. 6

**La catteriveria**  
 La Finanza perquisisce Open, ex cassaforte di Renzi. Berlusconi si commuove: "Set tu, figlio mio!"  
 WWW.FORUM.SPINOZA.IT

**CONSUMI DI MASSA**  
 Netflix è già in crisi: più produzioni, ma meno abbonati  
 ○ FELTRI A PAG. 16-17

**PROSCIUTTO TOSCANO DOP**

**Il Sapore della Tradizione**  
 WWW.PROSCIUTTOTOSCANO.COM

**ARTE** È del 1597 o del 1697? Il ruolo del direttore  
**Uffizi: la vera età della Venere al bagno è un giallo e un affare**

■ ANGELO MOLICA FRANCO

Mentre ancora riverbera l'eco degli strali tra il Louvre e gli Uffizi sui prestiti in occasione dei 500 anni dalla morte di Leonardo, ecco che il museo fiorentino asurge al ruolo di protagonista di una nuova querelle interna-



zionale, legata all'esposizione "La scultura in bronzo nella Firenze degli ultimi Medici". Tra le opere, figura una capziosa e mai esposta *Venere al bagno* attribuita al Giambologna (1529-1608).

A PAG. 19







# il Giornale



MERCOLEDÌ 27 NOVEMBRE 2019

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 280 - 1.50 euro\*

www.ilgiornale.it  
ISSN 2322-4071 | Giornale (ed. nazionale)

## INCHIESTA SUI SOLDI AL SUO PARTITO

# I Pm a caccia di Renzi La retata spacca il governo

*Perquisizioni a tappeto alla fondazione Open. Indagato Carrai  
Fondi alla politica e prescrizione, è guerra tra M5s e Italia Viva*

■ Sulla giustizia il governo si impantana ancora una volta. Colpa della riforma che allunga la prescrizione: piace a M5s, non al Pd. E colpa soprattutto della bufera giudiziaria che si è abbattuta su Matteo Renzi e la sua fondazione Open.

Boschi e Cesaretti alle pagine 2-3

## IL PIZZINO GIUDIZIARIO

di **Alessandro Sallusti**

Venti perquisizioni contemporaneamente in tutta Italia sanno di retata, così si dice di un'operazione eseguita con sorpresa, rapidità e spiegamento di forze di solito usate per stanare organizzazioni criminali. Forse troppo onore per Matteo Renzi, presunto boss di questa presunta cosca che di nome fa Open e che dal 2012 al 2017 ha raccolto fondi privati per finanziare la corrente politica dell'ex premier. Una fondazione, come si usa in politica, che nel tempo ha gestito circa sette milioni di euro usati tra l'altro per pagare i conti della Leopolda (l'annuale congresso dei renziani). Le accuse sono varie, da traffico d'influenze a riciclaggio, e sono state subito respinte al mittente dagli interessati.

Non solo perché garantisti, non tanto perché non abbiamo letto tutte le carte, ma questa storia puzza lontano un miglio, quanto meno per il dispiegamento di forze, il clamore mediatico e il tempismo. Che i privati finanzino un politico o un partito fino a prova contraria è un fatto legale, che tra queste operazioni ce ne sia stata qualcuna irregolare (e quin-

di perseguibile per legge) è cosa probabile. Ma altro è volere far passare un movimento politico - nei confronti del quale non abbiamo mai avuto simpatie - per un'organizzazione criminale.

Personalmente penso che Matteo Renzi sia politicamente spregiudicato e inaffidabile, non credo sia un ladro. Il suo problema ora è che si trova a governare insieme a soci - i 5 Stelle e il Pd - che invece pensano il contrario, o quanto meno godono all'idea che lui passi per ladro a prescindere dai fatti. Ormai in Italia funziona così, il nemico politico - e Renzi è un ospite indesiderato nel governo, un problema da risolvere - va fatto abbattere dai giudici se non puoi batterlo con gli elettori (noi del centro-destra ne sappiamo qualcosa).

Questa retata ha incerti esiti giudiziari, ma certe ripercussioni politiche sulla fragile maggioranza e sul traballante governo. L'avviso mi sembra chiaro: caro Renzi, o la smetti di rompere le palle o ti cuociamo a fuoco lento. E dire che, senza di lui, questi sarebbero già a casa da un paio di mesi. I latini avevano battezzato questa pena come *damnatio memoriae*. Renzi? Non è mai esistito.

## FIGURACCIA IN PARLAMENTO

### Per il sisma Aula deserta Il M5s ha perso l'anima

Carmelo Caruso



FUGA DAI PROBLEMI In 6 i deputati presenti

Avrebbero dovuto discutere di terremoto e invece hanno evacuato il Parlamento. Non c'erano. A parlare di ricostruzione sono rimasti in aula solo in sei, non un ministro, ma solo un vice. In pratica, l'ombra di un'ombra. Le prove generali si sono svolte due giorni fa, alle 10.30, presso Montecitorio e nell'operazione (...)

segue a pagina 4

## IL RETROSCENA

### L'amarezza di Matteo:

«Nemmeno coi mafiosi...»

di **Augusto Minzolini**

Niente di nuovo nel Belpaese dove la giustizia fa politica e viceversa. A Firenze un altro capitolo di una storia che va avanti da decenni. Tutti i finanziatori della Fondazione Open, quella di Matteo Renzi, hanno subito ieri delle perquisizioni a casa, di primo mattino. «Un'operazione con centinaia di perquisizioni - si è sfogato l'ex premier con i suoi -, di quelle (...)

segue a pagina 2

## FALLIMENTO DI STATO

Tutto da rifare pure su Alitalia  
E il premier è un fantasma

di **Vittorio Macioce**

Giuseppe Conte non è stato messo lì per governare l'Italia. No, neppure per fare il notaio. Non era il garante del patto tra Di Maio e Salvini. Sbagliato. Il bis, il cambio di maggioranza, la svolta a sinistra dei grillini, il Pd che entra, Renzi che cambia partito ma resta in coalizione, perfino questo carosello è solo un'illusione. Conte è spuntato dal nulla per dirci che è finita. Non è un premier. È il liquidatore fallimentare. È il demone della rassegnazione, quello che dice «amen».

Nulla di personale. È il ruolo che gli ha affidato il destino o chi ne fa le veci. Conte di fronte a qualsiasi problema allarga le braccia e fa (...)

segue a pagina 5  
Meoni a pagina 5

## IL FORUM DEL «GIORNALE» SULLA MOBILITÀ

### Auto, energia e plastica C'è vita oltre Greta

di **Gabriele Villa e Stefano Zurlo**

La mobilità elettrica sarà la mobilità del futuro? La ricerca dell'AcI resa nota al convegno organizzato dal *Giornale* mette alcuni punti fermi e smonta alcune verità green: anche le auto elettriche inquinano, a volte persino più del diesel, mancano le colonnine di ricarica, quella personale costa tanto. E se tutti ce l'avessero, l'Italia rischierebbe il *black out*.

alle pagine 14-15

## IL PIEMONTE: FESTEGGIATELO

Natale a scuola  
Sui presepi è già scontro

Nadia Muratore

a pagina 13

## EMERGENZA MALTEMPO: CONTE PROMETTE UNDICI MILIARDI

Riapre la A26: «Ma i viadotti non sono sicuri»  
Nella Liguria vittima di inefficienze e pasticci

Alfano, Cottone e Perrone alle pagine 8-9

**PONZI INVESTIGAZIONI**  
ANALISI CONCORRENZA  
Informazioni selezionate per un vantaggio competitivo  
• Proprietà e Staff  
• Strategie di mercato  
• Punti di forza/debolezza  
• Dossier personalizzabile

Francesco Ponzi  
ceo Ponzi SpA  
MILANO ROMA

ponzi.com  
ponzonline.info  
ponziinvestigazioni.com

Numero Verde  
800-013458

## L'ULTIMO DESIDERIO DI UN PADRE MALATO

### La dolce morte ha il sapore di una birra

di **Marco Zucchetti**

Nella stanza di ospedale c'è un anziano signore che brinda alla sua morte. Al capezzale ci sono i figli, che in uno di quei lunghi, straziati addii che la malattia impone alle famiglie, provano a tenergli le mani come per trattenerlo ancora un po'.

Non è una scena rara. Con l'innalzamento dell'età media, a chiunque è capitato di salutare un parente in fin di vita. Senza boia o guerre, ci pensano il cancro e compagnia a condannarci a morte.

Eppure la fotografia di Norbert - che si è



COMMUOVENTE  
Brindisi d'addio

spento a 87 anni poche ore dopo quello scatto - è eccezionale e sta commuovendo il mondo. Perché nessuno è triste, nessuno piange, non c'è dolore: nel momento in cui la famiglia Schemm si spezza, tutti sorridono. Eccetto una donna: l'unica senza una birra in mano.

L'immagine l'ha postata sui social Adam, il nipote del corpulento signore di Milwaukee, con un messaggio: «L'unico desiderio del nonno è stata un'ultima birra coi suoi figli». E in poche ore in migliaia (...)

segue a pagina 13

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

MERCOLEDÌ 27 novembre 2019  
1,50 Euro\*

Nazionale

FONDATA NEL 1956  
www.ilgiorno.it



Poche verifiche. L'esperto: «La vita delle infrastrutture è limitata»

## Strade e ponti pericolosi Allarme in Lombardia

Bassani e Guzzi alle pagine 6 e 7



# Il governo dimezza la plastic tax

Sconto anche sulle auto aziendali. Fisco, rapporto Banca mondiale: imprese italiane le più tartassate del globo

Servizi e Nitrosi alle p. 2 e 3

Deputati assenteisti

## I terremotati possono attendere

Beppe Boni

**C**on le mail e i post sui social sono imbattibili, efficienti, prolifici, attenti ai particolari e attivi senza sosta, domenica compresa. Annunci, promesse di lotta dura senza paura, impegno civico al fianco dei cittadini. Uno spirito di servizio non stop dedicato alla collettività, insomma. Però lo spettacolo desolante dell'aula della Camera per la discussione (rinviata) del decreto terremoto per il disastro del centro Italia nel 2016 racconta un'altra storia. In calendario c'era anche la discussione sul clima sull'onda della sveglia data da Greta. Uno pensa: si saranno messi d'accordo, tutti fuori come si faceva al liceo per evitare il compito di matematica. Uniti e compatti. Purtroppo no.

Continua a pagina 5



SI DISCUOTONO GLI AIUTI AI TERREMOTATI, CAMERA DESERTA

# DISONOREVOLI

Pagnanelli e Peppoloni a pagina 5

Tafferugli e saluti romani

## Gli ultrà croati paralizzano Milano Feriti i tifosi dell'Atalanta

Servizi alle pagine 32 e 33

IL CONTRATTO REGIONALE

## Pendolari, la rabbia «Togliete a Trenord il servizio trasporti»

Anastasio nelle Cronache

Milano, il dossier choc

## Un commerciante su dieci in città è stato minacciato «Noi, nel mirino»

Vazzana nelle Cronache



La Farnesina: nessuna vittima italiana

## Albania, decine di morti Il sisma abbatte tre hotel

Servizio a pagina 4



L'inchiesta sulla fondazione Open

## Firenze, indagato Carrai Scontro tra Renzi e i pm

Brogioni a pagina 10

**must**  
ESPRESSO ITALIANO

L'ESPRESSO?  
UN MUST.

Oltre 130 milioni  
di espresso nel 2019!

Grazie!

WWW.MUSTESPRESSO.IT



**Domani l'ExtraTerrestre**

**CRISI CLIMATICA** Le attività umane al tempo delle grandi piogge. I Paesi del Mediterraneo nella morsa delle alluvioni e della siccità



**Culture**

**AUTUNNO CALDO** Un'anticipazione dal romanzo «Dita di dama», che sarà in libreria da domani

Chiara Ingrao pagina 10



**Visioni**

**LEONARD COHEN** Nove canzoni inedite per l'artista scomparso, un testamento fra musica e poesia

Paola De Angelis pagina 12

# il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE + EURO 2,00

MERCOLEDÌ 27 NOVEMBRE 2019 - ANNO XLIX - N° 284

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

**DURAZZO LA PIÙ COLPITA**

## Trema la costa albanese, 21 morti

■ La terra trema nel buio a Durazzo, sulla costa albanese. Alle ore 2 e 54 locali (3 e 54 in Italia) una botta da 6,5 gradi sulla scala Richter ha distrutto i palazzi e spaccato le strade. In serata il conto è di 21 vittime, oltre 600 feriti e una cinquantina di persone estratte vive dalle

macerie. La sequenza sismica ha interessato tutta la penisola balcanica e il terremoto è stato avvertito anche lungo la costa italiana che si affaccia sull'Adriatico. Dopo il colpo iniziale, le repliche si sono continuate nell'ordine di oltre un centinaio, alcune delle quali fortissimi.

È l'evento sismico peggiore dal 1979, quando, sempre nella stessa regione, una scossa da 6,9 gradi causò 136 vittime e oltre mille feriti.

A Durazzo i morti sono almeno dodici, a venire giù diversi edifici, tra cui due alberghi e un grattacielo di diciotto piani.

La città costiera, negli ultimi anni, ha vissuto un vero e proprio boom edilizio dovuto alla grande crescita turistica, comparto economico che ormai ha superato la vecchia vocazione portuale.

«Una tragedia annunciata» denunciano gli ambientalisti

che in questi anni si sono battuti contro la feroce speculazione. Nel mirino il programma "Rinascita urbana" che ha dato il via a controversi progetti. Tra questi la Veliera che seppellirà sotto una colata di cemento anche reperti archeologici.

DIVITO, BRIGANTIA PAGINA 6

foto di Francesco Corradini/Tam Tam

# Volano straccetti

«Per Alitalia non abbiamo soluzioni di mercato». Dopo il ritiro di Atlantia, il ministro Patuanelli e il premier Conte ammettono: «Il consorzio non c'è più». Ipotesi all'orizzonte: ristrutturazione e dimezzamento del personale, come chiede Lufthansa. I sindacati confermano lo sciopero, il 13 dicembre voli a terra. pagina 5

**REGIONALI**  
**Pd e M5S, alleati no ma senza rancore**



■ In Emilia-Romagna tra Pd e M5S non sarà alleanza, ripete Di Maio. Che però apre al «dialogo sui programmi». Insomma, dicono alcuni grillini: attenti al «bene comune» senza correre insieme. Caos in Calabria: i dem, i 5S e la destra cercano ancora un candidato. **MESSINETTI, STINCO ALLE PAGINE 2,3**

**Sardine in piazza**  
**Contro le passioni tristi, urtano il populismo**

MARCO BASCETTA

Nel cercare di comprendere la natura dei movimenti, il loro direzione di marcia, il posto che occupano nella sfera politica si rischia di essere prematuri o inattuali. Insomma, dicono alcuni grillini: attenti al «bene comune» senza correre insieme. Caos in Calabria: i dem, i 5S e la destra cercano ancora un candidato. **segue a pagina 15**

**all'interno**

**Rifiuti Salvini contro Raggi viola il «decreto Salvini»**

ELEONORA MARTINI PAGINA 3

**Madrid Smantellate le lapidi delle vittime del franchismo**

LORENZO PASQUALINI PAGINA 7

**Assange «In prigione rischia la vita», appello dei medici**

MARINA CATUCCI PAGINA 8

**PALESTINA**  
**Sami Abu Diak è morto in un carcere israeliano**



■ Originario di Jenin, arrestato nel 2002 per l'uccisione di tre palestinesi collaborazionisti condannato a tre ergastoli. Era malato di cancro, polemiche sulle cure e rabbia nelle strade. Anche contro le politiche Usa nei confronti dei palestinesi. 70 feriti nelle proteste **GIORGIO A PAGINA 6**

**all'interno**



**Autostrade choc**  
**Crollo dei ponti, il pm di Genova: mancava il cemento**

Il procuratore capo di Genova Francesco Cozzi: «Rilevato grave stato di degrado da mancanza di cemento. In 16 viadotti aumentato punteggio per non fare manutenzione».

SERVIZIO A PAGINA 5

**Riforme/Prescrizione**  
**Conte si schiera con i 5 stelle. Il Pd: non decide Di Maio**

Questa volta è il premier a far ballare il governo. Interviene per il secondo giorno consecutivo sulla riforma che divide 5 stelle e Pd. «La nuova norma in vigore da gennaio»

ANDREA FABOZZI A PAGINA 4

**Finanziava la Leopolda**  
**Ex Fondazione Open, perquisizioni in tutta Italia**

Perquisizioni in tutta Italia ordinate dalla procura di Firenze che indaga sui finanziamenti alla Fondazione Open, «azionista» delle attività politiche di Matteo Renzi

RICCARDO CHIARI A PAGINA 4

**In Asia**



## L'impero dei dati

**La Cina, l'intelligenza artificiale e l'influenza sull'occidente. 8 pagine oggi con il manifesto**

9 1127  
9 77025 215000  
Ponte Italiane Sped. in a. p. - D.L. 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Giur./CRM/23/21/03





# IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CCXXVII - N° 327  
ITALIA  
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/B, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 27 Novembre 2019 •

Commenta le notizie su [ilmattino.it](http://ilmattino.it)

A ESCHIA E PROCIDA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI" - EURO 120

## L'intervista

### Renzo Arbore: Posillipo senza pini, colpo al cuore di tutti gli innamorati

Maria Chiara Aulio in Cronaca



### Il giallo di Caserta Sparito un milione dalle casse di una scuola indagata l'ex dirigente

Mary Liguori a pag. 12



# Prescrizione, lite nel governo

► Conte si schiera con M5S: «In vigore a gennaio». Il Pd: i Cinquestelle non dettano l'agenda Open, perquisiti i finanziatori anche in Campania. L'ira di Renzi: è un massacro mediatico

## Il commento

### Se i dem ammainano la bandiera del garantismo

Carlo Nordio

Quando, un anno fa, il Parlamento approvò la Legge che sospendeva la prescrizione dopo la sentenza di primo grado, il governo promise solennemente che la sua entrata in vigore, differita al 1° Gennaio 2020, sarebbe stata accompagnata da una radicale riforma volta ad accelerare il processo penale. All'epoca lo definimmo un vasto e utopistico programma, perché la riscrittura di un codice richiede tempi di preparazione e di discussione incompatibili con quelli ipotizzati. Ma, in teoria, un programma coerente, perché se davvero la sospensione della prescrizione fosse subordinata ad un'effettiva velocizzazione dei processi il problema sarebbe risolto da sé: i reati non si prescriverebbero più per il semplice motivo che verrebbero accertati e puniti in tempi brevi.

I primi dubbi sulla sincerità di quella promessa erano già sorti quando era stato respinto un emendamento dell'onorevole Bartolozzi, volto a collegare le due riforme promulgandole insieme, come sarebbe stato ragionevole.

Continua a pag. 43

Stasera il Liverpool Presto incontro Adl-squadra



### Ancelotti: «Non mi dimetto ora serve un colpo magico»

«Questa può essere la partita della svolta. Ora voglio un colpo magico». Ancelotti ostenta serenità e sorrisi prima della sfida Champions a Liverpool: «C'è unità di intenti tra società, allenatore e squadra. Dimissioni? In 30 anni mai pensato di presentarle». *Gli inviati Taormina e Ventrone da pag. 17 a 21*

## Il punto

### La doppia partita contro i campioni e le proprie paure

Francesco De Luca a pag. 43

Del Gaudio, Gentili e Pucci da pag. 2 a 5

## Le novità in arrivo

### Autostrade, la stretta: taglio delle tariffe nuove concessioni e più manutenzione

Il governo accelera sulla revisione delle concessioni autostradali. Lo fa sull'onda emotiva dei recenti dissesti, ultimo quello del crollo del viadotto sull'A26, che hanno messo in luce la scarsa manutenzione di strade, ponti e viadotti. Nel

piano il taglio delle tariffe, nuove concessioni e più manutenzione. I nuovi criteri per le concessionarie potrebbero entrare in vigore già l'anno prossimo.

Bassi, Mangani, Conti e Mancini alle pagg. 6 e 7

## La Coca Cola avvisa «Plastic e sugar tax impianti a rischio»

La multinazionale contro le misure in manovra l'impatto occupazionale a Marcanise sarà forte

Franco Agrippa

A rischio chiusura lo stabilimento della Coca Cola di Marcanise. È l'effetto dell'impatto economico che la plastic tax e la sugar tax, contenute nella manovra 2020 del governo, potrebbe avere sulla Coca-Cola Hbc Italia, società che produce e distribuisce i prodotti della Coca-Cola Company in Italia. Lunedì prossimo, nello stabilimento casertano l'azienda incontrerà i rappresentanti politici del territorio. *A pag. 9*

## Le idee

### Sviluppo sostenibile la diga degli Alburni una lezione dal Sud

Massimo Adinolfi

Il mare, i briganti, i filosofi della Magna Grecia. E Giambattista Vico a Vatolia e Carlo Pisacane a Sapri. E poi, per riempire gli occhi con la cartolina oleografica delle vecchie case, del sole del cibo, ormai c'è «Benvenuti al Sud». *Continua a pag. 43*

## Il caso

### Il pasticcio del concorso risultati in tilt l'ira di De Luca

Elena Romanazzi

La spina nel fianco del governatore Vincenzo De Luca è il concorso e gli intoppi della pubblicazione della graduatoria dei diplomati, categoria C. De Luca usa parole dure. «Ritardi vergognosi, per questa ragione abbiamo iniziato ad applicare le sanzioni al Foromez previste nel contratto». Domani o venerdì è prevista una riunione per l'approvazione della graduatoria dei diplomati. *In Cronaca*

## Il dossier scuola

### Calo iscritti la Campania perderà 7mila classi

Mariagiovanna Capone

Edifici inadeguati sul piano della sicurezza, della sostenibilità e della funzionalità a una didattica moderna: è l'impetosa fotografia che la Fondazione Agnelli dà nel primo «Rapporto nazionale sull'edilizia scolastica» pubblicato da Laterza. Oltre all'analisi dello stato fisico, nel volume si formulano indicazioni di intervento per i prossimi anni soprattutto tenendo conto del declino demografico della popolazione scolastica. La proiezione per la Campania è di una perdita di 7mila classi. *A pag. 12*

## La scossa avvertita in tutto il Sud

### Terremoto devasta l'Albania «Due faglie si sovrappongono»



Capone e servizio a pag. 11

## OTTURAZIONE SALTATA? CARIE? DENTE ROTTO?

# NOCAVITY

KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

**ISOLA LA CAVITÀ DENTALE DANDO SOLLIEVO E RIDUCENDO LA SENSIBILITÀ DA SOLI E IN POCCHI MINUTI**

da **FIMO IN FARMACIA** [www.fimosrl.it](http://www.fimosrl.it)

PRONTO INTERVENTO DENTALE

**NOCAVITY**

KIT PER OTTURAZIONI DENTALI PROVVISORIE

OTTURAZIONE FACILE E VELOCE

LEGGERE ATTENTAMENTE LE ISTRUZIONI PRIMA DELL'USO È UN DISPOSITIVO MEDICO CE AUT. MIN. SANITÀ DEL 26/12/2017





# Il Messaggero



€ 1,40\* ANNO 141 - N° 327  
ITALIA

NAZIONALE



Mercoledì 27 Novembre 2019 • S. Virgilio

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

**Il film**  
**Il Michelangelo fragile e sovrano di Konchalovsky**  
Forcellino a pag. 27



**Il disco**  
**Cesare Cremonini «Così celebro i miei primi 20 anni di successi»**  
Sanò a pag. 28



**Primato mondiale**  
**La Bbc: Grazie Roma, con i tweet sui social ritrovati cinque bambini scomparsi**  
Mei e Lengua nello Sport



**Il Messaggero**  
**META!**  
[ilmessaggero.it/sport](http://ilmessaggero.it/sport)

## Prescrizione, strappo nel governo

►Conte si schiera con M5S: «Nessun rinvio, scatterà a gennaio». L'altolà di Pd e Italia Viva: «Prima il processo breve». Ma tempo scaduto. Open, perquisiti i finanziatori: ira di Renzi

**Gli errori dem**

**La bandiera ammainata del garantismo**

Carlo Nordio

Quando, un anno fa, il Parlamento approvò la Legge che sospendeva la prescrizione dopo la sentenza di primo grado, il governo promise solennemente che la sua entrata in vigore, differita al 1° Gennaio 2020, sarebbe stata accompagnata da una radicale riforma volta ad accelerare il processo penale. All'epoca lo definimmo un vasto e utopistico programma, perché la riscrittura di un codice richiede tempi di preparazione e di discussione incompatibili con quelli ipotizzati. Ma, in teoria, un programma coerente, perché se davvero la sospensione della prescrizione fosse subordinata ad un'effettiva velocizzazione dei processi il problema sarebbe risolto da sé: i reati non si prescriverebbero più per il semplice motivo che verrebbero accertati e puniti in tempi brevi.

I primi dubbi sulla sincerità di quella promessa erano già sorti quando era stato respinto un emendamento dell'on. Bartolozzi, volto a collegare le due riforme promulgandole insieme, come sarebbe stato ragionevole.

Continua a pag. 18

ROMA Prescrizione, nel governo si consuma lo strappo. Errante, Gentili, Nicotra e Pucci alle pag. 2, 3 e 9

**Nella notte scossa da 6.2 a Durazzo, paura anche in Puglia**



**Terremoto in Albania, decine di morti Italiani salvati: «Qui soccorsi inadeguati»**

I soccorsi ai feriti tra le macerie in Albania (foto EPA)

Arcovio e Malfetano alle pag. 10 e 11

**L'intervista**

**Il Papa e Hong Kong «La repressione? C'è anche in Francia»**

dal nostro inviato

**Franca Giansoldati**

A BORDO DELL'AEREO PAPALE

Il Papa e Hong Kong. «La repressione? C'è anche in Francia. Noi possiamo richiamare solo al dialogo e alla pace».

A pag. 15

**Autostrade, la stretta**  
**Nuove concessioni più manutenzione e taglio delle tariffe**

Marco Conti e Umberto Mancini

Il governo accelera sulla revisione delle concessioni autostradali. O almeno ci prova. Lo fa sull'onda emotiva dei recenti dissesti che hanno messo in luce la scarsa manutenzione di strade, ponti

viadotti. Ma più in generale, spinto dalla necessità di riavviare il piano delle infrastrutture. A pag. 7 Bassi e Mangani a pag. 6

## Alitalia è al capolinea l'esecutivo si arrende: la cordata non c'è più

►Patuanelli e Buffagni: «Adesso viene il difficile» In arrivo lettera dei commissari: dateci istruzioni

Roberta Amoroso

Può essere davvero l'ora dello "spacchettamento". Perché è l'ora delle alternative possibili alla soluzione di mercato ormai fantasma per Alitalia. Alla fine il governo ha ammesso la svolta obbligata. Il premier Conte: «La soluzione di mercato non è a portata di mano».

A pag. 5 Dimito a pag. 5

**Inchiesta a Roma**

**Dimesso dalla clinica torna a casa e muore**

Marco De Risi e Camilla Mozzetti

Esce dall'ospedale e muore. «Dicevano che stava bene». A pag. 17

**Emergenza rifiuti**

**Raggi alle strette trova la discarica: la grana impianti**

Simone Canettieri e Francesco Pacifico

Alla fine la sindaco Virginia Raggi sembra essersi convinta: via libera a una discarica di servizio nel Comune di Roma per evitare l'emergenza rifiuti e dunque il commissariamento. Allo stesso tempo però il Comune pensa alla chiusura di Rocca Cencia. A pag. 12 Evangelisti a pag. 12



**IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?**

**SUSTENIUM PLUS**  
**LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA!**

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

**ARIETE VERSO IL TRIONFO**

Buongiorno, Ariete! E la Luna bussò... Anche voi avrete vantaggi da questa fortunata Luna nuova in Sagittario, che gratifica pure gli altri segni ma certamente voi e il Leone in modo speciale.

E' promettente per le nuove semine da sola, congiunta a Giove diventa la spinta che lancia verso il successo, l'amore. Realizzate subito qualcosa in anticipo, che fa parte di quello che noi tutti dovremo fare nel 2020 e negli anni a venire. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA  
L'oroscopo all'interno

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



# il Resto del Carlino

MERCOLEDÌ 27 novembre 2019  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1885  
www.ilrestodelcarlino.it



Il nostro reportage: la piena del Po

**Nel paese di Peppone e Don Camillo  
«Tutti coi piedi a mollo»**

Catapano, Gentili e Lecci alle pagine 6 e 7



**DOSSIER AGROALIMENTARE**

72 pagine in più

**DOMANI IN REGALO**

il Resto del Carlino  
Agroalimentare



## Il governo dimezza la plastic tax

Sconto anche sulle auto aziendali. Fisco, rapporto Banca mondiale: imprese italiane le più tartassate del globo

Servizi e Nitrosi alle p. 2 e 3

Deputati assenteisti

### I terremotati possono attendere

Beppe Boni

**C**on le mail e i post sui social sono imbattibili, efficienti, prolifici, attenti ai particolari e attivi senza sosta, domenica compresa. Annunci, promesse di lotta dura senza paura, impegno civico al fianco dei cittadini. Uno spirito di servizio non stop dedicato alla collettività, insomma. Però lo spettacolo desolante dell'aula della Camera per la discussione (rinviata) del decreto terremoto per il disastro del centro Italia nel 2016 racconta un'altra storia. In calendario c'era anche la discussione sul clima sull'onda della sveglia data da Greta. Uno pensa: si saranno messi d'accordo, tutti fuori come si faceva al liceo per evitare il compito di matematica. Uniti e compatti. Purtroppo no.

Continua a pagina 5



Bologna, le festività

### Sull'Asinelli una nuova illuminazione per Natale

Rosato in Cronaca

IL CANTANTE SI RACCONTA

### Cesare Cremonini: «I miei versi per via D'Azeglio»

Spinelli a pagina 29 e in Cronaca

Bologna, Calcio

### Mihajlovic dirige la prima seduta della stagione a Casteldebole

Giordano in Cronaca



La Farnesina: nessuna vittima italiana

### Albania, decine di morti Il sisma abbatte tre hotel

Servizio a pagina 4



L'inchiesta sulla fondazione Open

### Firenze, indagato Carrai Scontro tra Renzi e i pm

Brogioni a pagina 10

**must**  
ESPRESSO ITALIANO

L'ESPRESSO?  
UN MUST.

Oltre 130 milioni di espresso nel 2019!

Grazie!

WWW.MUSTESPRESSO.IT





MERCOLEDÌ 27 NOVEMBRE 2019

# IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CXXXIII - NUMERO 278, 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

RIAPERTA PARZIALMENTE LA A26. I MAGISTRATI: LA SOCIETÀ NON HA LA SICUREZZA SOTTO CONTROLLO. SUBITO UN PIANO PER TRANQUILLIZZARE I CITTADINI O INTERVENIAMO NOI

## Ultimatum ad Autostrade

Intervista alla ministra De Micheli: anticipiamo al 2020 i lavori in Liguria su strade e ferrovie. Più ispezioni su chi gestisce la rete Toti attacca il governo e chiede lo scudo legale per i sindaci che affrontano le emergenze. Proposta bipartisan: stop ai pedaggi



I controlli dei tecnici di Autostrade, ieri, sotto il viadotto Fado sulla A26 FORNETTI

La A26 è stata parzialmente riaperta, ma la questione dei viadotti a rischio resta pesantissima per la Liguria. La Procura di Genova ha di fatto dato un ultimatum ad Autostrade: o mette in sicurezza i ponti o siamo costretti a intervenire. La ministra De Micheli annuncia un anticipo dei lavori al 2020 per la Liguria su strade e ferrovie. E ordina più ispezioni su chi gestisce la rete viaria. Ma il governatore ligure Giovanni Toti attacca il governo. Tutti d'accordo invece nel chiedere lo stop ai pedaggi. FREGATTI, GRASSO, INDICE, PARODI, E. ROSSI / ESALVAGGIULO / PAGINE 2-10

### ROLLI



### IL COMMENTO

MASSIMO RIGHI  
LE RISPOSTE CHE NON POSSIAMO PIÙ ASPETTARE

La mattina del 18 agosto di un anno fa, di fronte a una fila di bare allineate nel padiglione Jean Nouvel della Fiera del mare, tra lacrime silenziose cariche di dolore per le vittime e l'abbraccio orgoglioso ai soccorritori diventati il primo simbolo di una comunità che non si arrende, i genovesi consegnarono al mondo un messaggio forte e chiaro sul fatto che una città, una regione, avrebbero saputo rialzarsi e ripartire. Nessun bisogno di passaparola, di proclami, di promesse: quella certezza era evidente in tutta la sua intensità. SEQUE / PAGINA 9



Le lunghe code di auto e camion sulla A10, ieri, nei pressi di Arenzano

### IL RETROSCENA

Roberto Sculli  
Così il salto di carreggiata sventa il collasso dell'A26

L'ARTICOLO / PAGINA 3

### L'ECONOMIA

Matteo Dell'Antico  
Genova, ora il porto rischia di dimezzare il traffico

L'ARTICOLO / PAGINA 6

### IL REPORTAGE

Marco Menduni  
Slalom fra caselli e statali per sfuggire all'ingorgo

L'ARTICOLO / PAGINE 6 E 7

### LA MEMORIA

Giuseppe Conte  
La Liguria che sognava i collegamenti veloci

L'ARTICOLO / PAGINA 11

**AURUM** 1962  
SERVIZIO RESPONSABILE DI FINESTREZZA DELLA MANIPOLAZIONE

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA  
SERVIAMO TUTTI  
COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r  
\*Marco (ora) 0669 - lunedì 10:30 - martedì venerdì 9:30 - 14:30

### BUONGIORNO

A Giorgia Meloni - che con qualche giorno d'anticipo su dicembre ha aperto la tradizionale disputa sul presepe da allestire in difesa della nostra identità minacciata dallo straniero - ricordiamo, in pieno spirito natalizio, la teologa musulmana dell'Università pontificia, Shaharad Housmand, la quale nel 2005 certificò l'amore dei musulmani per il profeta Gesù, sua madre Maria e di conseguenza per il presepe, e il presidente della Lega islamica del Veneto, Bouchab Tanji, il quale nel 2018 confermò «spero per l'ultima volta: il presepe ci piace», e nel frattempo il presepe regalato dalla comunità islamica di Annone Veneto al parroco, il presepe regalato da un prete di Venezia al centro islamico, il presepe vivente inscenato da profughi dalla Libia a Mondovì, il presepe vivente con un uomo musul-

### Te piace 'o presepe

MATTIA FELTRI  
mano e una donna ebrea a Cortona, il presepe vivente a Chieti con una donna nera nel ruolo della Madonna, il presepe vivente a Pescara con una studentessa tunisina nel ruolo della Madonna, il presepe vivente con quaranta figuranti musulmani a Rivisondoli, il presepe vivente con Gesù, Giuseppe e Maria interpretati da una famiglia nigeriana a Fratta Polesine, il presepe costruito dai richiedenti asilo musulmani a Bione, il presepe costruito da ragazzini nigeriani, eritri e senegalesi alla scuola media di Riace, gli alunni musulmani che hanno recitato e cantato in un presepe vivente di Almenno San Salvatore, più altre decine di presepi multietnici che da lustri rallegrano l'Italia, per cui, cara Meloni, si corre il rischio che l'identità minacciata sia solo quella di tanti buoi e asinelli. —

**AURUM** 1962  
SERVIZIO RESPONSABILE DI FINESTREZZA DELLA MANIPOLAZIONE

COMPRO ORO e ARGENTO

SEDE STORICA  
SERVIAMO TUTTI  
COMPRIAMO TUTTO

Genova - Corso Buenos Aires 81 r  
\*Marco (ora) 0669 - lunedì 10:30 - martedì venerdì 9:30 - 14:30





# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo

**Dossier estraibile**  
Professioni e previdenza, oggi a Matera i dottori commercialisti

**Rapporti Nordest**  
Via al circo bianco, sarà una stagione ad alta tecnologia



—Da pagina 21  
a pagina 23

—Venerdì nelle edicole di Veneto, Friuli-Venezia Giulia e Trentino Alto Adige



ABOVE & BEYOND

FTSE MIB 23546,58 +0,34% | SPREAD BUND 10Y 166,30 +7,30 | €/€ 1,1020 +0,11% | BRENT DTD 66,67 +0,60% | Indici&Numeri → PAGINE 40-43

## Ilva, Alitalia, acqua: Patuanelli rilancia l'idea di una nuova Iri

### STATO E MERCATO

**Il ministro in audizione: «Dobbiamo proteggere produzione e imprese»**

**«Un errore privatizzare la siderurgia, per Taranto Invitalia è una possibilità»**

**Conte: per Alitalia «non c'è una strada di mercato a portata di mano»**

Edizione chiusa alle ore 22.00

Stare tornando all'Iri? «Se serve sì, in un momento in cui dobbiamo proteggere la nostra produzione industriale e le nostre imprese». In un'audizione il ministro Patuanelli ha esercitato il tabù di un ritorno dell'Iri, emblema dell'intervento dello Stato nell'economia. In qualche modo già evocato negli anni passati con i possibili interventi di Cdp. Tra i fronti più caldi spicca l'ex Ilva: Invitalia è una delle possibilità sul campo ha detto il ministro, secondo cui è stato «un errore privatizzare il settore siderurgico». Altro grande malato è l'Alitalia: «Ora la soluzione di mercato non c'è». Possibili anche una revisione delle concessioni autostradali e la nazionalizzazione dell'acqua.

### NOMINE

**Invitalia, Arcuri verso la conferma**  
Da Cdp i nomi per Fintecna, Sace e Simest

Perrone — a pagina 2  
Dominelli — a pagina 19

## Tasse su plastica e auto aziendali, l'alleggerimento vale 1,1 miliardi

### MANOVRA 2020

**Il premier «fa ammenda» sull'auto: sterilizzati gli effetti negativi**

Tra gli emendamenti del Governo alla manovra quelli sulla plastica, con il dimezzamento del prelievo, e le auto aziendali: «Per le nuove auto poco inquinanti ci sarà un ulteriore riduzione», spiega Cutilletti - e un limitato aumento per le superinquinanti. Anche Conte fa ammenda. L'alleggerimento delle due imposte costerà 1,1 miliardi.

Mobilis e Rogari — a pag. 9

**4**

**Di fiscale**  
Riforma appalti, stretta limitata ai contratti superiori a 200mila euro

Sono le modifiche al decreto che riducono drasticamente il numero di imprese obbligate al versamento delle ritenute attraverso la società committente

Mobilis e Parente — a pag. 9

### FALCHI & COLOMBE

**LA TOPPA MALDESTRA DELLA FED**

di Donato Masciadaro

È un cattivo kirillico quello che ripara una perizia senza intervenire sulle cause; è pessimo se aggrava il problema. Le prossime settimane ci diranno se la Fed appartiene a questa categoria. La toppa che ha messo ai problemi di liquidità non affronta le radici del problema: una politica delle riserve bancarie che dà alle banche Usa un eccesso di potere di mercato. Non solo: finora la Fed ha assecondato l'eccesso di potere delle banche. Può essere una toppa peggiore del buco.

—Continui a pagina 27

### LA CRISI

**Usa, lo shock interbancario e il baco delle regole**

Riccardo Sorrentino — a pag. 6

**RANGE ROVER VELAR**

landrover.it

**LAND ROVER**

ABOVE & BEYOND

Consumi da 5,8 a 11,1 (l/100 km ad emissioni CO<sub>2</sub> da 152 a 270 g/km. Dati secondo ciclo combinato NEDC, standard).

### STUDIO DELLA FONDAZIONE AGNELLI



Com'era prima...

...e com'è oggi

La scuola media Enrico Fermi di Torino. La riqualificazione nell'ambito del progetto «Torino fa Scuola»

## Scuola, per sistemare 40mila edifici servono almeno 200 miliardi

Una sfida nella sfida. È quella che attende la complessa, costosa e per certi versi farraginoso macchina dell'edilizia scolastica per cercare di raggiungere due obiettivi non più rinviabili: rendere più sicure e al tempo stesso più sostenibili le 40mila scuole italiane. Ma per riuscirci serve un

iniezione di liquidità senza precedenti. Circa 200 miliardi di investimenti pubblici, tre volte le risorse dedicate all'intero comparto dell'istruzione, secondo le stime contenute nel Rapporto sull'edilizia scolastica, che la Fondazione Giovanni Agnelli presenta oggi a Torino. Bruno e Yuccel — a pag. 12

### PANORAMA

#### IL RISIKO DEI LISTINI

**Lse, ok a Refinitiv**  
In gioco il futuro di Borsa italiana

L'assemblea del Lse (che controlla Borsa italiana e le sue controllate) ha approvato ieri l'acquisto da 27 miliardi di dollari di Refinitiv (Usa). Ora però potrebbe essere costretta a cedere qualche asset. Fininvest sarebbe interessata a Elix e Aim. — a pagina 17



#### INNOVATION DAYS

**Ricerca, 5G e start up: così Bari si reinventa città dell'hi-tech**

Vincenzo Rutigliano — a pag. 16

### FINANZA

**Alibaba, esordio boom a Hong Kong: +6,6%**

Alibaba sugli scudi alla Borsa di Hong Kong, nel giorno del suo debutto. Si tratta della maggiore operazione sull'ex colonia britannica dal 2001. I titoli, collocati a 196 dollari di Hong Kong, hanno chiuso a 187,50 dollari (+6,5%). — a pagina 8

### INCHIESTA A FIRENZE

**Bilanci Fondazione Open, perquisizioni a raffica**

La Fondazione Open avrebbe agito come articolazione di partito. E' ipotesi della Procura di Firenze nell'inchiesta sulla società che ha sostenuto iniziative politiche di Matteo Renzi. Ieri 20 perquisizioni in diverse città. — a pagina 21

## Sisma in Albania, decine di morti Dall'Italia scattano subito i soccorsi

### PAURA ANCHE IN PUGLIA

**Danni importanti a Durazzo**  
Mille aziende italiane attive intorno a Tirana

Decine di morti e un migliaio di feriti a causa del terremoto che nella notte di ieri ha colpito in particolare Durazzo, in Albania. La scossa, avvertita anche in Italia, ha avuto magnitudo 6,2. Dall'Italia è scattata subito la macchina dei soccorsi, con decine di uomini e mezzi della Protezione civile e della Difesa. Solidarietà dal presidente Mattarella. — Servizi a pagina 5



Palazzi overstrati. Thumana, a 20 chilometri da Tirana, è tra i centri più colpiti

### CAOS TRASPORTI IN LIGURIA

**Riapre in parte l'autostrada A26**  
La Procura: degrado grave

A diciotto mesi dal crollo del viadotto Morandi, Genova, il suo porto e la Liguria sono di nuovo in una situazione di emergenza per la visibilità autostradale, con la A6 ferma per il cedimento, a causa di una frana dovuta al maltempo, del viadotto Madonna del monte e per la chiusura temporanea per controlli di due viadotti sulla A26.

Fado Nord e Pecent Sud. Su questi ha acceso un faro la procura di Genova. E con lo stop sulla A26, il porto di Genova ha visto calare immediatamente il traffico merci in entrata del 30%. La situazione è poi migliorata nella mattinata di ieri, con il ripristino parziale della circolazione. — Ranali e Furcace — a pag. 3

## lavoro

LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO



**In trasferta o smart, ecco il lavoro senza badge**

Il modo di lavorare si evolve, soprattutto nel settore privato, e il dipendente assorbe sempre più le caratteristiche tipiche di quello autonomo, tra cui l'assenza di conteggio del tempo dedicato all'attività. È il caso dello smart working, fenomeno che in Italia coinvolge 570mila persone, +20% sul 2018. — Froschi — a pag. 37

### ILSOLE24ORE.COM



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





# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 27 novembre 2019  
Anno LXXV - Numero 327 - € 1,20  
Beata Vergine della Medaglia Miracolosa

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 396, tel 06/675.881 \* Abbonamenti a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20  
a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,20 - a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50  
a Frosinone e prov.: Il Tempo + Cioccolata Oggi €1,50 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20 - ISSN 0391-6900

DIRETTORE FRANCO BECHIS  
[www.iltempo.it](http://www.iltempo.it)  
e-mail: [direzione@iltempo.it](mailto:direzione@iltempo.it)

## I DEPUTATI PIANGONO MISERIA

# HANNO LA FACCIA COME IL CUD

*Gli onorevoli all'improvviso si sentono poveri: 10.435 euro ma ne rivendicano 5 mila in più*

*Sul sito della Camera 3 tabelle secondo cui negli ultimi 10 anni sono stati penalizzati più di tutti*

*Dicono di non avere recuperato nemmeno gli scatti dell'inflazione Pure il Pil meglio dei loro stipendi*

Il Tempo di Oshø



"Qui oramai sò diventate più e spese che i guadagni"

"Ma 'nfatti secondo me te conviene tenè aperto solo mezza giornata"

DI FRANCO BECHIS

Negli ultimi dieci anni il Pil dell'Italia è stato zoppicante, un po' giù e un po' su e ben pochi possono dire di stare oggi meglio di allora. Ma c'è chi si sente la vera vittima di questo periodo: i deputati del parlamento italiano. Che atteggandosi a vittime (...)

segue a pagina 2

## Casta continua



**E I GRILLINI CI MARCIANO**  
**«Finanziamento illecito»**  
**Blitz della Finanza**  
**alla fondazione renziana**

Fondato a pagina 6



**IL POZZO SENZA FONDO**  
**Nuovo canone, solita Rai**  
**«I soldi non ci bastano,**  
**lo Stato ci dia di più»**

Pietrafitta a pagina 9

## Caos bilancio Ama, Lemmetti indagato

**Allarme immondizia**  
**Idea mini-discardie**  
**per l'emergenza rifiuti**

De Rosa a pagina 14

Anche l'assessore al Bilancio di Roma, Gianni Lemmetti, è indagato per il tentativo di concussione nei confronti dell'ex cda di Ama. Un'inchiesta che coinvolge anche il dg del Campidoglio Franco Giampaolletti. Le presunte pressioni riguarderebbero il credito da oltre 18 milioni relativo ai servizi cimiteriali.

Di Corrado e Ossino a pagina 15

**La sentenza**  
**Il raid al Roxy Bar**  
**«fu un gesto mafioso»**

a pagina 19

## Il diario

di Maurizio Costanzo



**L**o abbiamo detto e lo ripetiamo: l'Italia cade a pezzi. È vero, piove da molti giorni, ma dovremmo cambiar nome da "viadotti" a "crollo-tti". Mi dispiace per la Liguria: prima il Ponte Morandi e adesso il crollo del viadotto. Non credo che piova soltanto in Italia, ma, evidentemente, da noi non si è fatto nessun lavoro di prevenzione e da sempre ci si affida alla buona sorte che porterà l'indomani il sole. No, facciamo qualcosa: la fragilità del Paese nel quale viviamo, è veramente sotto gli occhi di tutti. Non oso pensare quando comincerà la stagione della neve e mi sgomenta pensare ad una Roma piena di rifiuti, di topi e di gabbiani e, anche, di centimetri di neve.



**Primi Stati Generali dell'Incontinenza e Disfunzioni del Pavimento Pelvico**



**Roma 27-28 novembre 2019**

Ministero della Salute  
Sala Riunioni  
Lungotevere Ripa, 1

Diretta social Facebook e sito [www.teleambiente.it](http://www.teleambiente.it)

SEGRETERIA ORGANIZZATIVA  
Ketty De Pasquale

080.5093389 - [segreteria@fincopp.org](mailto:segreteria@fincopp.org)

[www.fincopp.org](http://www.fincopp.org)

## Terminati i restauri

**Le fontane rinascono grazie a Fendi**

Perrini a pagina 17

## Il futuro della Roma

**Arriva Friedkin**  
**Pronti 150 milioni entro Natale**

Biafora a pagina 36



Mercoledì 27 Novembre 2019  
Nuova serie - Anno 29 - Numero 280 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano  
\* Offerta esclusiva con Marketing Oggi (ItaliaOggi) € 2,30 + Marketing Oggi € 0,90

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



**DECRETO FISCALE**  
**Lotteria degli scontrini, verso un rinvio a luglio 2020**  
Bartelli a pag. 32

**CORTE DI CASSAZIONE**  
**L'agente della riscossione può bloccare vendite immobiliari**  
Aberici a pag. 34

**PUBBLICATO IL DM**  
**Assunzioni rosa agevolate, sgravio del 50% dove c'è alta disparità**  
Ciriali a pag. 36

**SU WWW.ITALIAOGLI.IT**  
**Fisco - Il rapporto Banca mondiale-PwC**  
**Appalti pubblici - La bozza del decreto attuativo**  
**10 ONLINE**  
**Vendite immobiliari - La sentenza sul blocco da parte di Agenzia entrate-Riscossione**

**Il tedesco Regling (Mes) non dovrà condividere il suo sterminato potere Ue con nessun banchiere centrale**  
Tino Oldani a pag. 9

www.italiaoggi.it  
**ItaliaOggi**  
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



# Il calvario dei rimborsi Iva

*In Italia le imprese impiegano 42 ore per richiederli (media europea sette ore) e poi per ottenerli devono aspettare più di un anno (media Ue quattro mesi)*

In Italia un'impresa impiega mediamente 42 ore per richiedere il rimborso Iva; sei volte di più della media europea che è di sette ore. E per ottenerlo il rimborso dallo Stato italiano le imprese devono aspettare più di un anno, mentre in Europa bastano quattro mesi, massimo sette negli altri paesi del mondo. È quanto emerge dal rapporto «Paying taxes 2020», realizzato da Banca Mondiale e PwC, pubblicato ieri.

Proximo a pag. 29  
**MOTORE ITALIA 2019**  
**Per le pmi innovazione, managerialità e integrazione**  
Capinini alle pagg. 16 e 17

## Le Sardine nate per contrastare Salvini rischiano invece di polverizzare gli M5s



Il movimento delle Sardine è nato per contrastare Matteo Salvini, ma nei fatti rischia invece di mandare in frantumi i 5stelle. Il senatore Emanuele Desei ce l'ha con Beppe Grillo. Per Desei il movimento deve essere «di con loro e costruire un'area politica di sinistra che sappia distinguersi dal vecchio modo di fare politica. Inoltre Grillo dice che nella rimodulazione del movimento dobbiamo partire dal vertice, è sbagliato perché ribalta completamente il nostro essere». Desei sui social ha ricevuto un sacco di condivisioni. Insomma, nei 5stelle è nata la fazione che vuole abbracciare le Sardine e diventare un punto di riferimento di una sinistra libertaria.

**DIRITTO & ROVESCIO**  
*Pietro Ichino scrisse una volta che se l'Italia vuol riuscire ad attrarre i capitali stranieri (dei quali ha un disperato bisogno) deve diventare comprensibile agli operatori internazionali e/o anche alle opinioni pubbliche degli altri paesi. In quell'occasione, Ichino, che è un celebre giurista, disse che per raggiungere questo obiettivo l'Italia dovrebbe avere, ad esempio, uno statuto dei lavoratori che sia traducibile in inglese e sempre in questa lingua, sia comprensibile. Anche in politica l'Italia è irraggiungibile all'estero. In tutte le parti del mondo, ad esempio, le piazze si mobilitano contro il governo. In Italia invece si mobilitano contro i partiti all'opposizione. Infatti manifestazioni contro i governi sono in corso in Iran, Venezuela, Catalogna, Cile, Usa, Hong Kong, Libano, Sudan, Algeria, Egitto, Iraq, Ecuador ed Etiopia. Le manifestazioni contro l'opposizione ci sono invece solo in Italia. Come facciamo a spiegarci con gli altri? Meglio far finta di niente.*

**CAMBIA MUSICA AL TUO BUSINESS.**

**Fino a 400€ di bonus per promuovere la tua azienda online.**

italiainline ti aiuta ad aumentare la visibilità della tua azienda sul web. Con i nostri servizi puoi creare un sito professionale, gestire la tua presenza digitale con informazioni sempre corrette e aggiornate e pianificare campagne pubblicitarie efficaci secondo i tuoi obiettivi di marketing.

**italiainline**  
PIACERE DI CONNETTERSI

italiainline.it

# LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 27 novembre 2019  
1,60 Euro

Nazionale

FONDATA NEL 1859  
www.lanazione.it



Firenze: inchiesta sui finanziamenti alla Fondazione. Indagato anche Carrai

## Open, raffica di perquisizioni Guerra tra Renzi e procura

Brogioni a pagina 6



# Il governo dimezza la plastic tax

Sconto anche sulle auto aziendali. Fisco, rapporto Banca mondiale: imprese italiane le più tartassate del globo

Servizi e Nitrosi alle p. 2 e 3

Deputati assenteisti

## I terremotati possono attendere

Beppe Boni

**C**on le mail e i post sui social sono imbattibili, efficienti, prolifici, attenti ai particolari e attivi senza sosta, domenica compresa. Annunci, promesse di lotta dura senza paura, impegno civico al fianco dei cittadini. Uno spirito di servizio non stop dedicato alla collettività, insomma. Però lo spettacolo desolante dell'aula della Camera per la discussione (rinviata) del decreto terremoto per il disastro del centro Italia nel 2016 racconta un'altra storia. In calendario c'era anche la discussione sul clima sull'onda della sveglia data da Greta. Uno pensa: si saranno messi d'accordo, tutti fuori come si faceva al liceo per evitare il compito di matematica. Uniti e compatti. Purtroppo no.

Continua a pagina 5



SI DISCUOTONO GLI AIUTI AI TERREMOTATI, CAMERA DESERTA

## DISONOREVOLI

Pagnanelli e Peppoloni a pagina 5

«Spaventano gli uccelli»

## La strana guerra del Chianti fra cacciatori e mongolfiere

Mugnaini in cronaca

FIRENZE

## Addio camping Al Piazzale un nuovo parco

Fichera in cronaca

Allo store di Novoli

## Svolta alla Coop Le piante depurano l'aria del supermarket

Gullè nel QN



La Farnesina: nessuna vittima italiana

## Albania, decine di morti Il sisma abbatte tre hotel

Servizio a pagina 4



Alla presentazione invitati anche gli Usa

## L'arma segreta di Putin è il sottomarino atomico

Giardina a pagina 17

**must**  
ESPRESSO ITALIANO

L'ESPRESSO?  
UN MUST.

Oltre 130 milioni  
di espresso nel 2019!

Grazie!

WWW.MUSTESPRESSO.IT



Oggi a € 1,50  
con



**Mercoledì**  
27 novembre 2019  
Anno 44 - N°280

# la Repubblica



**TISSOT**  
#ThisIsYourTime

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Carlo Verdelli*

LA LITE TRA GRILLINI E PD SI RIAPRE SULLA GIUSTIZIA

## Governo, ci risiamo. Tregua già finita

**I nostri conti e l'Europa**

**I sogni e la realtà del salva-Stati**

di **Roberto Perotti**

I blog e gli account Twitter dei sovranisti sono pieni di invettive contro la riforma del fondo salva-Stati, o Mes (Meccanismo europeo di stabilità), che ci obbligherebbe a ristrutturare il debito pubblico. Per i sovranisti questa è l'ennesima trovata dei tedeschi per distruggere l'Italia.

• a pagina 33

Conte si schiera con i 5S  
Di Maio attacca: no al Mes

L'ultimo nodo è la prescrizione: Conte, Di Maio e Bonafede da una parte, il Pd dall'altra. Uno scontro che sembra rompere la tregua appena sancita e rialimenta le voci di crisi della maggioranza giallo-rossa.

di **Lauria e Milella** • a pagina 11

**Il leader di Italia Viva: fondi regolari**

**Inchiesta sul sistema Leopolda Indagato Carrai, amico di Renzi**

di **Bocci, De Marchis, Serranò e Tonacchi**  
• alle pagine 8 e 9

LIGURIA ISOLATA

## Quei 20 ponti che fanno paura

I pm di Genova: "Grave degrado, Autostrade non ha il polso della sicurezza"  
La città assediata dai tir. Il premier: revoca della concessione, niente sconti  
**Perso un milione e mezzo al giorno per i viadotti chiusi**

Venti viadotti a rischio, sotto inchiesta da parte della Procura di Genova: diciotto sulle autostrade tra Liguria e Piemonte; uno sulla Napoli-Canosa di Puglia; l'altro a Pescara, sulla Bologna-Taranto. Ponti che presentano elevate criticità, tanto da far dire al pm che «Autostrade e Spea, società delegata al monitoraggio, non hanno il controllo sulla sicurezza».

di **Crosetti, Filetto, Lignana Livini, Bompani e Minella**  
• alle pagine 2, 3 e 4

**Il commento**

**La politica lontana dalle cose**

di **Gad Lerner**

Qui sembra che all'improvviso intorno a noi crolli tutto: dai viadotti autostradali liguri, all'acciaieria di Taranto; dal Mose veneziano arrugginito prima ancora di entrare in funzione, all'Alitalia fuori mercato; senza contare l'allarme esondazioni dalla Calabria alla pianura padana, con tanto di branchi di cinghiali selvatici in fuga verso i centri urbani.

• continua a pagina 32

IL TERREMOTO



▲ I soccorsi si scava tra le macerie a Thumane, in Albania

## Albania, 25 morti Colpiti tre alberghi

Tra le vittime tre bambini, epicentro a Durazzo  
Il sisma avvertito anche in Puglia e Campania

dal nostro inviato **Paolo G. Brera**

Almeno venticinque morti, tre dei quali bambini, e una quindicina di dispersi, dice il bilancio provvisorio del terremoto che alle 3.54 di ieri mattina ha squassato l'Albania con una magnitudo 6,2, un po' più violento di quello che

cancellò Amatrice e Arquata del Tronto e di quello dell'Aquila. La stessa ora maledetta, tra le tre e le quattro del mattino; quando tutti dormono, quando scappare è una missione impossibile.

• alle pagine 6 e 7  
con un articolo di **Elena Dusi**

La violenza sulle donne

**Le domande da fare ai maschi**

di **Natalia Aspesi**

Se avessero ragione i talebani, i sauditi, senza arrivare all'Isis? Se non fossero le donne a essere in pericolo in quanto donne, ma fossero loro, le femmine, a costituire un pericolo pubblico in quanto femmine? A causa di un'arma micidiale, il loro corpo.

• a pagina 32



**TISSOT**  
#ThisIsYourTime

TISSOT GENTLEMAN AUTOMATIC

DISPONIBILE SU:  
[TISSOTWATCHES.COM](http://TISSOTWATCHES.COM)

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 KM 19 - Regno Unito GBP 2,20 - Svizzera CHF 3,50

con DVD Rocco Schiavone € 11,40

NZ



#Metoo "Cari papà, tocca a voi dare il buon esempio alle figlie"

FRANCESCA CAVALLO - P. 23

Scuole Report Fondazione Agnelli "Vecchie di 50 anni e pericolose"

FLAVIA AMABILE - P. 15



Juve Punizione-magia di Dybala mette ko l'Atletico Madrid

ODDENINO, GARANZINI E ZONCA - PP. 34 E 35



# LA STAMPA



MERCOLEDÌ 27 NOVEMBRE 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N.324 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, DC8-TO II www.lastampa.it GNN



21 MORTI E 800 FERITI: CROLLA UN ALBERGO

## Albania, il terremoto fa tremare tutta la costa adriatica

NICCOLÒ ZANCAN  
INVIATO A DURAZZO

Alle sei di sera da un ammasso di muri, mobili e resti di una pizzeria, tirano fuori la signora Djena Meccia: ha capelli biondi, trent'anni, è viva, sta piangendo. - PP. 10-11  
ASSANDRI E TORTELLO - P. 11

LO SCINTRO SUL FONDO SALVA STATI

## UNA TEGOLA DI NOME "MES" SUL CONTE II

MARCELLO SORGI

A soli tre giorni dal rassicurante - si fa per dire - messaggio congiunto di Grillo e Di Maio sul futuro del governo, una nuova tempesta si sta addensando sul cielo perturbato del Conte 2. Riguarda il Mes, il complicato meccanismo europeo di stabilità, altrimenti detto «fondo salva Stati», che prevede, per i membri dell'Unione in grave dissesto dei conti, aiuti finanziari in cambio della ristrutturazione del debito pubblico. Ciò ha sollevato le reazioni di Matteo Salvini, al quale s'è subito accodato Luigi Di Maio.  
CONTINUA A PAGINA 23

GENOVA, I PM: SITUAZIONE FUORI CONTROLLO. TOTI: AVREBBERO POTUTO FARE I PILONI D'ORO

## La Procura: Autostrade intervenga subito o chiudiamo i viadotti

Via lo 007 che indaga sulle grandi infrastrutture: troppo intraprendente  
Intervista alla ministra De Micheli: più manutenzioni e basta emergenze

La Procura di Genova ad Autostrade: intervenite o chiudiamo i viadotti. Riapre la A26. Rimosso lo 007 che indaga sulle infrastrutture. De Micheli: «Ora più manutenzioni». CRESCI, FREGATTI, GRASSO, INDICE, ROSSI E SALVAGGIULO - PP. 2-5

DI MAIO: "È UNA QUESTIONE INTERNA". IL PD: VERIFICARE LE VIOLENZE SUI MANIFESTANTI

## Il silenzio 5S sui diritti di Hong Kong crea una frattura nella maggioranza

CAPURSO, PACI E RADICIONI - PP. 6-8

STAMPA PLUS ST+

ECONOMIA

PAOLO BARONI

### Patuanelli su Alitalia "Se serve, torniamo all'Iri"

P. 18

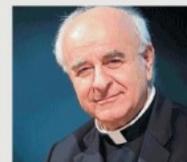


CHIESA E FINE VITA

DOMENICO AGASSO JR.

### Mons. Paglia: l'eutanasia non è urgente, prima discutere le cure palliative

P. 14



LE STORIE

FRANCA CASSINE

### Torino, Neri Marcorè porta i libri negli ospedali

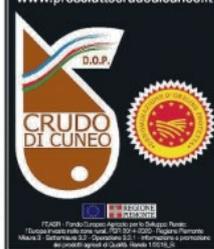
P. 27

PAOLA GUABELLO

### Biella, i ginkgo biloba da Hiroshima al parco Burcina

P. 27

www.prosciuttocrudodicuneo.it



BUONGIORNO

A Giorgia Meloni - che con qualche giorno d'anticipo su dicembre ha aperto la tradizionale disputa sul presepe da allestire in difesa della nostra identità minacciata dallo straniero - ricordiamo, in pieno spirito natalizio, la teologa musulmana dell'Università pontificia, Shaharazad Housmand, la quale nel 2005 certificò l'amore dei musulmani per il profeta Gesù, sua madre Maria e di conseguenza per il presepe, e il presidente della Lega islamica del Veneto, Bouchab Tanji, il quale nel 2018 confermò «spero per l'ultima volta: il presepe ci piace», e nel frattempo il presepe regalato dalla comunità islamica di Annone Veneto al parroco, il presepe regalato da un prete di Venezia al centro islamico, il presepe vivente inscenato da profughi dalla Libia a Mondovì, il presepe vivente con un uomo musul-

## Te piace 'o presepe?

MATTIA FELTRI

mano e una donna ebrea a Cortona, il presepe vivente a Chieti con una donna nera nel ruolo della Madonna, il presepe vivente a Pescara con una studentessa tunisina nel ruolo della Madonna, il presepe vivente con quaranta figuranti musulmani a Rivisondoli, il presepe vivente con Gesù, Giuseppe e Maria interpretati da una famiglia nigeriana a Fratta Polesine, il presepe costruito dai richiedenti asilo musulmani a Bione, il presepe costruito da ragazzi nigeriani, eritrei e senegalesi alla scuola media di Riace, gli alunni musulmani che hanno recitato e cantato in un presepe vivente di Almenno San Salvatore, più altre decine di presepi multietnici che da Lustrì rallegrano l'Italia, per cui, cara Meloni, si corre il rischio che l'identità minacciata sia solo quella di tanti buoi e asinelli.



Consulenza su misura

# PRIVATE BANKING

Messaggi pubblicitari con finalità promozionale che non costituiscono sollecitazione all'investimento per maggiori informazioni, visitate [www.milanofinanza.it](http://www.milanofinanza.it)

**Franceschini: Milano diventi un vero hub di capitali**

La ricetta del presidente di Ambromobiliare per il futuro della metropoli

**Montanari a pagina 16**



La copertina del numero settimanale di Milano Finanza del 16 novembre

# MF

il quotidiano dei mercati finanziari

**La nuova alleanza tra i big brand di sport e moda**

Da Dior con Nike a Prada con Adidas fino a Balmain con Puma

**Bottoni in MFF**

Anno XXXI n. 234  
Mercoledì 27 Novembre 2019  
€2,00 *Classificatori*



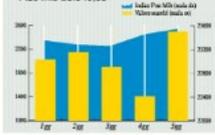
Fai crescere il tuo portafoglio e tutela il tuo patrimonio. Affidati alla nostra nuova consulenza finanziaria avanzata.



BANCA VALSABBINA

Carb. MF1: Regolare per l'azione n. 101 e n. 1020/2019 + n. 1020. Carb. MF2: Regolare per l'azione n. 101 e n. 1020/2019 + n. 1020. Carb. MF3: Regolare per l'azione n. 101 e n. 1020/2019 + n. 1020. Carb. MF4: Regolare per l'azione n. 101 e n. 1020/2019 + n. 1020. Carb. MF5: Regolare per l'azione n. 101 e n. 1020/2019 + n. 1020. Carb. MF6: Regolare per l'azione n. 101 e n. 1020/2019 + n. 1020. Carb. MF7: Regolare per l'azione n. 101 e n. 1020/2019 + n. 1020. Carb. MF8: Regolare per l'azione n. 101 e n. 1020/2019 + n. 1020. Carb. MF9: Regolare per l'azione n. 101 e n. 1020/2019 + n. 1020. Carb. MF10: Regolare per l'azione n. 101 e n. 1020/2019 + n. 1020.

Ftse Mib 23.546,50



**BORSA +0,34%** 1€ = \$1,1020

**BORSE ESTERE**

Dow Jones	28.128	Euro-Yen	120,09
Nasdaq	8.048	Euro-Fr.Sv	1,0993
Tokyo	23.373	Hq. 10 Y	9,8429
Francforte	13.238	Bund 10 Y	-0,4883
Zurigo	10.807	<b>FUTURE</b>	
Londra	7.403	Euro-Btp	145,23
Parigi	5.850	Euro-Bund	170,28
US 10anni	150,47	Lib. Tiboro	150,47
<b>VALUTE-RENDIMENTI</b>		Ftse Mib	23,505
Euro-Dollaro	1,1020	S&P500 Cma	3,140
Euro-Sterline	0,8972	Nasdaq100 Mib	8,398

**MERCATI CON L'INTEGRAZIONE TRA LSE E REFINITIV, BLACKSTONE E REUTERS DIVENTANO I PRIMI SOCI**

## Piazza Affari sarà americana

L'operazione coinvolge anche la controllata Borsa spa. Ma il governo può porre il veto attraverso il Golden Power e riportare in Italia la piattaforma. Il piano di Mediobanca e la cordata nazionale

(Dal Maso, Sommella e Vegas a pagina 3)

**A POCHI GIORNI DAL NUOVO PIANO IL CEO UNICREDIT ESCLUDE AGGREGAZIONI MA LANCIA UN RIACQUISTO DI AZIONI**

## Mustier si mette al sicuro con il buy back

La banca mette a disposizione un miliardo per progetti sostenibili da realizzare entro il 2023

(Gualtieri a pagina 11)

**FOCUS OGGI**

**I fondi di private equity corteggiano il Mps risanato**

In vista della massiccia acquisizione alcuni investitori hanno aperto il dossier della banca. Circolano i nomi di Bain, Fortress e Apollo

Gualtieri a pagina 9

**IL ROMPIESPREAD**

Sardine bloccate da Facebook: Jinxie nella Rete

**NOMINE**

**Errore-Latini al vertice Sace e Iacovone per Salini Impregilo**

(Pira a pagina 5)

**FONDI PIR**

**Si torna alla formula che aveva rilanciato Star e Aim**

(Dal Maso a pagina 5)

**PIANO AL 2022**

**Il green spinge il dividendo Enel che sale a 0,33 centesimi**

(Zoppo a pagina 13)

**MOTORE ITALIA**

**Il 5G sarà la tecnologia che sosterrà il futuro delle pmi**

(Zangrandi a pagina 14)



## Sulla Zona Economica Speciale del Sud parte la Cabina di regia col ministro

CAMPOBASSO È arrivato finalmente a Roma, con una riunione della Cabina di regia ZES, convocata dal ministro per il Sud, Giuseppe Provenzano il tema delle proposte di semplificazione ZES/ZLS delle regioni e delle Autorità Portuali coinvolte. Un'occasione per fare il punto sullo stato d'attuazione sottolinea una nota del presidente Toma nonché per ribadire alcune importanti richieste al ministro Provenzano, successore dell'ex ministra Lezzi, con la quale è stato fatto un proficuo lavoro. Le Regioni chiedono 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». **Assoport** 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 **Assoport** 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.



# Il Piccolo

Trieste

## ORDINE DEI COMMERCIALISTI

### Report sulle imprese più dinamiche in Fvg: convegno a Trieste

TRIESTE. Una radiografia delle imprese più dinamiche del Nordest. Domani dalle 17 a Trieste nella sala Oceania della Stazione Marittima, sarà presentato uno studio a cura di tutti gli Ordini dei dottori commercialisti ed esperti contabili del Triveneto in collaborazione con l'Università Ca' Foscari. Dopo una presentazione dell'analisi, a cura di Matteo Montesano che fa parte del gruppo di lavoro Symposium 2019 che ha curato il report, ci sarà una tavola rotonda presieduta dal presidente dell'Ordine dei commercialisti triestini Mario Giamporcaro. Ci saranno fra gli altri il presidente della Camera di Commercio Venezia Giulia, Antonio Paoletti, il presidente dell'**Autorità portuale** di Trieste Zeno D'Agostino, il rettore dell'università di Trieste Roberto Di Lenarda, il presidente degli industriali della Venezia Giulia Sergio Razeto. Lo studio è stato elaborato in base all'analisi dei bilanci delle società e considera in media il 70% delle imprese di ogni provincia. Il campione di imprese è rappresentativo della base produttiva del Nordest. Oggetto del report sono le società attive con sede legale nelle province di Belluno, Padova, Rovigo, Treviso, Venezia, Verona e Vicenza per il Veneto; Bolzano e Trento per il Trentino-Alto Adige; Gorizia, Pordenone, Trieste e Udine per il Friuli-Venezia Giulia.

**ECONOMIA**

### Enel investe 14,4 miliardi per dire addio al carbone

Il progetto dell'Atterrica punta sulla rivoluzione elettrica, sulla transizione alle fonti rinnovabili e sulla digitalizzazione. Confermato il bilancio

**REPORT SULLE IMPRESE PIÙ DINAMICHE IN FVG: CONVEGNO A TRIESTE**

### San Lorenzo Yacht fa rotta verso la Borsa

**IL FATTURATO DI BLUCENERGY CRESCE A 332 MILIONI: 300MILA CLIENTI A NORDEST**



# Il Piccolo

## Trieste

### IL MONITO DELLA UILM

## «Logistica portuale e attività industriali per il post Ferriera»

«Per la tutela e lo sviluppo dei livelli occupazionali della Ferriera è necessario prevedere nel progetto di sviluppo del sistema logistico del Porto di Trieste una piena integrazione delle attività industriali e logistiche delle Acciaierie Arvedi e di Siderurgica Triestina». Il monito è del segretario nazionale Uilm per il settore, Guglielmo Gambardella, che ieri ha incontrato in assemblea i lavoratori dello stabilimento. All'ordine del giorno, ieri, lo stato di avanzamento del confronto tra istituzioni e azienda sulle prospettive del sito triestino, a cominciare dall'appuntamento ministeriale dello scorso 20 novembre. «La Uilm - si legge in una nota - vuole essere in questa vertenza un soggetto attivo per contribuire al consolidamento delle attività industriali ma anche allo sviluppo di quelle logistiche ad esse collegate del Porto di Trieste. Abbiamo ribadito di essere disponibili a verificare se c'è questa opportunità per assicurare una prospettiva di lungo periodo ai lavoratori del polo siderurgico». L'intenzione, viene precisato nel comunicato sindacale, è «migliorare le linee guida del Piano industriale presentato da Arvedi che prevede per la riconversione del sito di Trieste un investimento stimato di almeno 180 milioni». Inoltre, chiarisce la Uilm, è necessario accertare «se realmente è possibile ricollocare i lavoratori attualmente impegnati nell'area a caldo». Il sindacato domanda un approfondimento del piano, in modo da verificare la sostenibilità, definire tutte le garanzie occupazionali e la tempistica per la realizzazione del progetto. --

**TRIESTE CRONACA**

### Cittadinanza ai "figli delle stelle" Dipiazza corregge Terranova

Il segretario generale dice no: «Lo Stato lo prevede solo per persone in via di nascita»



**Wolffo aggredito in un'assemblea**  
Maurizio dell'Uilm

**Logistica portuale e attività industriali per il post Ferriera**

**Dalla fondazione agli anni '40**  
Nuovo spazio museale alla Sg

**Le festività invernali non supereranno Degan**  
Ceste natalizie in vendita con ricavo per Azzurra

**Il presidente**



## Incendio Eurocargo Trieste, Grimaldi: "Massima attenzione standard di sicurezza"

26 Nov, 2019 Incendio Eurocargo Trieste - Gruppo Grimaldi « apprezzamento » per l'intervento della «Guardia Costiera e dei Vigili del Fuoco di Livorno». NAPOLI - Il Gruppo Grimaldi interviene con una nota in merito all'incidente accaduto la scorsa settimana sulla nave Eurocargo Trieste fuori dal porto di Livorno. Il Gruppo intende fare alcune precisazioni « in seguito alla pubblicazione di alcuni articoli riportanti la presunta mancata rispondenza della nave agli standard di sicurezza». «Intorno alle ore 02:00 di giovedì 21 novembre» - riporta il comunicato di Grimaldi - «poco dopo la partenza dal porto di Livorno, un incendio è divampato nella sala macchine della Eurocargo Trieste per cause in corso di accertamento. Il Comandante della nave ha fatto prontamente intervenire l'equipaggio ed allertato immediatamente le autorità competenti, vigili del fuoco e rimorchiatori. Le operazioni di spegnimento si sono concluse alle ore 12:00, senza arrecare danni ai 170 trailer presenti a bordo, mentre tra i 25 membri dell'equipaggio non risultano feriti o intossicati. A poche ore dall'accaduto, sono state notificate alla Compagnia presunte anomalie riguardanti le dotazioni di sicurezza della nave. È doveroso precisare che l'incendio è stato spento dopo oltre 10 ore di lavoro da parte dell'equipaggio, dei vigili del fuoco e dei servizi tecnico nautici del porto, e gli impianti a cui si fa riferimento sono stati sottoposti ad un uso intensivo che ne ha ovviamente compromesso la funzionalità. Le anomalie sollevate sono, pertanto, la conseguenza dell'incendio stesso. La Eurocargo Trieste è impiegata sulla rotta Livorno-Savona-Barcellona-Valencia ed ha registrato oltre 250 scali nell'ultimo anno. La nave è sottoposta a controlli periodici da parte della società di classifica RINA, nonché ad audit ed ispezioni esterne effettuati dallo Stato di approdo (PSC 'Paris MoU') che ne hanno regolarmente attestato la corretta applicazione degli standard internazionali in materia di salute, sicurezza ed ambiente. Inoltre, la più recente ispezione PSC, eseguita nello stesso porto di Livorno lo scorso mese di settembre, non ha segnalato deficienze della nave in ambito ISM (International Safety Management Code), né ai mezzi antincendio. La nave ro/ro Eurocargo Trieste costruita nel 1997 presso Fincantieri per conto di primari Armatori spagnoli, è stata acquistata nel 2015 dalla società Malta Motorways of the Sea Ltd ed è attualmente noleggiata dalla Grimaldi Euromed SpA. La nave è iscritta presso il prestigioso registro maltese, in White List secondo il Paris MoU, ed è gestita sotto il profilo tecnico-operativo della società greca di ship management Valiant Shipping. Subito dopo l'acquisto e nel corso dell'ultimo quadriennio, la nave è stata sottoposta ad importanti lavori di upgrading, per un importo di oltre 4 milioni di euro, che ne hanno ulteriormente aumentato gli standard qualitativi e di sicurezza. Il Gruppo Grimaldi pone il massimo impegno nell'assicurare i più elevati standard di sicurezza delle proprie navi, considerato il preoccupante aumento di casi di incendi a bordo registrati su scala mondiale. In aggiunta ai requisiti normativi, il Gruppo è promotore di iniziative supplementari in termini di prevenzione di danni materiali ed ambientali e di formazione con esercitazioni sia a bordo che a terra, oltre a regolari controlli interni circa il rispetto delle procedure in materia di sicurezza. Il vertice del Gruppo Grimaldi coglie l'opportunità per esprimere apprezzamento alle autorità italiane, specialmente alla Guardia Costiera e ai Vigili del Fuoco di Livorno, per il loro pronto intervento. Infine, il Gruppo desidera esprimere un profondo ringraziamento al Comandante e all'equipaggio della nave Eurocargo Trieste, per la tempestività e professionalità profusa nella gestione dell'incidente.

Incendio Eurocargo Trieste, Grimaldi: «Massima attenzione standard di sicurezza»  
26 Nov 2019

Incendio Eurocargo Trieste - Gruppo Grimaldi: apprezzamento per l'intervento della Guardia Costiera e dei Vigili del Fuoco di Livorno.

NAPOLI - Il Gruppo Grimaldi interviene con una nota in merito all'incidente accaduto in corso di accertamento sulla nave Eurocargo Trieste fuori dal porto di Livorno. Il Gruppo intende fare alcune precisazioni in seguito alla pubblicazione di alcuni articoli riportanti la presunta mancata rispondenza della nave agli standard di sicurezza.

Intorno alle ore 02:00 di giovedì 21 novembre, - riporta il comunicato di Grimaldi - poco dopo la partenza dal porto di Livorno, un incendio è divampato nella sala macchine della Eurocargo Trieste per cause in corso di accertamento. Il Comandante della nave ha fatto prontamente intervenire l'equipaggio ed allertato immediatamente le autorità competenti, vigili del fuoco e rimorchiatori. Le operazioni di spegnimento si sono concluse alle ore 12:00, senza arrecare danni ai 170 trailer presenti a bordo, mentre tra i 25 membri dell'equipaggio non risultano feriti o intossicati.

A poche ore dall'accaduto, sono state notificate alla Compagnia presunte anomalie riguardanti le dotazioni di sicurezza della nave. È doveroso precisare che l'incendio è stato spento dopo oltre 10 ore di lavoro da parte dell'equipaggio, dei vigili del fuoco e dei servizi tecnico nautici del porto, e gli impianti a cui si fa riferimento sono stati sottoposti ad un uso intensivo che ne ha ovviamente compromesso la funzionalità. Le anomalie sollevate sono, pertanto, la conseguenza dell'incendio stesso. La Eurocargo Trieste è impiegata sulla rotta Livorno-Savona-Barcellona-Valencia ed ha registrato oltre 250 scali nell'ultimo anno. La nave è sottoposta a controlli periodici da parte della società di classifica RINA, nonché ad audit ed ispezioni esterne effettuati dallo Stato di approdo (PSC 'Paris MoU') che ne hanno regolarmente attestato la corretta applicazione degli standard internazionali in materia di salute, sicurezza ed ambiente. Inoltre, la più recente ispezione PSC, eseguita nello stesso porto di Livorno lo scorso mese di settembre, non ha segnalato deficienze della nave in ambito ISM (International Safety Management Code), né ai mezzi antincendio. La nave ro/ro Eurocargo Trieste costruita nel 1997 presso Fincantieri per conto di primari Armatori spagnoli, è stata acquistata nel 2015 dalla società Malta Motorways of the Sea Ltd ed è attualmente noleggiata dalla Grimaldi Euromed SpA. La nave è iscritta presso il prestigioso registro maltese, in White List secondo il Paris MoU, ed è gestita sotto il profilo tecnico-operativo della società greca di ship management Valiant Shipping. Subito dopo l'acquisto e nel corso dell'ultimo quadriennio, la nave è stata sottoposta ad importanti lavori di upgrading, per un importo di oltre 4 milioni di euro, che ne hanno ulteriormente aumentato gli standard qualitativi e di sicurezza. Il Gruppo Grimaldi pone il massimo impegno nell'assicurare i più elevati standard di sicurezza delle proprie navi, considerato il preoccupante aumento di casi di incendi a bordo registrati su scala mondiale. In aggiunta ai requisiti normativi, il Gruppo è promotore di iniziative supplementari in termini di prevenzione di danni materiali ed ambientali e di formazione con esercitazioni sia a bordo che a terra, oltre a regolari controlli interni circa il rispetto delle procedure in materia di sicurezza. Il vertice del Gruppo Grimaldi coglie l'opportunità per esprimere apprezzamento alle autorità italiane, specialmente alla Guardia Costiera e ai Vigili del Fuoco di Livorno, per il loro pronto intervento. Infine, il Gruppo desidera esprimere un profondo ringraziamento al Comandante e all'equipaggio della nave Eurocargo Trieste, per la tempestività e professionalità profusa nella gestione dell'incidente.

Toremar  
MARINA MARITTIMA  
ALDO SPADONI  
Telefono - 0586 248111  
Fax 0586 248200  
CTN  
COMPAGNIA TRIESTINA DI NAVIGAZIONE

infrastrutture

## Roma sblocca i fondi per terminare il Mose: in arrivo 325 milioni

*Il premier Conte: «Efficaci sull'emergenza, serve fare di più per la prevenzione»*

Manuela Perrone

ROMA Dopo l'acqua alta che ha duramente colpito Venezia lo scorso 12 novembre il Governo accelera sul Mose: nella legge di bilancio arriveranno 325 milioni per completare l'opera entro il 2021 e assicurare la certezza dell'ultima tranche del finanziamento complessivo, pari a 5,49 miliardi. Per la città, sempre in manovra, saranno stanziati 40 milioni aggiuntivi per interventi di natura idraulica in tutti i comuni della laguna (che portano a 100 milioni la dotazione 2020). E si lavora a un accordo di programma da 72 milioni per il sito di interesse nazionale di Porto Marghera, con altri 47 milioni per il "corridoio di bonifica". L'iniezione di risorse è stata illustrata ieri dal premier Giuseppe Conte e dai ministri Paola De Micheli (Infrastrutture) e Sergio Costa (Ambiente), al termine del "comitatone" che si è riunito a Palazzo Chigi. L'organismo, previsto dalla legge speciale per Venezia, tornerà a riunirsi prima di Natale, anche per affrontare il tema spinoso dell'allontanamento delle Grandi Navi dal Bacino di San Marco. E ha avviato due tavoli tecnici: uno proprio per «riordinare e aggiornare» la legge speciale (il governatore Luca Zaia ha chiesto risorse per 150 milioni l'anno per dieci anni); l'altro per riflettere sulla governance stessa del sistema lagunare, Mose compreso. «L'intento - ha spiegato De Micheli - è quello di approdare a una norma che definisca chi fa cosa, e con quali risorse». Politica la premessa di Conte: «Iniziamo a vedere la dirittura finale di problemi che si trascinavano da tempo, criticità accumulate nel corso di anni». Vale per Venezia come per gli effetti del dissesto idrogeologico (ultimo il crollo del viadotto sull'A6 Torino-Savona) su cui il premier e i ministri hanno fatto il punto subito dopo il "comitatone". Ribadendo la strategia avviata lo scorso febbraio con il piano Proteggi Italia da 10,8 miliardi nel triennio (si veda Il Sole 24 Ore di ieri). Conte ha aperto a eventuali correzioni di rotta legate al cambio di maggioranza, ma ha sostanzialmente confermato la scelta del doppio binario: gli interventi sulle emergenze affidati alla Protezione civile («Sono stati avviati i lavori per oltre il 90% degli 1,2 miliardi stanziati», ha ricordato il capo del Dipartimento, Angelo Borrelli), quelli per la prevenzione gestiti dal ministero dell'Ambiente con i presidenti delle Regioni in qualità di commissari straordinari anti-dissesto. È quest'ultimo l'anello debole. «Dalla ricognizione effettuata oggi emerge che siamo molto efficaci sull'emergenza, invece il sistema Italia deve fare di più per la prevenzione e la manutenzione», ha ammesso il premier. Invitando tutti a «fare squadra». Perché, se i tempi di trasferimento dei fondi dall'Ambiente alle Regioni «si sono ridotti di un terzo», bisogna velocizzare progetti e fasi esecutive. Come, è la domanda che aspetta risposte, visto che l'esame del Ddl Cantiere Ambiente non entrerà nel vivo in Senato prima di gennaio. «Siamo bravissimi nell'emergenza, ma non abbiamo la sensibilità del cronoprogramma delle infrastrutture, una visione strategica», ha affermato il presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia, al Tg2. «Eppure la più grande politica anticiclica è quella delle infrastrutture». Resta aperto anche il tema dei controlli sulle opere. Una spinta dovrebbe arrivare dall'Agenzia nazionale di vigilanza sulla sicurezza stradale e ferroviaria, dopo che la ministra De Micheli ha comunicato il nuovo presidente (Fabio Croccolo, al posto di Alfredo Principio Mortellaro) e l'arrivo di almeno 150 unità entro le prossime settimane. Conte, sollecitato, ha affrontato di nuovo la questione della procedura di caducazione della concessione ad Autostrade avviata all'indomani della tragedia del Morandi. Annunciando che «è andata avanti e che siamo pressoché in dirittura d'arrivo» e ripetendo l'orientamento: «Non



## Il Sole 24 Ore

Venezia

---

faremo sconti. Il nostro obiettivo è tutelare non un interesse privato ma quello pubblico, di tutti i cittadini». ©  
RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Mose finito e 3 miliardi in 10 anni

*Le richieste di Zaia e Brugnaro, la risposta del governo: 100 milioni subito e 325 per finire le dighe: «Ma per quest'opera non ci sarà un euro in più»*

Francesco Bottazzo

ROMA Richieste tante, quasi tre miliardi di euro. Promesse un po' meno, anche se il presidente del Consiglio Giuseppe Conte ha voluto sottolineare «siamo in dirittura finale nel risolvere problemi che si trascinano da tempo». Di sicuro ci sono i 325 milioni di euro che servono per completare il Mose entro il 31 dicembre 2021. «Ma non ci sarà un euro in più», sottolinea il ministro alle Infrastrutture Paola De Micheli. Poi ci sono altri 60 milioni per la Legge speciale per Venezia del prossimo anno (che si sommano a 40 già previsti) e 119 milioni per completare il marginamento di Porto Marghera (ne mancano quasi altrettanti) la muraglia sotterranea che impedisce lo sversamento degli inquinanti in laguna. Il Comitato per Venezia sta tutto qui. «E' andata bene - dice comunque il sindaco Luigi Brugnaro - abbiamo riportato l'attenzione su Venezia e sono stati ripartiti i fondi di Legge speciale che ora i Comuni della gronda possono avere in cassa». Difficile avere di più a due anni dall'ultimo Comitato (si parlò solo di grandi navi) e a 15 giorni dall'Acqua grande che ha riproposto al mondo con le immagini della Basilica di San Marco invasa dalla marea e i vaporetto sopra le fondamenta, la fragilità della città. Una prima risposta c'era già stata con i 20 milioni per l'emergenza e le nomine del commissario straordinario (il sindaco) e del Mose (Elisabetta Spitz). Proprio la marea record ha riproposto il tema della difesa della città, oltre il Mose. «Ci vogliamo assumere tutte le responsabilità, anche se le criticità si sono accumulate negli anni», precisa il premier Conte. Il Comitato di ieri ha voluto essere un punto di partenza per riorganizzare la salvaguardia. «La presenza di un presidente del Consiglio è già garanzia», dice Brugnaro alla fine, constatando che l'ultimo premier a presiedere la riunione fu Prodi nel 2006. Conte ha dato a tutti i «compiti per casa», perché prima di Natale ci sarà un secondo Comitato. Saranno istituite due commissioni (i cui componenti sono nominati dal presidente) che avranno il compito di trovare soluzioni per i nodi futuri: la governance del Mose e i finanziamenti di Legge speciale. E sarà istituito un tavolo tecnico di informazione presieduto dal prefetto per rispondere alla richiesta di «trasparenza» sui lavori alle bocche di porto e sul funzionamento che Brugnaro chiede da tempo. E' sui fondi però che emergono già le prime fratture tra governo ed enti locali, considerando che Regione e Comune di Venezia hanno chiesto un miliardo e mezzo ciascuno per i prossimi dieci anni. Palazzo Balbi per gli articoli di legge speciale che riguarda gli interventi sul bacino scolante. «Servono opere di depurazione delle acque, il monitoraggio dei nuovi inquinanti come i Pfas, attività che competono alla Regione in un contesto di patrimonio dell'umanità - dice il governatore Luca Zaia - sia chiaro qui non promettono mai niente, ma ho fatto mettere a verbale le richieste». Ca' Farsetti li chiese sul capitolo della manutenzione di Venezia: opere idrauliche, l'innalzamento delle rive, impianto antincendio. Il Mose funzionerà con maree superiori ai 110 cm, ma anche sotto questa soglia ampie zone della città sono sommerse, per prima piazza San Marco. «Non possiamo dare finanziamenti ad articoli di legge - ribatte il ministro alle Infrastrutture - Bisogna tornare ad essere efficaci ed efficienti, per questo vanno prima identificate le finalità della Legge speciale, e solo a quel punto finanzieremo gli interventi identificati, ben sapendo che il nostro compito è di intervenire sulla questione idraulica e sulla protezione del patrimonio storico di Venezia». Comune e Regione di fatto chiedono - attualizzati - i soldi che i due enti ricevevano vent'anni fa, quando la Legge speciale dava solo a Ca' Farsetti una media di 143 milioni all'anno contro i 16-18 di oggi.



# Corriere del Veneto

Venezia

---

Intanto arriveranno 119 milioni per mettere in sicurezza Porto Marghera e la laguna dallo sversamento di inquinanti, per i quali l' Autorità portuale ha presentato un documento tecnico. Sono stati stimati quasi 250 milioni necessari, il Comitato ne ha stanziati 72 (già previsti) per i quali sarà presto fatto un accordo di Programma tra Regione e Porto, più altri 47 (di cui 10 già nelle casse di Palazzo Balbi). «Anche le risorse per le bonifiche stanno arrivando», dice il ministro dell' Ambiente Sergio Costa. «Ma vanno trovate soluzioni per l' accessibilità del porto quando funzionerà il Mose», ha sottolineato il presidente dell' Autorità **Pino Musolino** parlando della necessità di realizzare, e finanziare, un sistema di gestione delle navi che trasformi lo scalo in un «aeroporto» con slot di accesso (a dighe alzate).

## Verifiche sui conti e maggiore trasparenza Saggi per la gestione

Commissari assenti e «sconfessati». De Micheli: anticipare la scadenza del 2021. Protesta in piazza

Alberto Zorzi

VENEZIA Intorno al tavolo non c' erano e nemmeno nella seconda fila dei tecnici e degli assistenti dei «titolari». «Non sono membri del Comitato e dunque non sono stati invitati per questo», ha tagliato corto il premier Giuseppe Conte a chi glielo ha fatto notare. Anche se allora, a essere fiscali, non lo sarebbero nemmeno il Porto, che era invece presente con il presidente **Pino Musolino**, e tanto meno Elisabetta Spitz, commissario in pectore del Mose, ma non ancora nominata ufficialmente con il decreto di Palazzo Chigi. L' assenza dei commissari del Consorzio Venezia Nuova, Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola, alla riunione di ieri non è passata inosservata. Anche perché dai provvedimenti decisi e dalle frasi pronunciate traspare una certa «sconfessione» (se non ostilità) verso di loro. In primis quando il ministro alle Infrastrutture Paola De Micheli ribadisce - ma lo aveva detto più volte anche nella riunione a porte chiuse - che per le dighe non ci saranno altri soldi rispetto ai 5 miliardi e 493 milioni del famoso «prezzo chiuso». «Nella legge di bilancio prevediamo un finanziamento per 325 milioni e così arriviamo al tetto del costo del Mose», ha detto il ministro, citando una cifra probabilmente riferita alla liquidità mancante. «Sono arrivate voci di cifre che incrementerebbero il prezzo delle opere: non siamo disposti - ha poi proseguito - Il commissario Spitz farà una due diligence sui conti e sul funzionamento del Mose». Il compito del nuovo commissario previsto dal decreto «sblocca cantieri» sarà proprio quello di velocizzare i lavori, ma non si può dimenticare che da fine 2014 la gestione è affidata ai commissari nominati dalla Prefettura di Roma d' accordo con l' Anac dopo lo scandalo tangenti. E di recente, peraltro, è stato nominato il terzo commissario, l' avvocato dello Stato Vincenzo Nunziata. Sui tempi De Micheli ha ribadito che dal Cvn è arrivato un cronoprogramma che conferma la consegna dell' opera per il 31 dicembre 2021, ma che lascia aperto lo spazio a chiusure anticipate del sistema, come peraltro concordato in un recente incontro con il provvidore alle opere pubbliche reggente Cinzia Zincone. Ma ha comunque ribadito la necessità di accelerare. «Il presidente del Consiglio, io come ministro e l' architetto Spitz faremo il possibile per anticipare questa scadenza, questo è il mandato che abbiamo dato - ha concluso De Micheli - L' autunno è una stagione critica per Venezia». E il sottinteso è lavorare perché già nel 2020 possa essere possibile chiudere le dighe in caso di maree disastrose come quelle di queste settimane. Il Comitato ha poi stabilito la creazione di un tavolo coordinato dal prefetto di Venezia Vittorio Zappalorto per informare gli enti locali sullo stato dell' arte dell' opera, come aveva chiesto il sindaco Luigi Brugnaro. «Nel corso del tempo sono state definite varie competenze e c' è stato il rischio di una slabbratura, per cui serve il massimo coordinamento anche informativo», ha sottolineato Conte. Ipotesi che ha soddisfatto anche il governatore Luca Zaia: «Questo è un cantiere dello Stato, ma poi la fase della gestione deve coinvolgere tutti», ha detto. E proprio qui c' è un altro dei punti chiave emerso dal Comitato, dove per la prima volta si è fatto un passo concreto verso la definizione della gestione delle dighe. «Chi fa che cosa e con che risorse», come ha riassunto De Micheli, annunciando la creazione di una commissione di esperti nominati dal premier per lavorare a una legge sul «sistema decisionale». «Su questo argomento non abbia alcuna eredità dal passato - ha precisato - Apriremo una fase di ascolto, a cui seguiranno le decisioni». Nel frattempo fuori da Palazzo Chigi una quarantina di No Mose protestavano e hanno consegnato un documento alla segreteria del premier.



## Mose, il Comitato dà via libera ai fondi per ultimare i lavori

La riunione (dopo 2 anni) presieduta da Conte: «Tutti coinvolti nel confronto» Dighe in funzione entro dicembre 2021 Finanziare bonifiche e sicurezza idraulica

ALDA VANZAN

IL VERTICE dal nostro inviato ROMA Ci sono i soldi. Per completare il Mose, per la difesa idraulica di tutti i Comuni della gronda lagunare, anche per le bonifiche di Porto Marghera. C'è una data: le dighe dovranno essere concluse per il 31 dicembre 2021 e, se va bene, potrebbero anche essere alzate prima del previsto. Ma su tutto, conti e lavori, ci sarà una due diligence. E ci sono i tavoli, come li ha chiamati il premier Giuseppe Conte, mentre la sua ministra alle Infrastrutture Paola De Micheli ha parlato di commissioni. Dettagli, a contare è la sostanza e dunque sarà il tempo a stabilire se questi gruppi di lavoro produrranno gli effetti voluti quanto a governance del Mose e ridefinizione della Legge speciale per Venezia, senza contare il terzo tavolo che sarà coordinato dal prefetto del capoluogo lagunare per tenere tutti informati, così che nessuno possa più dire: noi non sapevamo. Il Comitato del 26 novembre 2019 è in questa sintesi, anche se la prima notizia è proprio il fatto che questo organismo interministeriale sia stato convocato e che a presiederlo sia stato il premier. Non succedeva dai tempi di Prodi. Senza contare che l'ultimo Comitato, prima della parentesi giallo-verde, risale a due anni fa. Certo, ieri ci sono state tante e varie richieste. E non tutte saranno accolte. I tre miliardi in dieci anni chiesti dal Comune di Venezia e dalla Regione Veneto, un miliardo e mezzo a testa, paiono destinati a restare nel libro dei sogni. CHI C'ERA Certo, c'è voluta la seconda acqua più alta di sempre dal 1923, 187 centimetri registrati il 12 novembre, appena una spanna sotto i 194 del 1966. C'è voluta la devastazione di Pellestrina, la cripta di San Marco trasformata in piscina, un morto, botteghe e case compromesse da una marea che non dà ancora tregua. Come ieri alle 17 quando i cellulari di tanti partecipanti al Comitato hanno ricevuto l'aggiornamento del Centro Maree del Comune: per stamattina tra i 115 e i 120 centimetri. Affollatissima la Sala Verde di Palazzo Chigi. C'era il premier Giuseppe Conte, il ministro ai Trasporti e alle Infrastrutture Paola De Micheli, il ministro all'Ambiente Sergio Costa, il ministro ai Beni culturali Dario Franceschini, il sottosegretario all'Economia e Finanze Pier Paolo Baretta, il sottosegretario all'Editoria Andrea Martella, il governatore del Veneto Luca Zaia con l'assessore Roberto Marcato, il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro con l'assessore Michele Zuin. E poi i sindaci della gronda, Marco Dori di Mira, Roberta Nesto di Cavallino-Treporti, Alessandro Ferro di Chioggia, Otello Bergamo per Jesolo. E il presidente del Porto **Pino Musolino**, il Provveditore alle Opere pubbliche Cinzia Zincone che materialmente ha convocato il Comitato interministeriale e Elisabetta Spitz, la super commissaria che, benché non ancora insediata, dovrà portare a compimento e far funzionare quelli che al momento sono 5 miliardi di ferro, cemento e alta tecnologia sott'acqua. I COMMENTI Il premier si è detto soddisfatto: «Abbiamo stanziato vari finanziamenti, ma soprattutto è nato un confronto con tutte le autorità coinvolte. Iniziamo ad avere una dirittura finale di problemi che si trascinano da tempo, tante criticità che si sono accumulate. Ci aggiorneremo prima di Natale per un altro Comitato, ma ci siamo dati i compiti per casa». Il primo compito è una «riflessione sul sistema lagunare, sul Mose, sul suo funzionamento e manutenzione»: e questo sarà il primo tavolo tecnico. Secondo tavolo: «Riordinare la legge speciale». Un terzo tavolo sarà per il coinvolgimento informativo. Capitolo soldi: per completare il Mose il Governo assicura i 325 milioni, che dovranno però essere



## Il Gazzettino

Venezia

---

stanziati in Legge di Bilancio, che si sommano ai 5,493 miliardi già spesi. Il Governo garantisce anche 60 milioni aggiuntivi per gli interventi di natura idraulica, fondi che comunque dovranno passare per il Parlamento e che porteranno a 100 milioni la dotazione finale per il 2020. Ci sono anche soldi per la bonifica di Porto Marghera: i 72 milioni per il sito Sin di Porto Marghera già promessi dall' ex governo Renzi, «soldi già in cassa», ha specificato il ministro Costa, più altri 47 milioni per i marginamenti e le bonifiche, di cui 10 nelle disponibilità della Regione e 37 del ministero dell' Ambiente. Se ne tornano a casa felici i sindaci della gronda: «Un risultato ostico - hanno detto Dori e Bergamo - E' la prima volta che ci vengono ripartiti i fondi, 583.333 euro per il 2018 e 1.166.000 per il 2019». E i 3 miliardi chiesti da Comune e Regione? Appunto, una richiesta. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Zaia e Brugnaro presentano il conto «Per dieci anni 150 milioni l'anno»

I LAVORI dal nostro inviato ROMA Hanno chiesto tutti e due la stessa cifra: 150 milioni all'anno per dieci anni. Cioè un miliardo e mezzo per il Comune di Venezia e un miliardo e mezzo per la Regione Veneto da qui al 2030. Sia il sindaco Luigi Brugnaro che il governatore Luca Zaia hanno motivato, durante le due ore e mezza di seduta del Comitato a Palazzo Chigi, le richieste. Ma non pare abbiano, almeno per ora, fatto breccia nel Governo giallo-rosso, anche se Brugnaro ha raccontato per filo e per segno la devastazione provocata dall'acqua alta, dettagliando singoli episodi accaduti alla popolazione e alle aziende. Raccontano che il premier abbia cercato di contenerlo («Sindaco, non puoi parlare solo tu»), sta di fatto che dalla marea del 12 novembre all'avvio della gestione commissariale Brugnaro ha fatto il riassunto completo. E anche Zaia ha ricordato i danni provocati al resto del Veneto, la stima è di mezzo miliardo, chiedendo rassicurazioni sulla dichiarazione dello stato di emergenza da parte del Governo. E qui Conte avrebbe garantito: l'esecutivo ci sta lavorando. I COMMENTI Tant'è, sia Brugnaro che Zaia si sono detti soddisfatti di questo Comitato. «Sono state prese delle decisioni molto importanti, sono stati ripartiti i fondi, non solo per Venezia, che non erano stati deliberati - ha detto il sindaco al termine dei lavori, appena uscito da Palazzo Chigi -. Il Comitato è andato molto bene, abbiamo visto che c'è la volontà del governo di risolvere le cose». Ma siccome il Mose da solo non basta, perché - se funzionerà - servirà solo per le maree eccezionali, c'è bisogno di rifinanziare la Legge speciale. «Noi - ha detto Brugnaro - abbiamo evidenziato la richiesta di finanziamento della legge speciale sia per la città sia per tutti il sistema di gronda. La richiesta è di 1,5 miliardi per i prossimi 10 anni». Prima del vertice a Palazzo Chigi, il sindaco è stato ricevuto al Quirinale da Sergio Mattarella: «Voglio ringraziare il presidente della Repubblica per avermi ricevuto ed essermi stato a fianco e presente sull'operazione verità che va fatta presso i cittadini». «Io - ha aggiunto - ho chiesto che venga istituito un coordinamento da convocare su richiesta del sindaco in Prefettura per avere tutte le informazioni da tutti gli enti coinvolti e che riteniamo importanti per informare i cittadini e per sapere quelli che sono gli avanzamenti dei lavori su Venezia. Non vogliamo date o promesse, vogliamo che inizino immediatamente le opere per mettere in sicurezza i cittadini». IL GOVERNATORE La stessa richiesta di un miliardo e mezzo per i prossimi dieci anni è stata avanzata dalla Regione, che peraltro è competente per la bonifica e il bacino scolante in laguna, ma è dal 2008 che non vede un centesimo. «Noi questo miliardo e mezzo lo abbiamo chiesto - ha detto il presidente Zaia - perché abbiamo opere di depurazione delle acque, del monitoraggio dei nuovi inquinanti, le fognature, sono tutte attività che competono alla Regione in un contesto di patrimonio dell'umanità». Avete avuto promesse in merito a questo miliardo e mezzo? «Qui non promettono mai niente - ha risposto il governatore - noi abbiamo chiesto e le nostre parole saranno a verbale di questo Comitato riunito dopo due anni e mezzo di totale assenza». Ma Zaia, durante i lavori in Sala Verde, ha chiesto anche lumi sul funzionamento del Mose: «Bisogna capire chi pagherà la gestione, ovvero gli 80-100 milioni l'anno». «Dirlo oggi non è possibile», ha replicato durante i lavori il ministro De Micheli, per poi annunciare una commissione sulla futura gestione, ma anche una due diligence sui costi delle dighe e sullo stato reale dei lavori.



## Il Gazzettino

Venezia

---

Ma è servito il Comitato? Secondo Zaia sì: «Usciamo da Palazzo Chigi con la conferma del finanziamento di 5 miliardi e 493 milioni, il che significa che il governo si impegna a mettere i 325 milioni mancanti. Si esce con la conferma del cronoprogramma al 31 dicembre 2021 per finire il cantiere. E si esce con dei tavoli di lavoro sulla modalità di gestione. Preciso, però, che questo è un cantiere dello Stato, la Regione Veneto nulla c'entra, tant'è che siamo venuti qui a farci raccontare». Al.Va. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## «La manutenzione delle dighe definita da un tavolo tecnico»

Il ministro delle Infrastrutture: «Troveremo le risorse in tempo» «Verranno stabiliti il sistema di gestione dell' opera e i poteri»

MICHELE FULLIN

Ha risposto su fondi del Mose e su Grandi navi, ma sulle questioni spinose dei rapporti tra Consorzio Venezia Nuova e Provveditorato alle opere pubbliche o sul ruolo del nuovo super commissario Elisabetta Spitz, il ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli, a margine del Comitato, ha scelto di rinviare ogni dichiarazione. Silenzio anche in merito al nuovo Provveditore delle opere pubbliche delle Tre Venezie, l' ex Magistrato alle acque. **Ministro De Micheli, partiamo però dal Mose: come saranno trovati i fondi per manutenzione e gestione? E chi deciderà quando alzare le paratoie?** «I fondi per la manutenzione e la gestione del Mose saranno individuati da un tavolo tecnico che abbiamo previsto durante la riunione del Comitato. In quella sede stabiliremo come mettere nella legge la gestione e quindi i poteri, ovvero chi decide e chi fa cosa, e soprattutto con quali risorse verrà gestito il Mose in maniera ordinaria. Il tavolo tecnico provvederà a svolgere una due diligence (un approfondimento sui dati, ndr) sul sistema Mose al fine di calibrare al meglio il fabbisogno finanziario per la sua gestione e manutenzione. Le risorse necessarie per il suo funzionamento saranno trovate in tempo per il completamento dell' opera. Al momento sono previsti 325 milioni per arrivare a finanziare l' opera al costo previsto». **Quando la decisione sulle grandi navi? Verso quale soluzione è orientata? È confermata la soluzione provvisoria di Marghera?** «Il prossimo Comitato che sarà convocato prima di Natale prenderà una decisione sul tema delle grandi navi. Riteniamo che nel frattempo sia necessario avere un confronto ampio ma credo che sia importante anche il lavoro svolto dal mio predecessore Toninelli che aveva fatto una serie di valutazioni anche per ipotesi temporanee di spostamento delle navi. Ormai è maturo il tempo di una decisione che abbia la più ampia condivisione. Non vogliamo compromettere la funzione di Venezia come Home Port, ma anche la Stazione Marittima è una infrastruttura progettata negli anni Novanta e oggi non più in grado di accogliere le navi di stazza maggiore». **Si sta lavorando a una soluzione di lungo periodo, strutturale? Si dovrà pensare a una riduzione dei transiti?** «Dobbiamo dare una risposta veloce anche se non siamo ancora nelle condizioni di avere una soluzione definitiva. La situazione delle grandi navi a Venezia per le persone è diventato davvero un problema: per questo a soluzioni roboanti con prospettive decennali preferisco soluzioni concrete magari con qualche ambizione in meno, ma che diano risposte subito, tendenzialmente a partire dalla prossima stagione di aprile». **Ritiene valida la soluzione di un porto fuori dalla laguna nel lungo periodo?** «Non mi sono addentrata e non ho fatto approfondimenti su soluzioni fuori dalla laguna, ritengo però assolutamente necessario prendere in considerazione tutte le opzioni».



## Il Gazzettino

Venezia

---

Il suo predecessore aveva puntato su Chioggia come **porto**, ma c'è il nodo del deposito Gpl installato proprio sulle banchine che teoricamente dovrebbero accogliere i passeggeri. **Qual è l'orientamento del ministro?** «Ripeto, stiamo lavorando per individuare anche la soluzione definitiva e incontrerò a breve il Presidente Musolino per stabilire il percorso amministrativo. Certamente sappiamo che la soluzione Chioggia, al di là del nodo del deposito Gpl, presenta anche una criticità connessa alle infrastrutture di collegamento con Venezia che non sono ad oggi adeguate al carico di passeggeri che percorrerebbe ogni giorno il percorso stradale e ferroviario con il centro storico di Venezia. Ma ne discuteremo». Questo Comitato ha dato una prima risposta a Venezia, ma non è sufficiente, considerata la complessità del territorio, che comprende la città, le isole, la laguna e **Porto** Marghera. «Stanzieremo 60 milioni con la legge di bilancio, 40 sono già finanziati, oltre ai 65 già assegnati. Inoltre per le opere di marginamento ne arriveranno altri 72 ai quali si aggiungono, con l'impegno del ministro dell'ambiente, altri 47,4. Tra l'altro anche i fondi europei potranno essere utilizzati per le opere di prevenzione delle calamità. Però ribadisco che la necessità è quella di intervenire con in mente un'idea globale di quella che deve essere Venezia nel presente e nel nostro futuro che, ricordo, non è solo un patrimonio italiano, ma a disposizione del mondo intero». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Divisi sulle dighe mobili: per il 25% inutili, per il 43% servono ma non sono risolutive E i veneti giudicano adeguato il racconto dell' emergenza maltempo su tv e giornali

## Mose, solo per uno su 4 è un' opera fondamentale

NATASCIA PORCELLATO

IL SONDAGGIO Duri ai banchi è l' espressione più in uso in Veneto nelle ultime settimane. Aggrapparsi, tenere duro, di fronte alla morsa dell' acqua alta e del maltempo. Oggi, l' Osservatorio sul Nordest, curato da Demos per Il Gazzettino, si concentra sulla percezione dell' attenzione mediatica e della solidarietà che i veneti hanno avuto in queste settimane. E che ha rinvigorito il confronto sul Mose: opera che continua a dividere l' opinione pubblica, tanto che solo il 24% dei veneti la considera fondamentale mentre un percentuale poco più alta la ritiene inutile. I MEDIA Lo spazio che televisioni, quotidiani e radio locali hanno dedicato agli effetti del maltempo è stato giudicato adeguato dall' 87% dei veneti. Il confronto, in questo caso, è con il 2010, l' anno dell' alluvione nelle province centrali della Regione: 130 comuni toccati, 500.000 persone coinvolte e due vittime a Vicenza, città che aveva visto il 20% del centro invaso dall' acqua. Quasi 10 anni fa, l' apprezzamento per i media locali era stato ugualmente positivo (84%). Giornali, telegiornali e radio nazionali, invece, erano apparsi molto meno attenti: nel 2010, solo il 44% aveva valutato come adeguato lo spazio dedicato a quanto era accaduto tra fine ottobre e i primi di novembre, mentre oggi il giudizio appare decisamente più positivo (88%). Subito dopo aver comunicato una prima stima dei danni, il governatore Zaia ha annunciato querele contro chi, sui social, aveva pubblicato messaggi offensivi contro i veneti. Ma, al di là delle polemiche, quanta solidarietà hanno avvertito i veneti? Decisamente più che nel 2010. Nove anni fa, era il 38% a dichiarare di aver sentito molta o abbastanza vicinanza da parte degli italiani, mentre in questa circostanza la percentuale sale al 67%. LA SALVAGUARDIA Dall' eccezionale alta marea che il 12 novembre scorso ha sommerso oltre il 70% del centro di Venezia, uno dei temi più dibattuti riguarda il Mose, il sistema di dighe mobili in laguna. L' opera, iniziata nel 2003, già costata oltre 5 miliardi di euro e che dovrebbe entrare in funzione nel 2021, sarà davvero utile? I veneti appaiono divisi. Il 24% pensa che il Mose sia fondamentale per la sopravvivenza di Venezia, il 43% ritiene che farà qualcosa, ma senza risolvere il problema, e il 25% lo giudica completamente inutile. L' orientamento politico sembra influenzare il giudizio sul Mose e ogni settore mostra una posizione peculiare. Tra gli elettori del M5s (42%) o chi guarda ai partiti minori (32%) tende a crescere la componente che giudica l' opera inutile. La metà di chi voterebbe per il Pd, invece, giudica la sua realizzazione non risolutiva. Chi guarda al partito di Renzi, poi, si divide tra quanti pensano sarà utile (62%) e coloro (38%) che la ritengono fondamentale per la sopravvivenza della laguna, opinione presente in misura maggiore anche tra chi voterebbe per FdI (30%) o Lega (31%). © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Laguna, il giorno del Comitato

## Brugnaro vede anche Mattarella Commissione oggi in Senato con Zaia

*Il presidente del Porto, Musolino: «Bene, qualcosa si è mosso» Le categorie: «Speriamo nei fondi, bisogna tornare a vivere»*

MISSIONE A ROMA VENEZIA Prima di gettarsi nella mischia di palazzo Chigi con l'attesa riunione del Comitato, il sindaco Luigi Brugnaro è andato a raccogliere la benedizione del Presidente della Repubblica. Di questi tempi in cui la durata dei Governi si misura in mesi, Sergio Mattarella è l'unico punto di riferimento vero per una città disastata come Venezia. QUIRINALE La giornata romana di Brugnaro è cominciata di buon mattino. Per prima cosa, una riunione in hotel con il suo staff tecnico per definire gli ultimi dettagli prima del Comitato. Tanti i temi all'ordine del giorno, tra cui la definizione degli stanziamenti per Venezia, il completamento delle opere a difesa dalle acque alte, la questione della loro gestione, i marginamenti di Porto Marghera e altro ancora. Caffè con piani e cronoprogrammi. COMITATONE E SENATO Nel pomeriggio è stato in Comitato, dove ha chiesto un miliardo e mezzo in 10 anni a titolo di rifinanziamento di Legge Speciale e ha ottenuto il rinforzo da 40 a 100 milioni per la Legge Speciale 2020. E poi, i 323 milioni che mancavano per finire il Mose con la promessa di finirlo entro il 2021 e dell'apertura di un tavolo di lavoro per ragionare sulla gestione da 100 milioni l'anno. Oggi per Venezia un'altra giornata impegnativa, con l'audizione in Commissione Lavori pubblici, con inizio alle 9.45. Ci saranno il presidente della Regione Luca Zaia, il presidente dell'Autorità portuale **Pino Musolino**, rappresentanti del Provveditorato per le opere pubbliche (tra cui la facente funzione Cinzia Zincone, visto che il vertice dopo il pensionamento di Roberto Linetti è rimasto vacante) nonché di rappresentanti dei costruttori sullo stato di avanzamento del Mose. I POLITICI «Non solo il Governo ha dimostrato che vuole fare sul serio, impegnandosi a riconvocare entro dicembre il Comitato - dice il sottosegretario all'Economia, Pier Paolo Baretta - ma ha stanziato risorse importanti per l'emergenza, per la legge speciale, per i marginamenti e per completare il Mose. Ora si guarda anche al futuro». «È una svolta complessiva che ora va concretizzata a passo spedito - aggiunge il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Andrea Martella - Queste premesse sono il miglior viatico per dare alla città e al territorio un futuro più certo sul fronte della salvaguardia e per un nuovo sviluppo socio-economico del territorio». DAL PORTO Ieri **Musolino** ha consegnato due memorie in Comitato: una sui marginamenti e una sulle interferenze del Mose sulle attività portuali. Temi caldi, in attesa di soluzione. Sul fronte dei marginamenti novità sono arrivate ancor prima dell'inizio della seduta. «Il ministro dell'ambiente Costa ci ha trasmesso la bozza di un accordo di programma che sblocca fino a 72 milioni di euro per completare i marginamenti di Marghera» ha annunciato il presidente, soddisfatto anche per l'esito del Comitato. «Qualcosa si è mosso, sul fronte dei finanziamenti. Bene anche il fatto che Governo voglia riconvocare il Comitato a breve per affrontare il tema delle grandi navi». Per le cosiddette interferenze del Mose, invece, la richiesta è quella di avere una legge che riconosca a Venezia e Chioggia la natura di porti regolari, come quelli del nord Europa, con i finanziamenti necessari per organizzarsi di conseguenza. CORILA In Comitato, a rappresentare il ministero della Ricerca scientifica, a fianco del capo di



## Il Gazzettino

Venezia

---

gabinetto, assente il ministro perché in Cina, c'era un altro veneziano, Pierpaolo Campostrini, direttore del Corila, l'agenzia voluta proprio dal Comitato nel '97. Campostrini è un veterano di questo organismo, che frequenta dal 2000: «Questo mi è parso un Comitato concludente, rispetto ad altre volte in cui c'erano poche risorse su cui discutere. Stavolta c'è la volontà del Governo e anche una certa unità di azione dei diversi livelli territoriali». La richiesta della ricerca scientifica è ora quella di fare la sua parte nella futura governance del Mose. «Il nostro ministero ha distribuito il programma di ricerca che stiamo facendo sull'ambito lagunare a Mose costruito. La ricerca scientifica dovrà far parte di quei tavoli di coordinamento in cui si delinea la governance futura del sistema. La migliore scienza deve fornire gli elementi per prendere le decisioni. Questa è la responsabilità che ci vogliamo prendere». LE CATEGORIE A riunione finita, sono arrivati i primi commenti anche dalle categorie. «Le risorse attribuite sul Mose mi sembra che rappresentino il minimo vitale per una città che sta morendo sotto le acque alte dopo 30 anni di attese - commenta il direttore della Confartigianato Gianni De Checchi - Speriamo anche che entrino anche quelle risorse che mi pare di capire che a oggi sono dei desiderata che servono per un più complessivo rilancio socio-economico di Venezia. Voto positivo, con speranza per il futuro». «Il Mose va finito e speriamo funzioni - aggiunge Claudio Scarpa, direttore dell'Associazione albergatori - Se non lo finiamo non lo potremo mai sapere e la situazione di emergenza legittima di procedere velocemente. La Legge speciale deve essere rifinanziata perché la città deve essere messa in sicurezza, ma anche essere messa nelle condizioni di vivere». «La città deve ringraziare il sindaco - conferma Roberto Magliocco, presidente di Ascom Venezia - che si è fatto portavoce delle esigenze dei veneziani e della protesta per le inadempienze del sistema Mose. Riteniamo però che il Governo metta la città nelle condizioni di vivere e di essere al riparo, mettendo in sicurezza le aree più basse almeno a un metro e 10. La Legge Speciale dovrà poi avere uno stanziamento molto più cospicuo, almeno quello richiesto dal sindaco per poter tornare ad essere una città normale». «Finalmente un Comitato - conclude Ernesto Pancin, direttore dell'Aepe - dove tutti hanno parlato di Venezia e per il bene della città. Sembra che si sia certificata la necessità di trattare Venezia come merita: con attenzione e fondi adeguati per la sua tutela. Interessante la cadenza mensile proposta dal premier per lo stato di avanzamento del Mose». (r.br. - m.f.) © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Carmine Damiano: «Mose, basta con i commissari Deve decidere uno solo»

ROBERTA BRUNETTI

L'INTERVISTA VENEZIA Un commissario unico per concludere i lavori del Mose. Per Carmine Damiano, già presidente di Mantovani, è l'unica soluzione per uscire dallo stallo in cui è finita la grande opera. Dopo quasi quarant'anni passati in Polizia, in prima fila nella lotta al terrorismo, quindi questore a Padova e Treviso, Damiano è oggi il procuratore speciale della Pro Gest Mantova, ma tra il 2013 e il 2018 è stato al vertice di Mantovani, la principale impresa del Consorzio Venezia Nuova. Conosce bene quindi la situazione lagunare. **Dottor Damiano, come arrivò alla presidenza di Mantovani?** «Dopo l'arresto dell'ingegner Baita fui chiamato a presiedere il Cda di Mantovani, quale tangibile segno di discontinuità rispetto alla precedente gestione. Portai avanti un'attività di pulizia rigorosa all'interno della società, con provvedimenti che si dissociavano dal passato. Improntai la gestione a massima trasparenza ed assoluta legalità, fornendo totale collaborazione a tutte le autorità, tanto che la società non ha mai perso i requisiti per lavorare con la Pubblica amministrazione». **Oggi per la Mantovani e le altre grandi società del Cvn la situazione è precipitata. Come mai?** «Io sono uscito dall'impresa. Non conosco gli ultimi sviluppi. So che la Mantovani è rimasta in piedi fino a quando ci sono stato. E ha portato avanti importanti lavori. Penso alla realizzazione della terza corsia dell'autostrada Venezia-San Donà, lavori ultimati in anticipo di sei mesi con notevoli risparmi. Penso soprattutto all'Expo di Milano, completato tra mille difficoltà, ma in tempo utile, salvaguardando la reputazione dell'Italia». Anche in quel caso, dopo gli scandali, l'opera fu commissariata. «Ma si riuscì ad andare avanti con i lavori. Con l'Anac di Cantone e l'Avvocatura di Stato furono studiate linee guida per definire costi ed extra costi. Una cosa è l'operatività, un'altra sono i contenziosi. I due ambiti furono tenuti separati. Per completare i lavori in tempo, con il commissario straordinario dell'Expo, Giuseppe Sala, avevamo incontri settimanali. Ci furono anche forti attriti, ma il dialogo non si interruppe mai e fu sempre orientato a trovare soluzioni per ultimare in tempo i lavori, lasciando agli altri organi dello Stato la definizione delle controversie, che comunque sono già state tutte definite. Con i commissari del Cvn lo stesso confronto non è stato possibile». **Perché questo non è avvenuto?** «Premetto che il commissariamento andava fatto. C'era necessità di fare pulizia, e questo obiettivo i commissari lo hanno raggiunto. Condivido la bontà di buona parte del loro lavoro. Ma l'altro obiettivo che gli era stato dato, era di assicurare la prosecuzione dei lavori. In questo hanno fallito. Hanno fatto confusione, tenuto un atteggiamento ondivago, litigato tra loro. Un commissario se n'è andato e non si è mai saputo perché. Hanno litigato anche con il Provveditorato alle Opere pubbliche. È come dire che lo Stato litiga con se stesso!». I commissari hanno accusato le grandi imprese di aver rallentato i lavori. Hanno denunciato il rischio



## Il Gazzettino

Venezia

---

di un ritorno di uomini e pratiche del passato. «I commissari si devono difendere. I contenziosi andavano risolti con il sistema giuridico. Poi però non puoi pretendere che le imprese lavorino in perdita. Per finire i lavori bisognava tenere buone le grandi imprese, a cui spettava la responsabilità dell' opera, pagandole il giusto. Invece sono state estromesse. E ora anche le piccole imprese non vengono pagate e sono in difficoltà». I commissari hanno denunciato anche i lavori mal eseguiti. «Su un' opera da cinque miliardi i lavori contestati, tra lunata danneggiata e cassone scoppiato, si aggirano su 20 milioni. Questa è la proporzione». **Ma a questo punto come se ne esce?** «Dopo cinque anni, lo Stato deve trovare un modello più efficace per l' ultimazione dell' opera affidando l' incarico ad una sola persona, con poteri adeguati, da porre al vertice di una struttura snella ed efficace. Il modello non può che essere quello adottato per l' Expo, quando i due commissari inizialmente nominati, presidente della Regione e sindaco, furono sostituiti dal dottor Sala». La nomina del commissario sblocca cantieri può essere una prima soluzione? «No, nominare nuovi commissari vuol dire continuare a perdere tempo, creare ulteriore confusione, sprecare soldi pubblici. È un sistema troppo complesso che non consente l' attribuzione di responsabilità se non si raggiungono gli obiettivi. Serve un unico responsabile per evitare di assistere allo scaricabarile che sta avvenendo in questi giorni. Questa è un' opera che serve alla città. Arrivati al 95% dei lavori, fermare i lavori sarebbe una follia. Non si tratta di fare critiche o giudicare persone, ma semplicemente di attenersi ai fatti ed i fatti dicono che i lavori dal 2014 (data del commissariamento) ad oggi sono praticamente al palo, mentre le opere già eseguite e collocate sul fondo marino, per il mancato esercizio e la necessaria manutenzione, si stanno irrimediabilmente deteriorando». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## I sindaci presentano il conto Salvaguardia, soldi sbloccati

*Il maltempo ha provocato danni per 13 milioni a Jesolo, richieste di aiuto anche da altri Comuni Ripartiti i 265 milioni fermi da tempo, fino al 2024 ci saranno 60 milioni in più per la Gronda lagunare*

NICOLA MUNARO

I FONDI VENEZIA Non solo Venezia. Il Comitato convocato ieri a Roma e a cui ha partecipato anche il presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, ha sbloccato i 265 milioni per la salvaguardia, fondi destinati anche ai Comuni della Gronda lagunare, aumentando in maniera sensibile anche l'importo di quanto verrà messo dallo Stato: si passa da 40 a 100 milioni per il 2020. Quindi 60 milioni di euro in più che dovranno essere messi in legge di bilancio. Esattamente come i 325 milioni per finire il Mose. Fondi che si uniscono - ma questo punto è cosa scontata - al via libera per i soldi già messi in Finanziaria dall'allora Governo Gentiloni per il 2018 e il 2019: soldi però mai sbloccati dato che il Comitato è tornato a riunirsi a distanza di due anni, dopo la gestione del ministro Danilo Toninelli che, non convocandolo mai, aveva di fatto stoppato ogni passo fatto in avanti. QUANTO FINO AL 2024 Ecco quanto riceveranno i comuni di Veneziano. Venezia (che ha visto sbloccati i 18,1 milioni del 2018 e i 28,2 per il 2019) avrà da qui al 2024 altri 28,2 milioni ogni anno per un totale di 187,5 milioni di euro destinati alla salvaguardia. Chioggia (oltre ai 3,5 milioni del 2018 e i 5,6 milioni per il 2019) avrà in totale 37,5 milioni (5,6 milioni all'anno); Mira e Jesolo riceveranno i 583 mila del 2018 e i 1,16 milioni per il 2019 a cui aggiungere 7,5 milioni fino al 2024; 11,7 milioni il totale di Cavallino-Treporti; 3,2 milioni quanto avranno in totale Musile di Piave, Campagna Lupia e Quarto d'Altino. I SINDACI «C'è soddisfazione, vedere stanziati i fondi per i Comuni della Gronda lagunare è un risultato che premia il nostro lavoro: eravamo stati noi a porre il tema - commenta Marco Dori, sindaco di Mira - Ho portato all'attenzione del presidente Conte e dei ministri presenti anche la specificità di Mira e della gronda e in forma più estensiva della Riviera e dell'intero bacino. Al Comitato ho proposto di rendere strutturali questi finanziamenti anche per tutti gli anni a venire e ho sottolineato la necessità che Mira e i comuni di gronda siano parte attiva nei tavoli su Venezia e la sua laguna. Abbiamo ribadito la nostra vicinanza e solidarietà alla città di Venezia e, con lei, a tutti i territori e i cittadini colpiti recentemente dal maltempo. Ringraziamo il premier, i ministri e i sottosegretari, per l'attenzione e per la disponibilità e tutti coloro che si sono adoperati per raggiungere questo risultato». Entusiasmo, quello mostrato da Dori, che ricalca anche lo spirito post-Comitato di Otello Bergamo, assessore all'Urbanistica di Jesolo, ieri a Roma in rappresentanza del Comune: «C'è stata la riconferma della disponibilità dei fondi: 583.333 euro nel 2018 e 1.166.666 euro per il 2019 che erano già previsti dallo scorso Comitato ma non erano mai arrivati», spiega l'assessore che al Governo aveva presentato un conto di 13,4 milioni per i danni delle maree del 12 novembre. «Quelli - fa presente ancora - però verranno trattati nel Consiglio dei Ministri di martedì limitatamente a quanto chiesto. Oggi (ieri, ndr) c'è stata una grande disponibilità, un approccio costruttivo soprattutto per quel che riguarda l'impostazione sulla fine dei lavori del Mose, l'aspetto della sua gestione e l'impegno da parte del Governo di discutere dell'emergenza. I presupposti ci sono tutti». «SODDISFATTI» Sulla stessa lunghezza d'onda anche Roberta Nesto, sindaco di Cavallino-Treporti: «È andata bene perché abbiamo fatto presente che il Mose noi ce l'abbiamo in casa e il maltempo ha fatto danni fino a oggi (ieri, il crollo di una strada). Vogliamo che vengano date risorse al Provveditorato perché intervenga».

**I sindaci presentano il conto Salvaguardia, soldi sbloccati**

Il maltempo ha provocato danni per 13 milioni a Jesolo, richieste di aiuto anche da altri Comuni Ripartiti i 265 milioni fermi da tempo, fino al 2024 ci saranno 60 milioni in più per la Gronda lagunare

COMUNE	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	TOTALE
VENEZIA	18.100.000	28.200.000	28.200.000	28.200.000	28.200.000	28.200.000	28.200.000	187.500.000
CHIOGGIA	3.500.000	5.600.000	5.600.000	5.600.000	5.600.000	5.600.000	5.600.000	37.500.000
MIRA	583.333	1.166.666	7.500.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000	18.000.000
JESOLO	583.333	1.166.666	7.500.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000	7.500.000	18.000.000
CAVALLINO	11.700.000	11.700.000	11.700.000	11.700.000	11.700.000	11.700.000	11.700.000	87.000.000
MUSILE	3.200.000	3.200.000	3.200.000	3.200.000	3.200.000	3.200.000	3.200.000	24.000.000
CAMPAGNA LUPA	3.200.000	3.200.000	3.200.000	3.200.000	3.200.000	3.200.000	3.200.000	24.000.000
QUARTO D'ALTINO	3.200.000	3.200.000	3.200.000	3.200.000	3.200.000	3.200.000	3.200.000	24.000.000
TOTALE	40.000.000	60.000.000	60.000.000	60.000.000	60.000.000	60.000.000	60.000.000	325.000.000

**Tre e fanghi, nuovo rinvio in Commissione Salvaguardia E il Porto va verso lo sciopero**

## Il Gazzettino

Venezia

---

Abbiamo sentito la vicinanza del Governo che ha con fermato - aggiunge il sindaco - i 2.7 milioni per il 2018 e 2019 e poi ha previsto uno stanziamento di 1.775.000 euro annui fino al 2024». Non solo. «Abbiamo chiesto comunque che venga rifinanziato il Provveditorato perché sua è la competenza di tante opere ed è importante che abbia le risorse. Abbiamo chiesto la deroga al patto di stabilità in modo da poter avere personale che possa effettuare interventi in caso di calamità: noi siamo sotto organico - denuncia Nesto - Al Governo è stato chiesto che anche la Regione abbia risorse da destinare alla spiaggia e alla sabbia». In chiusura, il Mose: è stata chiesta «la conclusione e il suo avviamento, come Comune di Cavallino-Treporti vogliamo far parte della cabina di regia in maniera da monitorare gli effetti anche sul nostro territorio. Partendo da un evento infausto sul nostro territorio, abbiamo chiesto risorse importanti per il territorio e chi lo deve gestire». «Soddisfattissimo». È la prima parola che il sindaco di Chioggia, Alessandro Ferro, pronuncia appena uscito dalla riunione del Comitato. E non solo per il prossimo arrivo in Città di ulteriori finanziamenti legati alla Legge speciale ma, soprattutto, per l'attenzione che è stata riservata dal Governo ai problemi della laguna. «La riunione è stata presieduta personalmente dal premier Conte - dice Ferro - e questo mi è parso un buon segno. Ma, sensazioni a parte, quello che conta è l'ok al rifinanziamento della Legge speciale. Il decreto attuativo sarà firmato nel giro di pochi giorni. Per gli anni 2020-24, poi «Chioggia riceverà 5milioni 660mila euro all'anno, come quota parte di uno stanziamento di 40 milioni, che il Governo si impegna a portare a 100», destinati anche agli altri comuni della costa. Relativamente all'emergenza maltempo «ci è stato chiesto di quantificare al più presto i danni. Difficile per noi, visto che l'emergenza non è ancora finita. Anche domenica il mare ha invaso Isola Verde, provocando ulteriori danni. Ho già trasmesso la richiesta dello stato di crisi e ho pronta un'integrazione che trasmetterò quanto prima e aspetto che vengano stanziate, la prossima settimana, dal consiglio dei ministri, altre risorse, con altre modalità». Novità anche sul Mose. «Sarà istituito un tavolo di coordinamento informativo, che si riunirà una volta al mese, per valutare l'avanzamento dei lavori e d'entro l'anno, ulteriore riunione del Comitato per decidere chi e come avrà il compito di alzare le paratie in caso di necessità». Diego Degan © RIPRODUZIONE RISERVATA.

# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

## Dal Comitato 60 milioni per la città Da Roma l'impegno a ultimare il Mose

Tre sottocommissioni su governance e finanziamenti. Brugnaro soddisfatto. Conte: «Sindaco, lasci parlare anche noi...»

Alberto Vitucci «Sessanta milioni della Legge Speciale per gli interventi di manutenzione della città nel 2020. Che si aggiungono ai 65 sbloccati in questi giorni e già disponibili per il prossimo biennio. Altri 47,4 milioni per il marginamento delle aree inquinate di Porto Marghera. E un impegno a ultimare il Mose (con un finanziamento di 320 milioni) e a creare il nuovo organismo per la gestione e la manutenzione dell'opera. Ampio il dibattito su questo punto, con le richieste del Comune di avere «un ruolo attivo». Alla fine il premier Conte demanda la decisione sulla governance del Mose e della salvaguardia lagunare a una sottocommissione speciale. Altre due sottocommissioni di tecnici si occuperanno dell'aspetto legislativo e finanziario della salvaguardia e delle risorse. Un'altra riunione per la decisione definitiva - e per parlare di grandi navi - sarà convocata prima di Natale. È il risultato del Comitato, convocato ieri pomeriggio a palazzo Chigi dal presidente del Consiglio Giuseppe Conte («Confronto utile», ha detto). Con lui i ministri Paola De Micheli (Infrastrutture), Sergio Costa (Ambiente), Dario Franceschini (Bene culturali) i sottosegretari Andrea Martella (Presidenza del Consiglio) e Pierpaolo Baretta (Economia), dirigenti del Provveditorato alle Opere pubbliche, la commissaria Sblocca cantieri Elisabetta Spitz. Dall'altra parte del tavolo, il sindaco Luigi Brugnaro, il presidente della Regione Luca Zaia, i sindaci dei comuni di. Brugnaro di milioni ne aveva chiesti 150 l'anno, per i prossimi dieci anni. Per rifinanziare la legge Speciale, a secco dal 2003. «Non solo Mose, dovremo discutere di risorse da recuperare per l'emergenza, di Legge speciale e salvaguardia della Laguna», aveva annunciato entrando a palazzo Chigi, «del marginamento di Porto Marghera, del Mose e della sua gestione». In mattinata dal Presidente della Repubblica Sergio Mattarella al Quirinale. «L'ho ringraziato per l'affetto e la vicinanza che anche nei giorni terribili dell'acqua alta ha sempre dimostrato per Venezia». «Abbiamo avuto la conferma che il governo si impegna a mettere i 320 milioni mancanti per il Mose sui 5 miliardi 493 milioni di costo globale», commenta alla fine il presidente della Regione Luca Zaia, «e che la fine lavori è confermata per il 31 dicembre 2021. Sulla gestione, che costa cento milioni di euro l'anno, si farà un tavolo di lavoro. Per la laguna la Regione ha chiesto 150 milioni di euro l'anno per dieci anni». Adesso Zaia attende fiducioso che il governo dichiari - forse già nel Consiglio dei ministri di lunedì - lo stato di emergenza per l'intera regione flagellata dal maltempo. «I danni», ha detto, «sono già a quota 500 milioni». «È andata molto bene», dice soddisfatto il sindaco Brugnaro all'uscita dalla riunione, «per la prima volta dopo anni abbiamo visto il premier, il governo e la Regione al tavolo per prendere decisioni molto importanti». Accolta anche la richiesta avanzata da Brugnaro di poter avere un «Comitato trasparente». Informazioni continue sullo stato dei lavori della grande opera e in laguna. Nel corso della seduta Brugnaro ha chiesto di rifinanziare la Legge Speciale. A un certo punto il presidente Conte lo ha interrotto con un sorriso: «Sindaco adesso lasci parlare un po' anche noi, non faccia come a Venezia quando parlava sempre Lei...». Commenti soddisfatti. Perché dopo anni vengono stanziati fondi per la manutenzione. I 60 milioni annunciati dal ministro Paola De Micheli si vanno ad aggiungere ai 65 stanziati due anni fa e adesso resi disponibili. E poi altri 40 sulle prossime annualità dal 2020 al 2024, da ripartire in proporzione ai comuni di gronda. Per quanto riguarda Marghera, per concludere il marginamento delle aree inquinate servono 250 milioni.



# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

---

Annunciati quattro anni fa dal governo Renzi. In realtà ce ne sono solo 72. Ieri il ministro dell' Ambiente Sergio Costa ha annunciato la disponibilità a trovarne subito altri 47,4. Il ministro dei Beni culturali Dario Franceschini ha illustrato la situazione del patrimonio culturale danneggiato a Venezia: 12 milioni dei beni dello Stato, almeno 60 del patrimonio notificato, palazzi privati e chiese. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

gli altri comuni

## Chioggia soddisfatta risultato storico per Mira risorse a Cavallino

Riaperti i rubinetti della Legge Speciale. Il sindaco Alessandro Ferro torna dal Comitato di Roma con la promessa di un corposo gruzzoletto, 9 milioni 250 mila euro per il 2018 e il 2019 e, dal 2020, 5 milioni e 600 mila che dovrebbero via via aumentare. Soldi che andranno a finanziare opere pubbliche, in particolare strade, scuole e ponti su cui l'amministrazione di Ferro sta insistendo da quando si è sbloccato l'avanzo di amministrazione dello scorso anno che ha reso disponibili 26 milioni di euro. «La riunione del Comitato è stata molto fruttuosa», commenta Ferro all'uscita da Palazzo Chigi, «abbiamo parlato sì di Mose, ma anche dell'importanza di continuare nell'opera di salvaguardia dei nostri centri, col rifinanziamento della Legge Speciale che per noi è essenziale. Sono anni che attendevamo che riprendesse un flusso corposo di fondi. Nell'ultimo Comitato del 2017 avevamo ottenuto solo tre milioni di euro, pochi per una città come Chioggia. Oggi torniamo a casa con una cifra molto più importante e soprattutto con la promessa che dal 2020 il monte risorse destinato a tutta la gronda passerà progressivamente dai 40 milioni attuali ai 100 in modo che anche la quota parte di Chioggia andrà via via aumentando». Il rifinanziamento della Legge Speciale esula dai fondi che il Governo destinerà, nella prossima seduta del Consiglio dei ministri, per l'acqua grande del 12 novembre. «Contiamo che già la prossima settimana il Governo stanzi fondi ad hoc per l'emergenza meteo», spiega il sindaco, «nella seduta sarà esaminata la richiesta dello stato di crisi e si procederà con la quantificazione dei danni e i relativi stanziamenti». Per la prima volta il Comitato ha stanziato soldi anche a Mira. «Un finanziamento di 1,8 milioni di euro per gli anni 2018 e 2019», dice il sindaco di Mira, Marco Dori, una decisione che rompe un tabù di 40 anni». Cavallino Treporti invece ha portato a casa 1,8 milioni all'anno dal 2020 e per cinque anni consecutivi per proteggere il fronte lagunare. --Elisabetta B. Anzoletti BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il rapporto tecnico

## Paratoie, le prove dureranno due anni Servono 551 milioni

Relazione dei tre commissari del Consorzio al ministero Impianti finiti nel 2020, nel 2021 i test «con mare agitato»

Alberto Vitucci Le prove di funzionalità del Mose saranno completate tra due anni, entro il novembre 2021. E quelle in condizioni di mare mosso dureranno dodici mesi, dal novembre 2020 alla fine del 2021. Gli impianti definitivi e le telecomunicazioni saranno pronti nel giugno 2021. Ma «fino al dicembre del 2021 l'azionamento del sistema di paratoie non potrà essere considerato collaudato, e pertanto la difesa dagli allagamenti non sarà garantita». È quanto scritto in una relazione tecnica inviata in queste ore al Provveditorato e al ministero delle Infrastrutture. È firmata dai tre amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova, Giuseppe Fiengo, Francesco Ossola e per la prima volta anche il nuovo entrato Vincenzo Nunziata. Il documento fa il punto sulla situazione Mose, sgombrando il campo anche da fake news circolate in questi giorni. «La prima cosa da fare», scrivono i commissari, «sarà il completamento degli impianti. L'alimentazione elettrica di rete, i compressori e le apparecchiature ausiliarie per l'aria compressa saranno ultimate in primavera, in ottobre anche i gruppi elettrogeni e gli impianti di condizionamento. Poi si dovrà redigere (entro gennaio 2020) il «Piano operativo dei test», da eseguire sulle barriere e sugli impianti, oltre al «Piano di gestione del personale» che dovrà movimentare le paratoie in caso di necessità e una nuova «Struttura organizzativa necessaria alla futura gestione e manutenzione del sistema Mose». Le prove hanno lo scopo di comprovare, scrivono i commissari, «la rispondenza dell'eseguito allo scopo dell'opera». Un nuovo cronoprogramma, dunque. Che prova a rispettare la data indicata tre anni fa come fine dei lavori e consegna dell'opera: il 31 dicembre del 2021. Ma perché il programma possa essere attuato nei tempi previsti sono necessarie secondo il Consorzio alcune condizioni. Cinque in particolare. L'approvazione dei «progetti di completamento e delle perizie di adeguamento dell'opera che emergeranno come necessarie durante i test». Si tratta appunto di «prove», e come nel caso delle tubazioni che vibravano sul fondale a Malamocco, potrebbero rendersi necessari altri ulteriori interventi di messa a punto. Serve anche sbloccare 551 milioni di euro, 138 mila già disponibili al Provveditorato entro il 5 dicembre 2019. Dovrà essere autorizzata, scrivono al ministero gli amministratori straordinari, «anche l'utilizzo dei residui di gestione sulle precedenti assegnazioni del Cipe, circa 413 milioni di euro». Infine dovrà essere operativa, entro l'autunno 2020, una «Cabina di regia» per le decisioni sulla gestione delle paratoie, e quindi per la concertazione fra tutte le istituzioni coinvolte». Infine dovrà essere sottoscritta tra il ministero (concedente) e il Consorzio Venezia Nuova (cessionario) una nuova Convenzione per l'avviamento dell'opera entro il febbraio 2020. Dovranno anche essere stanziati i fondi necessari a questo. Le prove delle paratoie in condizioni di mare agitato e vento forte con tutte le barriere in funzione saranno dunque avviate solo dal novembre 2020, con prove progressive («step by step») sull'altezza di marea, vento, moto ondoso. Ecco perché, dicono i tecnici, «per due anni il Mose non potrà ancora funzionare». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

## Il processo

### Coedmar, dal caro-sassi all' evasione fiscale (pagata)

Un' inchiesta che spunta in ogni dove, quella sullo Scandalo Mose: sebbene conclusa da tempo, continua a "figliare" procedimenti. Da una delle costole di quell' indagine è, infatti, arrivato ieri a conclusione il processo di primo grado per una maxi-evasione fiscale contestata agli amministratori della Nuova Coedmar di Chioggia, accusati di aver evaso tra il 2010 e il 2014 quasi 8 milioni di euro (quelli rimasti nel setaccio della giustizia, dopo i tagli della prescrizione per gli anni precedenti). Evasione messa a punto grazie ad una rete di società fittizie con sede a Cipro, Panama, Canada. Il processo si è concluso con la condanna a 90 giorni (in continuazione con il patteggiamento per il coinvolgimento nell' inchiesta Mose) per Gianfranco e Dante Boscolo Contadin, residenti a Chioggia, soci e amministratori di fatto della Nuova Coedmar, erede di quella Coedmar che secondo l' accusa controllava la rete delle società costituite per far lievitare i costi relativi alla fornitura dei sassi utilizzati per la realizzazione del Mose e per evadere l' Ires per milioni di euro. Assolto da ogni accusa, invece, Albino Boscolo Contadin, difeso dall' avvocatessa Maria Teresa Napolitano, che non è risultato essere amministratore della società e non ha mai subito condanne, neppure durante l' inchiesta Mose. Il Tribunale ha preso atto anche dell' accordo già raggiunto dai Boscolo con l' Agenzia delle Entrate per la restituzione all' Erario del dovuto: con il pagamento di 36 rate da 236 mila euro l' una, venti delle quali già saldate. «Segno di serietà dell' azienda», sostiene l' avvocato Giuseppe Sarti, che ha difeso Dante e Gianfranco Boscolo Contadin, con il collega Spiga, «la Nuova Coedmar è una impresa solida con 100 dipendenti». I riflettori della Procura di Venezia si erano accesi sulla Coedmar come fornitrice dei sassi utilizzati nella realizzazione del Mose: arrivavano dalla Croazia, ma - grazie alle società estere - apparivano giungere dal Canada, "giustificando" così le sovrapprezzi che finivano nei fondi neri del Mose. Ora il processo per le "estero vestizioni". --Roberta De Rossi.

**Paratoie, le prove dureranno due anni Servono 551 milioni**  
Prolungato il processo ai componenti del Consorzio di investimenti Impianti Mose nel 2020, nel 2021 l'azione civile maggiore

**Coedmar, dal caro-sassi all' evasione fiscale (pagata)**

**Comitati e Fridays for Future incontrano il segretario di Conte**

# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la manifestazione

## Comitati e Fridays for Future incontrano il segretario di Conte

Il segretario del presidente Conte, Andrea Benvenuti, è sceso in piazza Colonna per incontrarli. E loro gli hanno consegnato un documento che chiede «interventi alternativi al Mose», per salvare Venezia e la laguna. Una delegazione del Comitato No Mose e dei ragazzi di Fridays for Future, circa 60 persone, è scesa a Roma in occasione del Comitato. Poco prima dell' inizio della riunione l' incontro in piazza Colonna, davanti a palazzo Chigi, con il rappresentante del governo. «È stato gentile, ci ha ascoltato e gli abbiamo consegnato il documento», dice Marta Canino, «abbiamo detto che è il momento di fare gli interessi della collettività e non più soltanto di pochi». «Abbiamo anche ribadito», continua Marta, «che in questi anni sono stati sprecati tanti soldi per un' opera che non è affatto utile e non funziona, anche in vista dei cambiamenti climatici». Una presenza che ha attirato l' attenzione dei media, quella dei ragazzi di Fridays for Future. Nel documento consegnato al segretario del premier ci sono riassunte le proposte avanzate negli ultimi anni e sempre scartate dai governi. «Ripartiamo dal riequilibrio della laguna, stop a nuovi scavi». --A.V.

**Paratoie, le prove dureranno due anni Servono 551 milioni**  
Ripartiamo dalle sperimentazioni del Comitato al ministero Impianti fino nel 2020, nel 2021 l'esecuzione reale aggiorna-

**Comitati e Fridays for Future incontrano il segretario di Conte**  
Il segretario del presidente Conte, Andrea Benvenuti, è sceso in piazza Colonna per incontrarli. E loro gli hanno consegnato un documento che chiede «interventi alternativi al Mose», per salvare Venezia e la laguna.

# Venezia Today

Venezia

## Il Comitato per Venezia riunito a Roma. No grandi navi a Montecitorio

*Il sindaco Luigi Brugnaro ha incontrato il capo dello Stato Sergio Mattarella. I movimenti No Nav e FridaysForFuture di Venezia-Mestre hanno esposto i loro striscioni davanti a Montecitorio*

Dopo due anni è tornato a riunirsi il comitato per Venezia, oggi 26 novembre, a Roma. Nel 2017 c' erano il ministro dei Trasporti Graziano Delrio, la Regione di Luca Zaia, il Comune di Venezia di Luigi Brugnaro, il Comune di Chioggia di Alessandro Ferro, Mira di Marco Dori, Jesolo di Valerio Zoggia, Roberta Nesto di Cavallino Treporti e il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale **Pino Musolino**. Come allora, il sottosegretario all' Economia oggi è il veneziano Pier Paolo Baretta. Il ministro delle Infrastrutture e Trasporti è Paola De Micheli, vice di Nicola Zingaretti del Partito Democratico. Oggi al @Quirinale ho incontrato il Capo dello Stato Sergio #Mattarella . L' ho ringraziato a nome di tutti i cittadini per l' affetto e la vicinanza che, anche nei giorni terribili dell' #AcquaAlta , ha sempre dimostrato per #Venezia . Grazie Presidente pic.twitter.com/MZLkAGVTdu - Luigi Brugnaro (@LuigiBrugnaro) November 26, 2019 I movimenti No Grandi Navi e FridaysForFuture di Venezia-Mestre hanno esposto i loro striscioni davanti a Montecitorio in occasione del Comitato che discute di emergenza acqua alta e del proseguimento dei lavori del Mose. Una delegazione del Comitato @NoGrandiNaviVe e di #FridaysForFuture Venezia-Mestre davanti a Montecitorio in occasione del "Comitato" che discuterà in merito all' emergenza acqua alta verificatasi a Venezia la settimana scorsa e per il proseguimento dei lavori del #Mose pic.twitter.com/vnws7ipKDv - globalproject.info (@global\_project) November 26, 2019 Il sindaco Brugnaro ha incontrato il capo dello Stato, questa mattina, Sergio Mattarella, e a lui ha espresso gratitudine per «l' affetto e la vicinanza che, anche nei giorni terribili dell' acqua alta, ha sempre dimostrato per Venezia». Sul tavolo ci sarà l' emergenza. Il cambiamento climatico, l' alluvione e il dopo alluvione del 12 novembre scorso, le grandi opere, il rifinanziamento della legge Speciale, le navi. Le navi Le crociere «che assediano la laguna», e il porto commerciale, scrive il presidente della Municipalità di Venezia Murano Burano, Giovanni Martini -. Due cose da tenere distinte. Il porto commerciale, che è parte integrante della storia economica e politica di Venezia, oggi è chiamato a fare scelte radicali. Le crociere sono invece frutto della globalizzazione turistica che cerca di imporre regole, costi e danni». «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 dell' Ambiente Sergio Costa mi aveva assicurato che sarebbero stati sbloccati entro la fine dell' anno. E poi ci sono altri 178 milioni firmati sempre dal governo».

**illimity** Sei pronto a guardare oltre? Entra in illimitybank.com [APRI IL CONTO](#)

**VENEZIATODAY** Cronaca

**HAPPY FRIDAY** Vivi lo shopping a Mestre **VENERDI 29 NOVEMBRE 2019** dalle ore 18:00

Vieni a scoprire in centro a Mestre le promozioni commerciali degli esercizi aderenti, le iniziative di spettacolo, musica e molto altro.

**BLACK FRIDAY**

**Cronaca**

### Il Comitato per Venezia riunito a Roma. No grandi navi a Montecitorio

Il sindaco Luigi Brugnaro ha incontrato il capo dello Stato Sergio Mattarella. I movimenti No Nav e FridaysForFuture di Venezia-Mestre hanno esposto i loro striscioni davanti a Montecitorio

**La relazione** novembre 2019

**I più letti oggi**

- La festa - un'opera del settecento per ricordare Venezia di 20 secoli fa
- A Cavallino si è aperta una nuova stagione di arte
- Fridays for Future: il movimento ambientalista di 20 milioni di persone
- È qui il nuovo mercato di Mestre

**Video del giorno**

**D**opo due anni è tornato a riunirsi il comitato per Venezia, oggi 26 novembre, a Roma. Nel 2017 c' erano il ministro dei Trasporti Graziano Delrio, la Regione di Luca Zaia, il Comune di Venezia di Luigi Brugnaro, il Comune di Chioggia di Alessandro Ferro, Mira di Marco Dori, Jesolo di Valerio Zoggia, Roberta Nesto di Cavallino Treporti e il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale Pino Musolino. Come allora, il sottosegretario all' Economia oggi è il veneziano Pier

## Decisione sulle crociere prima di Natale Il sindaco vede Mattarella: è la mia guida

Martella: gettate le basi per la governance. Baretta: strategia verso il futuro

F. B.

ROMA Navi? Non era all'ordine del giorno. Il ritornello è lo stesso, poco importa se la risposta è del premier, del ministro alle Infrastrutture, del sindaco o del presidente della Regione. Se ne riparerà, la prossima volta, che comunque sarà presto: «Prima di Natale», dice il presidente del Consiglio Giuseppe Conte. Nell'ultimo Comitato del 7 novembre 2017, l'alternativa al passaggio delle crociere davanti a San Marco era la priorità. Questa volta ce n'erano altre, dopo l'acqua grande di due settimane fa. Il ministro Paola De Micheli ha bisogno di tempo per studiare il dossier, anche se l'intenzione è quella di spostare già dal prossimo anno fino a duecento navi a **Porto Marghera**. Saranno comparate (ancora una volta) tutte le soluzioni, per individuare quella migliore e più compatibile. Sarà l'argomento principe del Comitato di Natale, che dovrà fare il punto anche sulle commissioni su governance del Mose e Legge speciale. «Il presidente della Repubblica è sempre molto vicino alla nostra città», dice Luigi Brugnarò. Ieri mattina infatti, prima dell'incontro a Palazzo Chigi, accompagnato dal capo di gabinetto Morris Ceron il sindaco ha incontrato il Capo dello Stato, che era stato il primo a chiamarlo la notte dell'acqua grande. «L'ho ringraziato a nome di tutti i cittadini per l'affetto e la vicinanza che, anche nei giorni terribili della marea record, ha sempre dimostrato per Venezia - confessa il sindaco - Sono anni che mi ascolta e mi sostiene: come il patriarca è la mia guida spirituale, lui è quella morale, sono cose importanti. E' precisissimo, è informato di tutto, vuole sapere, capire, conoscere... E agisce, perché la città è nel suo cuore, ma questo l'ha dimostrato in quattro anni. E' sempre presente al nostro fianco». E se il sottosegretario all'Economia Pier Paolo Baretta ieri ha sottolineato la responsabilità del governo «di essersi assunto in pieno i problemi di Venezia e della sua laguna» («Finalmente il dibattito istituzionale si inserisce in una strategia che guarda sia all'emergenza che al futuro», dice), il sottosegretario alla presidenza del Consiglio Andrea Martella evidenzia come «il Comitato ha segnato un punto fermo e costruttivo, non solo dal punto di vista dei finanziamenti, ma perché ha posto le basi per un ridisegno della governance su Venezia e per un metodo basato sulla trasparenza». Il Comitato ha poi finalmente ripartito i 65 milioni di legge speciale per gli anni 2018 e 2019, fermi da mesi in attesa del via libera: 46 milioni a Venezia, 9 a Chioggia, quasi 3 a Cavallino, 1,7 a Mira e Jesolo e poi 750 mila a Musile, Quarto d'Altino, Campagna Lupia e Codevigo. «Un risultato storico per i Comuni di gronda - commenta soddisfatto Marco Dori, sindaco di Mira - Per la prima volta il governo ha stanziato risorse della Legge speciale per il Comune che rappresento».

PRIMO PIANO

Maltempo e maree La prevenzione

### Mose finito e 3 miliardi in 10 anni

Le richieste di Zaia e Brugnarò, la risposta del governo: 100 milioni subito e 325 per finire le dighe: «Ma per quest'opera non ci sarà un euro in più»



**Decisione sulle crociere prima di Natale Il sindaco vede Mattarella: è la mia guida**  
Martella getta le basi per la governance. Baretta strategico verso il futuro

Il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, ha incontrato il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, martedì 27 novembre a Palazzo Chigi. Il sindaco è accompagnato dal capo di gabinetto Morris Ceron. In alto a sinistra: il sindaco con il presidente della Repubblica. In alto a destra: il sindaco con il ministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli. In basso: il sindaco con il sottosegretario all'Economia, Pier Paolo Baretta.

## Crociere a Natale è giunta l' ora anche per il porto

L' APPUNTAMENTO dal nostro inviato ROMA Tra meno di un mese, di nuovo tutti a Roma. E stavolta per parlare, anche, di Grandi Navi. «Ci aggiorneremo presto, prima di Natale ci sarà un altro Comitato», ha detto il presidente del Consiglio dei ministri, Giuseppe Conte, durante la conferenza stampa tenutasi ieri sera a Palazzo Chigi cui hanno partecipato i ministri alle Infrastrutture Paola De Micheli e all' Ambiente Sergio Costa, oltre al capo della Protezione civile nazionale Angelo Borrelli per fare il punto anche sui disastri in Liguria. Il prossimo Comitato avrà dunque un duplice scopo: capire cosa è stato fatto nell' arco di un mese da parte delle tre commissioni annunciate (governance del Mose, ridefinizione della Legge speciale, tavolo informativo guidato dal prefetto di Venezia) e riprendere il filo del discorso sulle navi da crociera e su dove farle passare una volta chiusi il bacino di San Marco e il canale della Giudecca. Nel 2017 la decisione del Comitato presieduto dall' allora ministro Delrio aveva individuato la soluzione di Marghera, poi il governo giallo-verde con il ministro Toninelli ha ribaltato gli scenari. Prima di Natale si ricomincia e intanto il presidente del Porto **Pino Musolino** ha già consegnato, nel Comitato di ieri, due documenti tecnici. Perché, al di là del passaggio delle navi davanti a San Marco, c' è da capire cosa succederà per il traffico portuale quando funzionerà il Mose: la proposta è di avere regole specifiche per i porti di Venezia e Chioggia e una sorta di torre di controllo con relativi finanziamenti. LA MANIFESTAZIONE E a propositi di grandi navi, ieri a Roma sono arrivati anche gli attivisti di No Grandi Navi e di Fridays for Future: annunciati in un centinaio, in realtà erano una quarantina. Striscioni, bandiere e un documento consegnato al segretario particolare del premier per dire stop al Mose. «Il Mose non funzionerà mai, anche se può essere che il presidente del Consiglio Giuseppe Conte certe cose non le sappia, in ogni caso dobbiamo convincerlo a non attuare l' opera», ha detto Marta Canino, delegata dei comitati No Grandi Navi e No Mose: «Il premier deve sapere che il Mose è un' opera morta e sepolta, anche perché non tiene conto del cambiamento del clima». Into, però ci sono i soldi per finirlo. Al.Va. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Carburanti, la frode dell'Iva: 4 arresti

*'Maxi -evasione scoperta dalla Guardia di finanza di Venezia Il gasolio acquistato all' estero riforniva 150 distributori veneti Fratello e sorella commercialisti e due operatori petroliferi accusati di aver guadagnato 37 milioni grazie alle fatture false*

DAVIDE TAMIELLO

L' INCHIESTA **VENEZIA** Il carburante acquistato all' estero passava attraverso un intricato sistema di scatole cinesi, tra società cartiere e prestanome, per un unico obiettivo: evadere l' Iva. Secondo le indagini del nucleo di polizia tributaria della Guardia di finanza di **Venezia**, la cosa era riuscita anche piuttosto bene visto che erano riusciti a guadagnare 37 milioni in poco più di due anni. L' indagine Red line, coordinata dalla procura di Roma, ha portato a quattro arresti e 86 indagati. In carcere Domenico Gallo, 63 anni, calabrese di Bovalino (Reggio Calabria) ma di fatto stabile a Roma, mentre ai domiciliari sono finiti la sorella, Giuseppina Gallo, 69 anni, e i due milanesi Walter Bovati, 72 anni, e Marzio Buscaglia, 52 anni, operatori nel campo del petrolio. Tutti e quattro pregiudicati (i Gallo hanno precedenti per truffa, e nel 2017 erano finiti nel mirino della magistratura per una vicenda di corruzione legata alla linea dell' alta velocità Milano Genova, mentre Bovati era stato condannato per gestione rifiuti non autorizzata e Buscaglia per riciclaggio, tentata estorsione e detenzione di armi) sono accusati di associazione per delinquere per reati tributari, dichiarazione fraudolenta, fatture false e indebita compensazione. Il loro carburante esentasse aveva rifornito circa 150 distributori di tutto il Veneto. COSTOLA D' INDAGINE L' inchiesta è una costola dell' indagine Light fuel del 2017, partita dai prezzi stracciati per il pieno di super o di gasolio nelle pompe cosiddette bianche di tutta Italia, grazie a fornitori che praticavano sconti anche del 22%. I finanziari hanno scoperto che parte di quel gasolio era nelle mani di uno studio di commercialisti di Roma, l' Intermedia di largo Fontanella di Borghese, gestito dai fratelli Gallo. Tramite gli approfondimenti bancari e l' acquisizione dei documenti, emergono anche le altre due figure milanesi, consulenti nel campo della vendita dei carburanti: da questo sodalizio, parte un sistema che ha permesso di non pagare l' Iva su 270 milioni di litri di carburante per un totale di 300 milioni di euro. COME FUNZIONAVA Il prodotto arrivava da paesi comunitari, importato dalla Bpp di Mantova, al **porto di Venezia** e stoccato nel deposito della Decal Spa di Marghera (che era completamente all' oscuro dei traffici messi in atto dal gruppo). Da qui, il carburante veniva acquistato dalla Siro di Corbetta (Milano), per poi essere ceduto in vari passaggi alle varie cartiere (senza mai muoversi fisicamente, però, dal deposito di Marghera). Dunque, la Siro vendeva alla Live Energy di Viterbo, che lo acquistava senza Iva perché carburante destinato all' esportazione. Solo che quel gasolio, in realtà, schermato da falsa documentazione, rimaneva in Italia. A quel punto, la Live Energy rivendeva il prodotto con Iva sottocosto alla Dg Service di Roma che a sua volta lo cedeva con un ultimo passaggio nuovamente alla Siro. Un percorso circolare che aveva sempre la stessa regia: tutte le ditte, infatti, erano riconducibili al quartetto, per poi rivendere il carburante con accisa a 1,16 euro al litro quando era stato acquistato a 0,33. Questo avveniva fino alla fine del 2016. Poi, la Siro viene fatta morire e dalle sue ceneri nasce la Siro Trade di Roma, che acquista il ramo d' azienda della società, in modo da farsi passare i falsi crediti d' imposta (recuperi per le sedi svantaggiate, visto che prima la ditta aveva sede in Calabria) e compensare così l' Iva. I due milanesi, nel 2017, creano una nuova società, la G&P Srl, con cui fanno lo stesso gioco. Morale: 31 milioni evasi con il giro, 6 con il secondo.



## Il Gazzettino

Venezia

---

Nell' affare era implicata una miriade di altre società satellite, da qui gli 86 indagati, tra cui un notaio di Roccella Ionica (Reggio Calabria) che aveva facilitato la cessione del ramo d' azienda della Siro. Ieri i sequestri per centinaia di migliaia di euro tra conti correnti, patrimonio immobiliare e beni vari. A casa di Buscaglia (che aveva dichiarato al fisco un reddito annuo di 24mila euro lordi), i finanziari hanno trovato (e sequestrato) centomila euro in contanti e numerosi orologi di lusso. La gestione della contabilità dell' associazione criminale era affidata a Giuseppina Gallo: il nome dell' indagine, Red line, deriva dalle spunte a penna rossa sui suoi registri. Ulteriori indagini verranno svolte per approfondire se vi fossero legami con le cosche ndranghetiste calabresi. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

# Venezia Today

Venezia

## Frode sull' Iva dei carburanti: 4 arresti e sequestri per 37 milioni di euro

*Le indagini della guardia di finanza sono partite nel 2016: numerosi distributori della provincia avevano prezzi alla pompa troppo bassi. Denunciate 86 persone*

Le indagini erano partite nel 2016, quando il Nucleo di polizia economico finanziaria della guardia di finanza aveva individuato molti distributori di carburante nel Veneziano con prezzi alla pompa sensibilmente inferiori rispetto alla media del mercato. Una circostanza resa possibile dall' evasione dell' Iva sui trasferimenti tra le diverse imprese della filiera commerciale. Nella prime ore di oggi, i baschi verdi lagunari, in collaborazione con i carabinieri di Roma, hanno disposto la custodia cautelare per due intermediari calabresi, fratello e sorella, che avevano base in uno studio professionale di Roma, e per 2 "esperti" di prodotti petroliferi di Milano. Le accuse di cui sono imputati sono associazione per delinquere, finalizzata ai reati di dichiarazione fraudolenta, omessa e infedele, utilizzo di fatture false e indebita compensazione di imposte. Quattro arresti e sequestri Parallelamente agli arresti, i finanziari hanno sequestrato quote societarie, disponibilità finanziarie e 48 immobili situati nelle province di Milano, Novara, Parma e Reggio Calabria del valore complessivo di 37 milioni di euro, corrispondenti al profitto illecito dell' Iva non versata su oltre 270 milioni di litri di carburante. Il modus operandi della banda Le indagini della fiamme gialle hanno permesso di ricostruire il modus operandi della banda, che interponeva nella filiera commerciale numerose società risultate poi di fatto "cartiere", tutte gestite dal sodalizio criminale. Nello specifico, una società con sede in provincia di Milano era incaricata di acquistare petrolio da fornitori comunitari che giungevano via mare al porto di Venezia, dove veniva poi stoccato presso un deposito costiero. Il carburante era poi ceduto ad un' altra impresa senza l' applicazione dell' Iva, che lo rivendeva sottocosto e con Iva esposta ad un' ulteriore azienda della filiera illecita, che a propria volta lo retrocedeva alla prima società acquirente. Tutti i trasferimenti erano cartolari, in quanto il prodotto non usciva mai dal deposito costiero di Venezia, da dove veniva estratto solo per essere venduto ai distributori stradali del Nordest. Altri frodi Lo schema fraudolento è stato nel tempo più volte modificato. In un primo caso utilizzando un' altra società con sede a Roma, che ha ceduto il carburante estratto dal deposito veneziano per rivenderlo direttamente a clienti finali applicando l' Iva, che veniva però compensata con falsi crediti d' imposta, ceduti da altre società gestite presso lo studio professionale romano. In un secondo caso, invece, interponendo una società incaricata di acquistare il prodotto da un' impresa inglese senza applicazione dell' Iva, ceduto poi a clienti finali con l' imposta, che però non veniva versata all' erario. Il profitto dell' Iva evasa è stato poi monetizzato dall' organizzazione mediante il trasferimento di ingenti somme di denaro verso soggetti economici compiacenti con sede dichiarata all' estero (Cina, Hong Kong, Taiwan), nonché verso molte società cartiere operanti nell' area campana, i cui amministratori prestanome provvedevano a loro volta al sistematico prelievo di denaro contante presso molteplici uffici postali. Denunciate 86 persone Ad oggi, le attività investigative hanno permesso di individuare 65 società coinvolte nella frode, situate in tutto il territorio nazionale e sfruttate nel triennio 2016/2018 per emettere fatture false per 235 milioni di euro e per utilizzare in compensazione falsi crediti d' imposta per 26 milioni di euro. Sono state in tutto 86 le persone denunciato a vario titolo per i reati di associazione a delinquere, omessa ed infedele presentazione delle dichiarazioni fiscali, emissioni di fatture false, compensazione indebita d' Iva e riciclaggio e autoriciclaggio di denaro.

VENEZIA TODAY Cronaca

LE CITTÀ DELLA FESTA

HAPPY FRIDAY

Vivi lo shopping a Mestre

VENERDI 29 NOVEMBRE 2019 dalle ore 15:00

SHIPPING • EVENTI • MUSICA

Vieni a scoprire in centro a Mestre le promozioni commerciali degli esercizi aderenti, le iniziative di spettacolo, musica e molto altro.

BLACK FRIDAY

Cronaca

**Frode sull' Iva dei carburanti: 4 arresti e sequestri per 37 milioni di euro**

Le indagini della guardia di finanza sono partite nel 2016: numerosi distributori della provincia avevano prezzi alla pompa troppo bassi. Denunciate 86 persone

La Redazione

29 NOVEMBRE 2019 9:20

I più letti di oggi

Ad oggi, vengono nel territorio per Venezia il 2019

Foto: M. Caraglio - Olycom / Olycom - Olycom / Olycom

Il profitto dell' Iva evasa è stato poi monetizzato dall' organizzazione mediante il trasferimento di ingenti somme di denaro verso soggetti economici compiacenti con sede dichiarata all' estero (Cina, Hong Kong, Taiwan), nonché verso molte società cartiere operanti nell' area campana, i cui amministratori prestanome provvedevano a loro volta al sistematico prelievo di denaro contante presso molteplici uffici postali. Denunciate 86 persone

Ad oggi, le attività investigative hanno permesso di individuare 65 società coinvolte nella frode, situate in tutto il territorio nazionale e sfruttate nel triennio 2016/2018 per emettere fatture false per 235 milioni di euro e per utilizzare in compensazione falsi crediti d' imposta per 26 milioni di euro. Sono state in tutto 86 le persone denunciato a vario titolo per i reati di associazione a delinquere, omessa ed infedele presentazione delle dichiarazioni fiscali, emissioni di fatture false, compensazione indebita d' Iva e riciclaggio e autoriciclaggio di denaro.

Quattro arresti e sequestri

## Tresse e fanghi, nuovo rinvio in Commissione Salvaguardia E il Porto va verso lo sciopero

**SALVAGUARDIA MESTRE** Un altro rinvio e non si è ancora capito del tutto perché. La Commissione di Salvaguardia, riunitasi ieri mattina per decidere se autorizzare o meno la collocazione di un milione di metri cubi di fanghi sull' isola delle Tresse, ha aggiornato l' incontro a metà dicembre, e ai primi del mese terrà una ristretta per indicare quali sono gli approfondimenti tecnici che i proponenti del progetto dovranno preparare. Gli operatori e i sindacati dei lavoratori portuali temevano l' ennesimo posticcio che, per loro, non è solo la solita burocrazia ma la differenza tra la vita e la morte del settore. I sindacati, in particolare, avevano sospeso il primo di tre giorni di sciopero generale proclamati per chiedere al ministero dell' Ambiente di sbloccare il Protocollo fanghi, fermo da tempo nei meandri della burocrazia romana, proprio per attendere l' esito della Salvaguardia. In attesa dell' approvazione del nuovo Protocollo fanghi da parte del ministero dell' Ambiente, la possibilità di sistemare sedimenti all' isola delle Tresse è fondamentale per garantire l' operatività del porto: il primo ottobre scorso, infatti, con una nuova ordinanza (la settima emanata in meno di due anni), la Capitaneria di porto ha ridotto a 10,20 metri i fondali, limitando l' accessibilità alle banchine, proprio perché non si possono scavare i canali nonostante l' **Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale (Adspmas)** abbia da tempo messo da parte 23 milioni di euro per i lavori. Scavando un milione di metri cubi di fanghi si potrebbe riportare il canale dei Petroli alla situazione ante ordinanza. «Abbiamo già perso una portacontainer di 8,500 container e prevedibilmente altre 7 navi oceaniche. A fine anno avremo perso 40 mila container e oltre 100 navi» avevano detto i Sindacati a metà ottobre proclamando lo stato di agitazione. Nei giorni scorsi, però, Italia Nostra ha fatto un sopralluogo all' isola delle Tresse e la presidente Lidia Fersuoch ha commentato: «Dal 94 abbiamo iniziato a tenere sotto controllo l' isola. È diventata una cosa mostruosa» parlando di una discarica di fanghi tossici, con un' altezza aumentata dai 4 metri e mezzo del 1994 a 9 metri e mezzo, e del pericolo che ne arrivino altri 3 milioni e mezzo di metri cubi portando l' altezza a oltre 12 metri. E aggiungendo che le ultime grandi acque alte indicano che c' è uno squilibrio lagunare. Il Porto e il Provveditorato alle opere pubbliche hanno risposto spiegando che, in realtà, sarà un milione di metri cubi di sedimenti, che non c' è inquinamento e che l' altezza aumenterà di un metro. Quanto alle acque alte, il professor Luigi D' Alpaos, massimo conoscitore delle criticità idrauliche del Veneto, nel libro Fatti e misfatti di idraulica lagunare spiega che tutte le analisi effettuate nel corso di molti anni dimostrano che il Canale dei petroli ha provocato incrementi di livelli massimi di marea del tutto trascurabili sul fenomeno delle acque alte. Nonostante tutto ciò, però, continuano critiche e allarmi ma soprattutto si continua a non decidere, persino sulla manutenzione ordinaria dei canali. E.T. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Primo Piano

### I sindaci presentano il conto Salvaguardia, soldi sbloccati

Il maltempo ha provocato danni per 13 milioni • Rispetti i 205 milioni fermi da tempo, fino al 2026 a Jesolo, richieste di aiuto anche da Abc Comuni • Ci saranno 60 milioni in più per la Grande Laguna

Comune	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	TOTALE
VENEZIA	10.000.000	10.250.000	10.500.000	10.750.000	11.000.000	11.250.000	11.500.000	11.750.000	100.000.000
CHIUSANO	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	8.000.000
PIAVE	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	8.000.000
SPRESO	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	8.000.000
CHIALZANO	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	8.000.000
MONTEBELLUNA	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	8.000.000
CHIAMPELLANA	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	8.000.000
CHIOGGIA	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	1.000.000	8.000.000
<b>TOTALE</b>	<b>16.000.000</b>	<b>16.250.000</b>	<b>16.500.000</b>	<b>16.750.000</b>	<b>17.000.000</b>	<b>17.250.000</b>	<b>17.500.000</b>	<b>17.750.000</b>	<b>136.000.000</b>

### Tresse e fanghi, nuovo rinvio in Commissione Salvaguardia E il Porto va verso lo sciopero

LA DEDICAZIONE DEL PRIMO GIORNO DI SCIOPERO PER IL PROTOCOLLO FANGHI. I SINDACATI LAVORATIVI DELLA GRANDE LAGUNA - TUTTO BENE

PER CHIUSANO E PALERMO DUEPULSA IL SINDACO FAIAD E I SOCCORRITORI PER IL MOSE



## La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

### «Gpl e Porto commerciale coesistenza impossibile» La ditta: sicurezza garantita

*Il Comitato torna all'attacco: l'impianto porterà solo problemi Costa Bioenergie ai Ministeri: sul piano regolatore portuale esiste già un progetto autorizzato*

Elisabetta B. Anzoletti CHIOGGIA. «Gpl e Porto commerciale non possono coesistere». Torna a ribadirlo il comitato Rilancio del Porto all'indomani dell'annuncio del Ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli su una possibile soluzione legislativa per fermare l'impianto. I portuali tirano in ballo i problemi di sicurezza, ma proprio sulla sicurezza nei giorni scorsi Costa Bioenergie aveva inviato al Mise e al Mit (cofirmatari del decreto autorizzativo del 2015) una nota in cui respingeva punto su punto tutte le criticità sollevate dal Comune e dal comitato. «I Ministri coinvolti dovrebbero tenere in considerazione alcuni elementi nella discussione sulla soluzione che vogliono identificare», si legge nella nota della società, «Il problema della sicurezza per eventi incidentali non esiste, come testimoniato dal Ctr, il comitato tecnico regionale, e dalla commissione prefettizia che sta elaborando il Piano di emergenza esterna; non esiste nemmeno un problema legato all'omissione della normativa di sicurezza sia lato deposito che trasporto via mare o via terra; le problematiche sulla "banchina A" (pregresse al progetto di Costa Bioenergie) impattano solo sull'operatività del deposito e non sulla sua sicurezza; sul Piano regolatore portuale esiste già un progetto autorizzato e il solo cambio parziale di prodotto non impatta sullo strumento; non esistono problemi di impatto ambientale sulla laguna; si è disposti a spendere denaro pubblico pur di risolvere una vicenda creata ad arte, fermando il deposito senza valutare le reali opportunità economiche di sviluppo portuale che un traffico costante garantirebbe anche in termini di servizi portuali, oggi non presenti». La visione delle imprese portuali, però, è di tutt'altro genere. «Qualcuno pensava di indorare la pillola parlando di pseudo assunzioni di personale, di traffico portuale in aumento e di servizi nautici», spiega il presidente del Comitato Porto Alfredo Calascibetta, «Di certo qualcuno che non conosce la realtà del Porto di Chioggia. L'impianto porterà solo problemi, riduzione del lavoro e dell'occupazione. Da 40 anni a Chioggia esistono regolari e ottimi servizi tecnico-nautici, con eccellente servizio di rimorchiatori, piloti e ormeggiatori. L'arrivo delle gasiere bloccherà l'attività del Porto commerciale, gli armatori dopo i primi stop cambieranno rotta perché i costi della sosta forzeranno. Le gasiere cancelleranno anche qualsiasi possibilità di sviluppo della crocieristica. Senza contare le falle nell'ambito della sicurezza, con gasiere che passano a 15 metri dalle case e un unico canale navigabile di ingresso e di uscita dal Porto. È evidente che il Prg del Porto dovrà essere stravolto perché il transito delle gasiere ne muta la natura da commerciale ad industriale». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



## World Maritime Day a Venezia - Il Ruolo femminile nel Cluster marittimo

26 Nov, 2019 Celebrazioni a **Venezia** del World Maritime Day, il 29 novembre, dedicato da IMO, al tema: 'Empowering Women in the Maritime Community'. **VENEZIA** - Il World Maritime Day sbarca a **Venezia** - Alla prevista presenza del ministro delle Pari Opportunità Elena Bonetti e delle massime autorità cittadine e di associazioni di categoria il Propeller Club Port of Venice celebrerà il 29 novembre con inizio alle 9.30, al Centro Congressi di Confindustria **Venezia** - Rovigo al VEGA a Mestre, il World Maritime Day portando dalla viva voce di altrettante prestigiose relatrici esperienze e progetti di vita e di lavoro delle tante imprenditrici e/o dirigenti di enti pubblici e ufficiali delle Capitanerie di **Porto**, professioniste che operano nei tanti settori del cluster marittimo, della blue economy, della cantieristica, del turismo nautico e del mondo del trasporto. Con questa nostra iniziativa, che per la prima volta dopo Genova, Napoli e Trieste, approda a **Venezia** - anticipa Massimo Bernardo presidente del Propeller - vorremmo fosse riscritta una delle più importanti pagine di quella virtuale antologia che narra di luci ed ombre di quelle tante donne impegnate nel mondo del lavoro e del sociale e che chiedono diritti più che opportunità sia nel mondo del lavoro che in quello del sociale. Da parte sua la coordinatrice del meeting e socia del Propeller Anna Carnielli, avvocato marittimista, spiega. 'E' importante lavorare per aspirare ad un' autentica alleanza fra uomo e donna, sia fuori che dentro casa: oggi giorno le ragazze, infatti, studiano e desiderano realizzare a pieno il loro potenziale nei vari ambiti. Per questo motivo è auspicabile sostegno reciproco in un percorso legittimo. Nel lavoro la 'competenza' deve essere il vero e unico elemento di discriminazione. Il Propeller Club Port of Venice, ha colto l' invito dell' IMO ( International Maritime Organization ) ed ha organizzato il convegno, moderato dalla giornalista Lucia Nappi, in cui le Donne rappresentative del settore e le Istituzioni avranno occasione di portare le loro testimonianze personali e creare tavoli di confronto per dibattiti sul tema, in un settore (quello dello shipping) che le vede impegnate e rappresentate ai vari livelli ma solo nella percentuale del 2%.

**PROGRAMMA**  
 Ore 9.30-9.35 **VIDEOMESSAGGIO** Kitack Lim, Segretario Generale IMO  
 Ore 9.35-9.45 **INTRODUZIONE** Massimo Bernardo, Presidente Propeller Club Port of Venice  
 Anna Carnielli, Avvocato marittimista - Socia Propeller Club Port of Venice  
 Ore 9.45-10.15 **SALUTI ISTITUZIONALI** Piero Pellizzari, CA (CP) Direttore Marittimo e Comandante del **Porto** di Venezia  
 Rita Rigoni, Consigliere I Sez. della Corte d' Appello di Venezia  
 Silvia Cavallarin, Consigliera di parità Comune di Venezia  
 Ermelinda Damiano, Presidente del Consiglio Comunale di Venezia  
 Maurizio Masciopinto, Questore della Provincia di Venezia  
 Saluti istituzionali da parte del Presidente della Regione Veneto  
 Elena Bonetti, Ministro per la famiglia e le pari opportunità  
 Ore 10.15-10.25 **INTERVENTO D' APERTURA** - 'Donne perdute nella storia e il mare' Lucia Nadin, Professoressa esperta in cultura e storia delle popolazioni dell' Adriatico  
**TAVOLI DI DISCUSSIONE:**  
 Modera: Lucia Nappi, Giornalista specializzata nel settore marittimo, Socia Wista Italy  
 Ore 10.25-11.45 **PRIMA TAVOLA ROTONDA** 'Lavoro: team misti e ruoli nel cluster marittimo'  
 Francesca Rosaria Rita Messina, Responsabile Area Legale Agenzia Dogane, Direzione Regionale Veneto- Friuli **Venezia**  
 Giulia Giuliana Bonaretti, C.C.(CP) Capitaneria di **Porto** di Venezia  
 Marchiori Antonella, Titolare AGESTAR - agenzia marittima - Shipping Agent  
 Katia Verardo, FINEST - Responsabili di Progetto Investment Department Banker  
 Claudia Marcolin, Amministratore Delegato di DBA Lab SpA, Socia Wista Italy - Ore 11.45-12.45 **SECONDA TAVOLA ROTONDA** 'Gender pay gap e diporto nautico: proposte'  
 Maria Giovanna Girardi, T.V.(CP) Comandante uff. m.mo di Caorle  
 Daniela Donadello, AD **Porto** turistico di Jesolo  
 Roberta Coppa - Pilota **Porto** di **Venezia** (prima donna pilota italiana)  
 Rosalba Crosera, CEO Cantiere

World Maritime Day a Venezia - Il Ruolo femminile nel Cluster marittimo

29 Nov 2019

Celebrazioni a Venezia del World Maritime Day, il 29 novembre, dedicato da IMO al tema: 'Empowering Women in the Maritime Community'.

**VENEZIA** - Il World Maritime Day sbarca a Venezia - Alla prevista presenza del ministro delle Pari Opportunità Elena Bonetti e delle massime autorità cittadine e di associazioni di categoria il Propeller Club Port of Venice celebrerà il 29 novembre con inizio alle 9.30, al Centro Congressi di Confindustria Venezia - Rovigo al VEGA a Mestre, il World Maritime Day portando dalla viva voce di altrettante prestigiose relatrici esperienze e progetti di vita e di lavoro delle tante imprenditrici e/o dirigenti di enti pubblici e ufficiali delle Capitanerie di Porto, professioniste che operano nei tanti settori del cluster marittimo, della blue economy, della cantieristica, del turismo nautico e del mondo del trasporto.

Con questa nostra iniziativa, che per la prima volta dopo Genova, Napoli e Trieste, approda a Venezia - anticipa Massimo Bernardo presidente del Propeller - vorremmo fosse riscritta una delle più importanti pagine di quella virtuale antologia che narra di luci ed ombre di quelle tante donne impegnate nel mondo del lavoro e del sociale e che chiedono diritti più che opportunità sia nel mondo del lavoro che in quello del sociale. Da parte sua la coordinatrice del meeting e socia del Propeller Anna Carnielli, avvocato marittimista, spiega. 'E' importante lavorare per aspirare ad un' autentica alleanza fra uomo e donna, sia fuori che dentro casa: oggi giorno le ragazze, infatti, studiano e desiderano realizzare a pieno il loro potenziale nei vari ambiti. Per questo motivo è auspicabile sostegno reciproco in un percorso legittimo. Nel lavoro la 'competenza' deve essere il vero e unico elemento di discriminazione. Il Propeller Club Port of Venice, ha colto l' invito dell' IMO ( International Maritime Organization ) ed ha organizzato il convegno, moderato dalla giornalista Lucia Nappi, in cui le Donne rappresentative del settore e le Istituzioni avranno occasione di portare le loro testimonianze personali e creare tavoli di confronto per dibattiti sul tema, in un settore (quello dello shipping) che le vede impegnate e rappresentate ai vari livelli ma solo nella percentuale del 2%.

**PROGRAMMA**  
 Ore 9.30-9.35 **VIDEOMESSAGGIO** Kitack Lim, Segretario Generale IMO  
 Ore 9.35-9.45 **INTRODUZIONE** Massimo Bernardo, Presidente Propeller Club Port of Venice  
 Anna Carnielli, Avvocato marittimista - Socia Propeller Club Port of Venice  
 Ore 9.45-10.15 **SALUTI ISTITUZIONALI** Piero Pellizzari, CA (CP) Direttore Marittimo e Comandante del Porto di Venezia  
 Rita Rigoni, Consigliere I Sez. della Corte d' Appello di Venezia  
 Silvia Cavallarin, Consigliera di parità Comune di Venezia  
 Ermelinda Damiano, Presidente del Consiglio Comunale di Venezia  
 Maurizio Masciopinto, Questore della Provincia di Venezia  
 Saluti istituzionali da parte del Presidente della Regione Veneto  
 Elena Bonetti, Ministro per la famiglia e le pari opportunità  
 Ore 10.15-10.25 **INTERVENTO D' APERTURA** - 'Donne perdute nella storia e il mare' Lucia Nadin, Professoressa esperta in cultura e storia delle popolazioni dell' Adriatico  
**TAVOLI DI DISCUSSIONE:**  
 Modera: Lucia Nappi, Giornalista specializzata nel settore marittimo, Socia Wista Italy  
 Ore 10.25-11.45 **PRIMA TAVOLA ROTONDA** 'Lavoro: team misti e ruoli nel cluster marittimo'  
 Francesca Rosaria Rita Messina, Responsabile Area Legale Agenzia Dogane, Direzione Regionale Veneto- Friuli Venezia Giulia  
 Giulia Giuliana Bonaretti, C.C.(CP) Capitaneria di Porto di Venezia  
 Marchiori Antonella, Titolare AGESTAR - agenzia marittima - Shipping Agent  
 Katia Verardo, FINEST - Responsabili di Progetto Investment Department Banker  
 Claudia Marcolin, Amministratore Delegato di DBA Lab SpA, Socia Wista Italy - Ore 11.45-12.45 **SECONDA TAVOLA ROTONDA** 'Gender pay gap e diporto nautico: proposte'  
 Maria Giovanna Girardi, T.V.(CP) Comandante uff. m.mo di Caorle  
 Daniela Donadello, AD Porto turistico di Jesolo  
 Roberta Coppa - Pilota Porto di Venezia (prima donna pilota italiana)  
 Rosalba Crosera, CEO Cantiere

Toremar  
 MARCHI MARIITIMA  
 ALDO SPADONI  
 Telefono - 0586 248111  
 Fax 0586 248200

CTN  
 COMPAGNIA TIRRENICA DI NAVIGAZIONE

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

# Corriere Marittimo

Venezia

---

Nautico CROSERAElena ed Elisabetta Tramontin, titolari D.co Tramontin & Figli - gondoleMarina Spinadin , titolare PRORAVIA e organizzatrice della Regata Rosa di VeneziaOre 12.45-13.00 CONCLUSIONIAnna Carnielli , Avvocato marittimista - Socia Propeller Club Port of VeniceMassimo Bernardo , Presidente Propeller Club Port of Venice.

## Il Vostro Giornale

Savona, Vado

### Savona Terminal Auto, i sindacati annunciano: "Tre lavoratori riassunti, altri tre ricollocati in imprese portuali"

*"Non è che un inizio, in quanto è necessario discutere di alcuni argomenti imprescindibili per migliorare la sicurezza e la vita, sia lavorativa che extralavorativa dei dipendenti del terminal"*

Savona . Dopo diversi incontri con l' **Autorità di Sistema** Portuale del Mar Ligure Occidentale e Savona Terminal Auto, le segreterie sindacali hanno raggiunto un accordo "che prevede la riassunzione in Sta di tre dei sei lavoratori in scadenza di contratto e non rinnovati lo scorso ottobre, mentre i restanti saranno ricollocati in imprese portuali entro il 31 gennaio 2020". "Non è che un inizio, in quanto è necessario discutere di alcuni argomenti imprescindibili per migliorare la sicurezza e la vita, sia lavorativa che extralavorativa dei dipendenti del terminal, come la riorganizzazione del lavoro e la corretta applicazione del Ccnl dei porti. Pur consapevoli del buon risultato, ma preoccupati della situazione in cui sono stati catapultati i porti liguri dopo l' alluvione dello scorso 22 novembre e le procedure avviate per i controlli relativi ai possibili falsi report dei viadotti dell' autostrada A26, continueremo a vigilare perchè questa situazione non diventi strumento per alleggerire gli organici operativi portuali". "Ancora una volta constatiamo l' incapacità dell' imprenditoria italiana nel tutelare i propri guadagni svolgendo la manutenzione necessaria anche per la salvaguardia della vita di tutti i viaggiatori e trasportatori", concludono da Filt-Cgil Savona. Altre notizie di Savona Nuovo stop Costone rischia di staccarsi e precipitare sulla strada, ecco perchè è stato chiuso il Cadibona Crisi insoluta Vertenza filiera rinfuse, Pasa (Cgil): "Incontro urgente interministeriale" Nulla di fatto Savona Calcio, riunita la Terza Commissione: "Proroga di 30 giorni verso il debito con l' Agenzia delle entrate" Provvedimenti Emergenza viabilità nel savonese: ecco le misure per la mobilità degli studenti Dalla Home IN AGGIORNAMENTO Ancora allerta meteo arancione, ecco le decisioni sulle scuole Accertamenti Crollo A6, area sotto sequestro: prosegue l' indagine per disastro colposo peggioramento Aurelia a Finale Ligure: si potrebbero allungare i tempi per la riapertura al lavoro L' A6 potrebbe riaprire dopodomani: confermata assenza di vittime tra le macerie.



## Vesigna (Cgil Liguria) e Pasa (Cgil Savona): "Basta rimandare investimenti su ferrovie e strade"

GENOVA - Ecco il comunicato integrale della Cgil Liguria e Savona riguardo la situazione delle infrastrutture nella regione. Dopo il crollo del Ponte Morandi un altro viadotto del nostro sistema autostradale è stato travolto da una frana sull' autostrada A6 Savona - Torino e poche ore fa anche la chiusura della tratta della A26 fra l' allacciamento della A10 e lo svincolo di Masone. Fortunatamente non ci sono state vittime, ma il fatto risulta essere meramente fortuito. È stata spazzata via un' arteria fondamentale che collega l' entroterra savonese con la costa e la Provincia di Savona con il Piemonte. Un colpo durissimo all' economia della provincia, non fosse altro perché quella è la strada che percorrono i torinesi quando vengono al mare nel ponente ligure. La strada che dovrebbero prendere i tir in uscita dal **Porto di Vado** e di Savona per portare la merce a destinazione nell' entroterra valbormidese. Una strada obbligata perché le infrastrutture su ferro non ci sono e gli ultimi investimenti fatti su tracciato a binario unico risalgono all' unità d' Italia. In una regione come la Liguria con la più alta concentrazione di gallerie e viadotti, su un territorio idrogeologicamente fragile, misuriamo ormai quotidianamente le contraddizioni di un modello di sviluppo che non è sostenibile. Abbiamo imparato a convivere con le continue allerte. È però difficile pensare di poter convivere con le frane che ti vengono addosso e con i ponti che vengono giù. In questi anni si è consumata una sterile contrapposizione tra investire prioritariamente nelle infrastrutture o nella cura del territorio. Il risultato è sotto gli occhi di tutti: un fiume di parole e non succede mai nulla. Da questo punto di vista la Liguria e i liguri sperimentano sulla propria pelle anni di inerzia della politica. Nei prossimi giorni e per qualche settimana le parole d' ordine saranno lotta al dissesto idrogeologico e manutenzione delle infrastrutture. Tutto vero ma anni di incuria ci consegnano un quadro di difficile soluzione. Quando si parla di investire nella cura del territorio sappiamo che qualunque cifra non basterebbe se non si contrasta il fenomeno di abbandono delle aree interne, che vuol dire avere un progetto di sviluppo che vada al di là delle singole emergenze. In altre parole si tratta di investire le risorse del Piano di Sviluppo Rurale per creare occasioni di lavoro vero in agricoltura per continuare a vivere il territorio, soprattutto quelle aree interne che senza infrastrutture restano isolate dal resto del mondo. È importante che la politica faccia sentire la propria vicinanza nel momento della tragedia, ma è ancora più importante lavorare in silenzio per trovare le risposte giuste. La Liguria sconta un pesante ritardo rispetto al resto del paese. Non abbiamo ancora recuperato i posti di lavoro persi negli anni della crisi: mancano all' appello 30 mila posti di lavoro. E il lavoro che c' è, è un lavoro prevalentemente povero, a bassa intensità di lavoro, in altre parole contratti con poche ore di lavoro per giunta mal pagate e tanto part time involontario. Nei primi 6 mesi dell' anno c' è stato un calo generalizzato dei lavoratori dipendenti e i settori più colpiti sono proprio quelli delle costruzioni e del commercio. Siamo la regione dove la cassa integrazione, soprattutto quella straordinaria, cresce di più, con un balzo del 67% nei primi 10 mesi di quest' anno, quasi tutta concentrata nelle province di Genova e Savona. In particolare Savona ha conosciuto un pesante processo di deindustrializzazione che è culminato nel riconoscimento dell' area di crisi complessa a settembre del 2016. Un' opportunità che rischia di essere messa pesantemente in discussione dagli ultimi tragici avvenimenti e dai ritardi del Ministero competente. Dopo il decreto Genova è necessario un intervento straordinario per scongiurare il declino di tutto il ponente ligure. Servono investimenti certi sulle linee ferroviarie per le tratte Savona Torino con la posa del secondo binario e sulla direttrice Savona Alessandria. La messa in sicurezza e il ripristino delle strade provinciali da e per la Valbormida.

**GENOVA** - Ecco il comunicato integrale della Cgil Liguria e Savona riguardo la situazione delle infrastrutture nella regione.

**Dopo il crollo del Ponte Morandi un altro viadotto del nostro sistema autostradale è stato travolto da una frana sull'autostrada A6 Savona - Torino e poche ore fa anche la chiusura della tratta della A26 fra l'allacciamento della A10 e lo svincolo di Masone. Fortunatamente non ci sono state vittime, ma il fatto risulta essere meramente fortuito.**

**È stata spazzata via un'arteria fondamentale che collega l'entroterra savonese con la costa e la Provincia di Savona con il Piemonte. Un colpo durissimo all'economia della provincia, non fosse altro perché quella è la strada che percorrono i torinesi quando vengono al mare nel ponente ligure. La strada che dovrebbero prendere i tir in uscita dal Porto di Vado e di Savona per portare la merce a destinazione nell'entroterra valbormidese.**

**Una strada obbligata perché le infrastrutture su ferro non ci sono e gli ultimi investimenti fatti su tracciato a binario unico risalgono all'unità d'Italia. In una regione come la Liguria con la più alta concentrazione di gallerie e viadotti, su un territorio idrogeologicamente fragile, misuriamo ormai quotidianamente le contraddizioni di un modello di sviluppo che non è sostenibile. Abbiamo imparato a convivere con le continue allerte. È però difficile pensare di poter convivere con le frane che ti vengono addosso e con i ponti che vengono giù.**

**In questi anni si è consumata una sterile contrapposizione tra investire prioritariamente nelle infrastrutture o nella cura del territorio. Il risultato è sotto gli occhi di tutti: un fiume di parole e non succede mai nulla. Da questo punto di vista la Liguria e i liguri sperimentano sulla propria pelle anni di inerzia della politica. Nei prossimi giorni e per qualche settimana le parole d'ordine saranno lotta al dissesto idrogeologico e manutenzione delle infrastrutture. Tutto vero ma anni di incuria ci consegnano un quadro di difficile soluzione.**

**Quando si parla di investire nella cura del territorio sappiamo che qualunque cifra non basterebbe se non si contrasta il fenomeno di abbandono delle aree interne, che vuol dire avere un progetto di sviluppo che vada al di là delle singole emergenze. In altre parole si tratta di investire le risorse del Piano di Sviluppo Rurale per creare occasioni di lavoro vero in agricoltura per continuare a vivere il territorio, soprattutto quelle aree interne che senza infrastrutture restano isolate dal resto del mondo. È importante che la politica faccia sentire la propria vicinanza nel momento della tragedia, ma è ancora più importante lavorare in silenzio per trovare le risposte giuste. La Liguria sconta un pesante ritardo rispetto al resto del paese.**

**Non abbiamo ancora recuperato i posti di lavoro persi negli anni della crisi: mancano all'appello 30 mila posti di lavoro. E il lavoro che c'è, è un lavoro prevalentemente povero, a bassa intensità di lavoro, in altre parole contratti con poche ore di lavoro per giunta mal pagate e tanto part time involontario. Nei primi 6 mesi dell'anno c'è stato un calo generalizzato dei lavoratori dipendenti e i settori più colpiti sono proprio quelli delle costruzioni e del commercio. Siamo la regione dove la cassa integrazione, soprattutto quella straordinaria, cresce di più, con un balzo del 67% nei primi 10 mesi di quest'anno, quasi tutta concentrata nelle province di Genova e Savona. In particolare Savona ha conosciuto un pesante processo di deindustrializzazione che è culminato nel riconoscimento dell'area di crisi complessa a settembre del 2016. Un'opportunità che rischia di essere messa pesantemente in discussione dagli ultimi tragici avvenimenti e dai ritardi del Ministero competente. Dopo il decreto Genova è necessario un intervento straordinario per scongiurare il declino di tutto il ponente ligure.**

**Servono investimenti certi sulle linee ferroviarie per le tratte Savona Torino con la posa del secondo binario e sulla direttrice Savona Alessandria e sulla direttrice Savona Alessandria.**

- Cadibona in primis - dell' autostrada Savona Torino e Torino Savona , la costruzione del casello di Bossarino Vado Ligure e l' allargamento della strada a scorrimento veloce tra Vado Ligure, Quiliano e Savona, lo sblocco dei cantieri attinenti alla Aurelia Bis, il ripristino della linea funicolare delle Funivie che trasporta ed ambientalizza parte importante del trasporto delle rinfuse dal porto di Savona alla Valbormida ed infine il raddoppio ferroviario di ponente Finale Ligure - Andora. È in gioco il futuro di parte importante dell' economia ligure e piemontese. Approfondimenti Frana ad Altare, 25 persone sfollate e rete del gas interrotta Crollo viadotto su A6, Cozzi: Intervendiamo se il pericolo concreto" Cade dalla scala mentre lavora sul tetto di casa: morto un 65enne Emergenza traffico a Genova, il Comune: "Mezzi pubblici gratis per tutti" Allerta arancione in Liguria, scuole chiuse in alcuni comuni della regione Video Maltempo a Genova, Gambino: "Preoccupati per la frana dell' Aurelia" Maltempo a Genova, Bucci: "Nel capoluogo ancora alcune strade chiuse" Maltempo a Genova, Gambino: "Territorio martoriato, trattato male per troppo tempo" Chiusa A26, Toti e Bucci: "Genova torna agli anni '30, siamo in guerra" Commenti.

## Crollo Viadotto, Rixi (Lega): "Chiuso anche tratto A26: Liguria sempre più isolata. Dal governo nessun piano strutturale di interventi"

*"Sul monitoraggio delle infrastrutture non si può più perdere tempo. Ansifisa c'è e allora diventi operativa al più presto altrimenti continueremo a subire le emergenze anziché prevenirle"*

"Mentre in Liguria stanno chiudendo viadotti e tratti di autostrada rendendo la regione pressoché irraggiungibile, il governo nicchia, totalmente privo di un piano strutturale di interventi. Il nodo di Genova è al collasso, il porto di Genova e quello di Savona, la prima **Autorità di sistema portuale** del Paese, sono di fatto isolati: non possiamo neppure immaginare quali siano le ricadute sull'intera economia nazionale e su tutto l'indotto **portuale**. Il ministro De Micheli batte un colpo, non c'è tempo da perdere e convochi i concessionari autostradali per fare un piano strutturale di emergenza". Lo dichiara il deputato della Lega e responsabile nazionale Infrastrutture Edoardo Rixi a seguito della notizia della chiusura anche della A26, in entrambe le direzioni, nel tratto compreso tra l'allacciamento con A10 e svincolo di Masone, per verifiche tecniche su viadotti Fado Nord e Pecetti Sud. "Sul monitoraggio delle infrastrutture non si può più perdere tempo - conclude Rixi - Ansifisa c'è e allora diventi operativa al più presto, altrimenti continueremo a subire le emergenze anziché prevenirle, come dovrebbe accadere in un Paese civile".



## Vesigna e Pasa (Cgil): "Basta rimandare investimenti su ferrovie e strade"

*"È in gioco il futuro di parte importante dell' economia ligure e piemontese"*

"Dopo il crollo del Ponte Morandi un altro viadotto del nostro sistema autostradale è stato travolto da una frana sull' autostrada A6 Savona - Torino e poche ore fa anche la chiusura della tratta della A26 fra l' allacciamento della A10 e lo svincolo di Masone. Fortunatamente non ci sono state vittime, ma il fatto risulta essere meramente fortuito. È stata spazzata via un' arteria fondamentale che collega l' entroterra savonese con la costa e la Provincia di Savona con il Piemonte" commentano Federico Vesigna, segretario generale Cgil Liguria e Andrea Pasa segretario generale Cgil Savona. "Un colpo durissimo all' economia della provincia, non fosse altro perché quella è la strada che percorrono i torinesi quando vengono al mare nel ponente ligure. La strada che dovrebbero prendere i tir in uscita dal **Porto di Vado** e di Savona per portare la merce a destinazione nell' entroterra valbormidese. Una strada obbligata perché le infrastrutture su ferro non ci sono e gli ultimi investimenti fatti su tracciato a binario unico risalgono all' unità d' Italia. In una regione come la Liguria con la più alta concentrazione di gallerie e viadotti, su un territorio idrogeologicamente fragile, misuriamo ormai quotidianamente le contraddizioni di un modello di sviluppo che non è sostenibile".

"Abbiamo imparato a convivere con le continue allerte. È però difficile pensare di poter convivere con le frane che ti vengono addosso e con i ponti che vengono giù. In questi anni si è consumata una sterile contrapposizione tra investire prioritariamente nelle infrastrutture o nella cura del territorio. Il risultato è sotto gli occhi di tutti: un fiume di parole e non succede mai nulla - proseguono - Da questo punto di vista la Liguria e i liguri sperimentano sulla propria pelle anni di inerzia della politica. Nei prossimi giorni e per qualche settimana le parole d' ordine saranno lotta al dissesto idrogeologico e manutenzione delle infrastrutture. Tutto vero ma anni di incuria ci consegnano un quadro di difficile soluzione". "Quando si parla di investire nella cura del territorio sappiamo che qualunque cifra non basterebbe se non si contrasta il fenomeno di abbandono delle aree interne, che vuol dire avere un progetto di sviluppo che vada al di là delle singole emergenze. In altre parole si tratta di investire le risorse del Piano di Sviluppo Rurale per creare occasioni di lavoro vero in agricoltura per continuare a vivere il territorio, soprattutto quelle aree interne che senza infrastrutture restano isolate dal resto del mondo". "È importante che la politica faccia sentire la propria vicinanza nel momento della tragedia, ma è ancora più importante lavorare in silenzio per trovare le risposte giuste. La Liguria sconta un pesante ritardo rispetto al resto del paese. Non abbiamo ancora recuperato i posti di lavoro persi negli anni della crisi: mancano all' appello 30 mila posti di lavoro. E il lavoro che c' è, è un lavoro prevalentemente povero, a bassa intensità di lavoro, in altre parole contratti con poche ore di lavoro per giunta mal pagate e tanto part time involontario". "Nei primi 6 mesi dell' anno c' è stato un calo generalizzato dei lavoratori dipendenti e i settori più colpiti sono proprio quelli delle costruzioni e del commercio. Siamo la regione dove la cassa integrazione, soprattutto quella straordinaria, cresce di più, con un balzo del 67% nei primi 10 mesi di quest' anno, quasi tutta concentrata nelle province di Genova e Savona. In particolare Savona ha conosciuto un pesante processo di deindustrializzazione che è culminato nel riconoscimento dell' area di crisi complessa a settembre del 2016. Un' opportunità che rischia di essere messa pesantemente in discussione dagli ultimi tragici avvenimenti e dai ritardi del Ministero competente. Dopo il decreto Genova è necessario un intervento straordinario per scongiurare il declino di tutto il ponente ligure". "Servono investimenti certi sulle linee ferroviarie per le tratte Savona Torino con la posa del secondo binario e sulla direttrice Savona Alessandria. La messa in sicurezza e il ripristino delle strade provinciali



## Savona News

Savona, Vado

---

da e per la Valbormida - Cadibona in primis - dell' autostrada Savona Torino e Torino Savona , la costruzione del casello di Bossarino **Vado** Ligure e l' allargamento della strada a scorrimento veloce tra **Vado** Ligure, Quiliano e Savona, lo sblocco dei cantieri attinenti alla Aurelia Bis, il ripristino della linea funicolare delle Funivie che trasporta ed ambientalizza parte importante del trasporto delle rinfuse dal **porto** di Savona alla Valbormida ed infine il raddoppio ferroviario di ponente Finale Ligure - Andora - concludono - È in gioco il futuro di parte importante dell' economia ligure e piemontese".

## Il caso

# Frane, crolli, strade chiuse Quasi la metà dei camion non arriva al porto di Genova

Code di chilometri. «Un inferno, altrove non è così»

Marco Imarisio - **GENOVA** Se il buon giorno si vede da varco Etiopia, sarà una giornata da dimenticare. Adrian, camionista croato 50enne, usa una metafora più volgare, ma il concetto è quello. Quando il suo Tir a tre assi da 8 tonnellate di carico si affaccia al termine della salita che in uscita dal **porto** conduce proprio in mezzo alla viabilità di emergenza nata dopo il crollo del ponte Morandi, si guarda intorno e impreca. «Un inferno, come previsto». Anche qui si tratta di una versione edulcorata del suo pensiero. Ma in effetti la lunghissima e immobile carovana di Tir che riempie via Guido Rossa e lungomare Canepa, tra fumi di scarico, clacson impazziti e le facce stravolte di chi sta in cabina, rappresenta una buona definizione di inferno urbano. Lui, che ha appena caricato tre container da venti piedi con dentro una turbina e altri pezzi di ricambio industriali da consegnare in una fabbrica alla periferia di Milano, fa l' unica cosa possibile. Spegne il motore, si appoggia al volante. E aspetta. Come tutti gli altri. Sono le 10 del mattino e in quel momento, ascoltando le comunicazioni che giungono dai suoi colleghi, la situazione è questa. «Attenti, bretella di Novi bloccata, ci sono code per 10 chilometri». «Incidente ad Arquata Scrivia, siamo fermi, saranno 15 chilometri di coda». Sono dispacci dalla A7, l' unica autostrada ancora libera, spediti da chi viaggia verso **Genova** partendo da Milano e deve andare in **porto** a prendere il carico. In senso contrario, dal varco Etiopia verso la pianura padana, va quasi peggio perché oggi uscire da **Genova** è un incubo a rilascio ancora più lento del solito. Adrian ha voglia di scherzare e bacia il crocifisso che gli pende dalla vistosa collana. «Solo lui ci può aiutare» sorride. Telefona al titolare della sua agenzia di logistica, lui lo chiama «padrone». Almeno 4 ore di ritardo sulla consegna. «Come i primi giorni dopo il Morandi. Ogni volta ce n' è una. Ma voi italiani dove volete andare così? Lo sai che a Rotterdam dall' autostrada vai dritto ai terminal?». Le grandi domande non prevedono risposte immediate. Meglio tenere il conto di quanto questa giornata senza la A6 chiusa per il crollo del viadotto e la A26 ancora semi-chiusa dopo l' intervento della magistratura, e la A10 chiusa da una frana, abbia inciso sulle finanze del sistema portuale, oltre che sui nervi di chi ci doveva passare. Su ottomila viaggi previsti, 4.000 mezzi pesanti in carico e scarico, ne manca all' appello il 40%, poco meno di uno su due. Ai colleghi di Adrian, ai camionisti che si sono dati appuntamento all' area di Valle Scrivia Ovest, di questi numeretti importa poco. Per loro, quasi tutti cottimisti del volante, sono ore di sonno e soldi persi. Dopo Arquata Scrivia non ci si muove più, in una direzione o nell' altra. La bretella da Novi Ligure è un muro di Tir. Alcuni camionisti stranieri non sapevano della chiusura della A26 e invece che ai valichi portuali di Voltri si sono trovati in un imbuto. I commenti non proprio benevoli sul nostro Paese si sprecano. «Non si fa questo a chi lavora» dice Adrian, che abita con la famiglia a Melzo, appena fuori Milano. Qualche temerario saluta tutti per tentare la statale del Turchino. Il sindaco di un paese in cima al colle posterà più tardi su Facebook la foto dei due serpentoni immobili. Il collasso di ogni collegamento regionale avviene in corso d' opera, per costipazione. Isoradio comunica che in direzione Nord si viaggia



# Corriere della Sera

Genova, Voltri

---

su «corsie di dimensioni ridotte» per via di una frana. Quando qualcosa può andare male, lo farà. Certo, è una sofferenza di un sol giorno. Oggi riapre definitivamente la A26, a breve anche la A6. Ma è anche un avviso a futura memoria. Per la Liguria, e per l' Italia.

# Il Fatto Quotidiano

Genova, Voltri

L' intervista/1 - Danilo Toninelli. "Va giù tutto perché nessuno controllava. Noi però abbiamo ribaltato il sistema"

## "Pd e renziani adesso dicano cosa vogliono. Il tempo sta scadendo"

Luca De Carolis - Dentro Palazzo Madama il senatore Danilo Toninelli mostra carte ed elenca dati. Soprattutto, l' ex ministro delle Infrastrutture indica priorità per il governo: "La revoca delle concessioni ad Autostrade va fatta, e su questo noi 5Stelle non molliamo di un centimetro. Ma bisogna anche urgentemente nominare i commissari a varie opere stradali e ferroviarie ed emanare i bandi per l' Ansfisa, l' agenzia per la sicurezza di ferrovie e strade. Servono centinaia di ingegneri, altrimenti chi fa i controlli?". Ponti e viadotti crollano, eppure per un anno e mezzo si è parlato solo di Tav. E nessuno ha fermato quell' opera. Nelle linee programmatiche che illustri da ministro al Parlamento nel luglio 2018, quindi prima del ponte Morandi, dissi che la priorità era un piano di ammodernamento e manutenzione delle opere esistenti. Leggendo le carte avevo riscontrato come non si facesse più da tempo manutenzione: si impiegavano tutti i soldi per singole opere, per fare gli interessi di singoli colossi. **Con il governo gialloverde le cose non sono mutate, no?** Ho cominciato subito a fare sopralluoghi su varie autostrade, tanto che mi accusarono di allarmismo. Quando andai a visionare la A24 , la Roma-L' Aquila, un ingegnere del Mit con 30 anni di servizio mi disse che un controllo approfondito non era mai stato fatto. Con la Lega avete sprecato un anno e mezzo a rimbalzarvi la palla della Torino-Lione, facendone un tema enorme. Non decido io gli argomenti di cui si occupa la stampa. Di certo il Tav non è mai stata una priorità per me. Ho sempre detto che sarebbe stato meglio adoperare quei miliardi per la manutenzione, perché avrebbero favorito la sicurezza e anche l' occupazione, con tanti cantieri sul territorio. **Quanti soldi servono per un piano di manutenzione?** Il Codice della strada prevede che la manutenzione delle infrastrutture sia un obbligo dei concessionari. Stanno crollando i ponti delle autostrade, quindi evidentemente le società che le gestiscono non hanno fatto i dovuti investimenti e lo Stato non le controllava a dovere. Noi abbiamo ribaltato questo sistema. Come? Innanzitutto nella linea: da ministro, ho detto subito a tutti i funzionari e dirigenti che la manutenzione e i controlli erano la priorità. Soprattutto, abbiamo creato l' Asfisa, un' agenzia di controllo. L' iter per la sua creazione è stato completato lo scorso 11 novembre. Prima non controllava mai nessuno, e si lavorava solo sulle carte fornite sui concessionari. **Non esistono solo le opere in concessione. Servono soldi e soprattutto bisogna sbloccare i lavori. Metà dei cantieri non sono partiti, e mancano centinaia di commissari: tutto fermo, anche con voi al governo. Perché?** Noi abbiamo varato tre decreti in 15 mesi per sbloccare tutto. Abbiamo nominato diversi commissari,



## Il Fatto Quotidiano

Genova, Voltri

---

tra cui quello alle strade in Sicilia. Stavamo per nominarne altre decine a opere stradali e ferroviarie fondamentali, ma Salvini ha fatto cadere il governo. Il M5S governa ancora. Manca solo il decreto attuativo, e va fatto con urgenza. Dopodiché nel 2019 l'Anas ha investito il 182 per cento in più in cantieri. Cambiamo!, la lista fondata dal governatore della Liguria Giovanni Toti, accusa: la Regione ha chiesto più volte al Mit la situazione dei viadotti liguri, ma non ha mai ricevuto risposta. Io ricordo a Toti che dal 2014 è commissario straordinario al dissesto idrogeologico in Liguria: mi chiedo cosa abbia fatto in questi cinque anni. Piuttosto lui dovrebbe riflettere sull'asservimento della politica ai privati. Al gruppo Gavio, che ha in concessione la Torino-Savona di cui è crollato un viadotto pochi giorni fa, ha affidato senza gara i lavori nel porto di Genova fino al 2030. Voi però dovevate revocare la concessione ad Autostrade dopo il dramma del ponte Morandi. Invece nulla: speravate che Atlantia entrasse in Alitalia, inutilmente. Non è così, abbiamo sempre tenuto distinti i due dossier. E abbiamo sempre avuto la convinzione che Atlantia non volesse davvero mettere i soldi nella compagnia aerea. Ma Salvini non voleva la revoca, che va fatta con una legge: ci mancavano i numeri. **E ora pensate che la votino Pd e renziani?** Io e tutto il Movimento non molliamo. La revoca va fatta, punto e basta. Quanto emerso dalle inchieste è sconvolgente. E poi è tutto pronto: serve un decreto interministeriale di Mit e ministero dell'Economia, e un decreto per convertirlo in legge. Manca la volontà degli altri partiti. Avranno pensato che con Atlantia in Alitalia non c'erano le condizioni. Ora questa scusante non c'è più. Ci dicano cosa pensano adesso.

## La maledizione di Genova A26 riapre: «Ma non è sicura»

Il procuratore: «Viadotti ammalorati». Ieri il blitz della Finanza nella sede Spea. Poi una frana blocca l'Aurelia

Manila Alfano

Una terra inzuppata che frana e fa paura. **Genova** è isolata, l'economia rallentata. Il Natale che arriva e il volume d'affari che si ripiega. Il cattivo stato di salute dei viadotti Fado e Pecetti, martedì ha spinto la Procura a segnalare ad Autostrade per l'Italia i rischi e Aspi non ha potuto far altro che chiudere il tratto di A26 in questione per avviare tutte le verifiche necessarie. Uno stop che si aggiunge a quello della A6 e che fa precipitare il capoluogo ligure in un incubo. La Procura, che indaga oltre che sul crollo di ponte Morandi, anche sui presunti falsi report relativi allo stato di salute di alcuni viadotti tra i quali il Pecetti, «attende le verifiche di sicurezza condotte dalla società concessionaria secondo le norme di legge». Ammaloramento di singole corsie, quella di sorpasso per il Fado e quella di scorrimento per il Pecetti, erano tali da imporre una verifica immediata e un eventuale intervento immediato per ripristinarne lo stato di efficienza, ha spiegato il procuratore capo di **Genova** Francesco Cozzi. «Di questa situazione ha preso atto la dirigenza tecnica del tronco autostradale che ha provveduto alla chiusura e ha verificato che poteva essere proseguita l'attività di circolazione delle parti non a sbalzo, ossia che insistono nella corsia centrale che insiste a sua volta sui piloni e quindi deve considerarsi sufficientemente sicura e stabile da permettere l'andamento del traffico ordinario». Una notizia pessima per la Liguria, seguita dal blitz della Finanza nella sede Spea di **Genova**: acquisiti documenti cartacei e informatici relativi anche ai viadotti Fado e Pecetti. Nel mirino i report sulle infrastrutture. Intanto ieri mattina l'amministratore delegato di Autostrade per l'Italia, Roberto Tomasi, è stato ricevuto dal ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli. Nel corso dell'incontro, il vertice di Autostrade per l'Italia ha illustrato al ministro le modalità tecniche individuate per riaprire al traffico l'autostrada A26: nella notte è stata attivata una deviazione di carreggiata che consente lo scorrimento dei veicoli in entrambe le direzioni di marcia, senza percorrere i viadotti. Perché cautela è la parola d'ordine. A peggiorare la situazione, la statale Aurelia è stata chiusa ieri nel tardo pomeriggio tra Finale e Pietra Ligure, a causa di un masso di grandi dimensioni caduto in prossimità della carreggiata. Il sopralluogo effettuato dai tecnici Anas e dai rocciatori ha evidenziato ulteriori movimenti in quota sul versante pertanto la statale resterà chiusa al traffico fino al ripristino delle condizioni di sicurezza. «Il **porto** di **Genova** in questo momento sta lavorando con stime del 30% in meno di traffico», ha fatto presente Giovanni Toti, presidente di Regione Liguria. Il procuratore delinea il futuro incerto: «La verifica di sicurezza continuerà e dovranno essere rappresentati i risultati alla procura. È avvenuto quello che auspicavamo cioè un intervento immediato e anche un ripristino della circolazione nelle parti sicure in tempi rapidi». Ma per oggi è prevista ancora una allerta. L'ennesima.



## Liguria, autostrade a singhiozzo Genova rivive l' incubo Morandi

*Trasporti nel caos. Signorini (Autorità portuale): gli scali mai in una situazione così drammatica Dopo le verifiche sui ponti ammalorati riaperta la A26. Migliaia di Tir costretti a percorrere la A7*

Raoul de Forcade - A diciotto mesi dal crollo del viadotto Morandi sul Polcevera, **Genova**, il suo **porto** e la Liguria sono di nuovo in una situazione di emergenza per la viabilità autostradale, con la A6 ferma per il cedimento, a causa di una frana dovuta al maltempo, del viadotto Madonna del monte e per la chiusura, con lo scopo di verificarne l'ammaloramento, di altri due viadotti sulla A26: Fado Nord e Pecetti Sud. Su questi ha acceso un faro la procura di **Genova** che ha spinto Autostrade per l'Italia a chiudere, lunedì sera, un' ampio tratto della A26, tra l' allacciamento con la A10 e lo svincolo di Masone. E con lo stop sulla A26, il **porto di Genova** ha visto calare immediatamente il traffico merci in entrata del 30%. La situazione è poi migliorata nella mattinata di ieri, con il ripristino della circolazione (grazie al bypass sui due ponti sotto osservazione) su una carreggiata della A26, con una sola corsia per senso di marcia. Ma si tratta comunque di una situazione critica, sia per lo scalo di **Genova** che per quello di Savona. Anche perché nel **porto** della Lanterna arrivano circa 4mila camion al giorno (e altrettanti ne escono) e in quello di Savona ne giungono quotidianamente mille (e mille escono). A sottolineare la difficoltà del momento è Paolo Signorini, presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mar Ligure occidentale. Con l' interdizione totale sia sulla A6 che sulla A26, spiega, «il **porto di Genova** ha ricevuto il 30% di merci in meno. Ci sono, inoltre, una serie di situazioni che bloccano il traffico». Se, da un lato, infatti, la A26, per una parte della giornata di ieri, non ha servito il **porto** e ora consente una circolazione lenta e solo su una corsia, sottolinea Signorini, «si registrano anche significativi tappi sulla A7, in particolare in prossimità di Busalla, dove ci sono aree di cantiere». Intanto i tempi di percorrenza per raggiungere il **porto** sono lievitati: secondo i trasportatori di 2-3 ore in più in arrivo, rispetto alla tempistica consueta. Con il parziale riavvio della A26, aggiunge Signorini, «bisogna comunque capire con che tempi si riuscirà a far defluire i camion. Anche perché, con l' apertura di una corsia per senso di marcia, ci saranno ovviamente grandi rallentamenti». Signorini ritiene che «i porti di **Genova** e Savona non si siano mai trovati in una situazione così drammatica. Veniamo da un anno difficile con il crollo del Morandi, che però è stato un evento a cui abbiamo reagito aprendo diverse soluzioni gestionali e infrastrutturali; adesso, in 80 ore, ci siamo trovati, rispetto alle tre grandi autostrade che legano i porti di **Genova** e Savona con il Nord, con due interdette e chiuse e la terza, la più vecchia di tutte (la A7), a sopportare tutto il traffico del sistema portuale. E deve essere chiaro che la Milano-Serravalle non può da sola reggere i volumi di traffico di **Genova** e Savona. Visto che noi serviamo il 65% del commercio extra Ue della Lombardia, l' 82% del commercio extra Ue del Piemonte». Nella concitata giornata di ieri, è intervenuto sulla vicenda anche il procuratore capo di **Genova**, Francesco Cozzi, il quale ha spiegato i motivi per cui la Procura ha sollecitato un intervento di Aspi sui viadotti della A26. «Noi - ha detto Cozzi - abbiamo preso un provvedimento tempestivo, che non poteva essere procrastinato. I nostri consulenti hanno rilevato un grave stato di degrado, che consisteva in una mancanza di cemento e che imponeva un controllo di sicurezza immediato per pericolo di rovina».



## Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

---

Il Governatore della Liguria, Giovanni Toti, ha annunciato di aver chiesto che «le istituzioni locali possano avvalersi di un advisor tecnico terzo, rispetto a Mit e concessionari, per conoscere la situazione dei viadotti». Il sindaco di **Genova**, Marco Bucci, ha disposto l' utilizzo gratuito dell' intera rete urbana di trasporto pubblico per i cittadini, fino alla cessazione dell' emergenza per la A26. Intanto un nuova frana ieri ha imposto la chiusura della strada (appena riaperta a una carreggiata) del colle di Cadibona, nel savonese. E per oggi è prevista una nuova allerta meteorologica arancione su parte della Liguria. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Dal porto agli hotel il conto da pagare per le strade in tilt

### 1.500.000 gli euro persi ogni giorno in Liguria a causa delle autostrade bloccate o rallentate

Dal porto agli hotel il conto da pagare per le strade in tilt

DI MICHELA BOMPANI E MASSIMO MINELLA

**GENOVA** - Un milione e mezzo di euro bruciati in ventiquattr' ore. È salato il conto che i porti di **Genova** e Savona pagano alla Caporetto delle infrastrutture liguri. «Stavolta è peggio di quando è crollato il Morandi» dice Aldo Spinelli, nel **porto** di **Genova** da più di sessant' anni e oggi a capo di uno dei primi gruppi di logistica italiana. In una manciata di ore la Liguria, regione attorno alla quale si concentra il 40% dei traffici della Penisola, si trova sopraffatta da un ingorgo senza precedenti, con decine di chilometri di tir in coda, terminal portuali costretti a lavorare a singhiozzo, traffico paralizzato anche in città. A pagare, non sono solo l'autotrasporto e il traffico portuale, ma anche il turismo, con le prime stime negative che arrivano dalla Riviera di Ponente. Tutto questo nel periodo peggiore dell' anno sul fronte della logistica, cioè il mese che precede il Natale in cui il carico di merci è maggiore, e a una manciata di giorni dall' inaugurazione di quello che si candida a diventare una delle più grandi piattaforme per la movimentazione dei container, a Vado Ligure, gestita da danesi e cinesi. I container a terra «Avanti così possiamo andare solo per qualche giorno - spiega il presidente dell' autorità portuale Paolo Signorini - Non abbiamo mai vissuto una cosa del genere». La giornata si conclude con una flessione stimata del 40% rispetto a un giorno ordinario. Se si considera che il **porto** di **Genova** vale mensilmente più di 260mila teu (l' unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi), significa che in un giorno se ne muovono più di 8.600 e che quindi quasi 3.500 sono rimasti a terra. E se il costo unitario di movimentazione è di 200 euro si arriva a quota 700mila. «È come se fosse un assedio e di fronte a questo l' unica soluzione è lo stato di emergenza» commenta Augusto Cosulich, ad della Fratelli Cosulich, gruppo da un miliardo di euro che da oltre trent' anni rappresenta nel Mediterraneo la compagnia di stato cinese Cosco. I tir in coda danno ancor più grave lo subisce però chi quei container li trasporta da una parte all' altra della Penisola. L' allarme che arriva infatti dal mondo dell' autotrasporto è già ultimativo. «Quanto possiamo durare in queste condizioni? - si domanda Giuseppe Tagnocchetti, coordinatore ligure di TrasportoUnito - Ieri sulla A26 e sulla A7 c' erano chilometri di code. Il danno economico è enorme, con extracosti che rischiano di ucciderci: il viaggio si allunga in un slalom infernale fra i cantieri, costringendoci a usare più carburante e a pagare pedaggi più cari. Una volta arrivati vicini al **porto** iniziano le attese, che durano ore. Succede così che il lavoratore deve fermarsi e attendere il giorno successivo per completare il suo servizio. Prima del crollo del Morandi c' era chi riusciva a fare due consegne in un giorno, adesso non ce la facciamo spesso a finirne una». Tutto questo ha un costo che l' associazione stima in 150 euro in più della media per ogni viaggio, se si analizzano i collegamenti fra i porti di **Genova** e Savona e il Piemonte e la Lombardia. Considerando che ogni giorno sono cinquemila i tir diretti ai porti di **Genova** e Savona (4mila e mille) il danno economico quotidiano è di circa 750mila euro. Allarme vacanze Pesantissime le ripercussioni anche sul turismo del ponente ligure. Il 60% arriva da nord: Piemonte, Lombardia, Svizzera, Germania. L' Unione degli albergatori di Savona ha fatto, a caldo, i primi conti: «Siamo alla vigilia dell' alta stagione invernale: l' anno scorso da dicembre a marzo abbiamo avuto 710mila presenze, 240mila arrivi che, hanno generato circa 6 milioni di euro di guadagno» spiega Angelo Berlangieri, presidente degli albergatori savonesi. In quei mesi i turisti valgono 50.



# La Repubblica

Genova, Voltri

---

000 euro al giorno. Denaro che rischia però di andare in fumo.

# La Stampa

Genova, Voltri

## Rabbia a Genova, allarme per le imprese La A26 riapre dopo una notte di controlli

Traffico in tilt, code e incidenti. Toti contro Aspi: non ha fatto niente. Il presidente del porto: paga tutto il Nord

LORENZO CRESCI - torino Tutto in una notte. Dalla chiusura urgente dell'autostrada A26 tra Genova e Masone alla riapertura della stessa trascorrono poco più di dodici ore in cui si intrecciano incontri e trattative, in campo la procura di Genova, Autostrade, il ministero e le istituzioni locali in pressing. Nel mezzo, automobilisti fermati e poi sfollati (l'altra sera), altri che confidano nella riapertura e trovano la breccia quando è mattina presto, bypassando i due viadotti chiusi e viaggiando su una corsia per ogni senso di marcia. E altri ancora che non hanno che rassegnarsi a trascorrere ore in coda, perché com'era facile immaginare, sulla A26 parzialmente riaperta si verificano ingorghi, sulla A7 Milano-Genova, unica alternativa per la Liguria, visto il blocco della A6 per il crollo di un ponte, le code sono ancora più lunghe (dieci chilometri). Nel mezzo, mettiamoci pure alcuni incidenti (il più grave, con tre feriti, sulla A26 vicino Masone) e la giornata è sintetizzata così. Ma c'è l'altra partita, quella che si gioca sul filo dell'accusa e della difesa. Il procuratore di Genova, Francesco Cozzi, attacca: «Rilevato un grave stato di degrado, serviva un controllo di sicurezza immediato». E Autostrade interviene, mentre il suo ad, Roberto Tomasi, si presenta al ministero delle Infrastrutture e incontra Paola De Micheli. «La società ha manifestato l'intenzione di accelerare ulteriormente il piano nazionale di interventi sulla rete», fa sapere la ministra. I controlli effettuati sui viadotti Fado Nord e Pecetti Sud, intanto, danno risposte positive e viene così riaperto il traffico. Il governatore ligure, Giovanni Toti, non si accontenta: «Per un anno e quattro mesi non si è fatto assolutamente niente: Aspi avrebbe dovuto lastricare d'oro quei viadotti perché ne aveva il tempo e le possibilità e non aspettare a muoversi quando la procura glielo ha chiesto», accusa. Il tutto mentre anche le strade provinciali liguri mostrano i segni lasciati dalle piogge incessanti dei giorni scorsi, rendendo maledettamente difficile spostarsi in auto. «E ora incombe una nuova allerta meteo», annuncia lo stesso Toti. Allerta di colore arancione dalle 8 di oggi. La politica intanto chiede interventi urgenti (i 5S rilanciano la volontà di revocare la concessione ad Autostrade), gli amministratori locali tamponano la situazione annunciando trasporti pubblici gratuiti (a Genova), i vigili del fuoco raddoppiano gli elicotteri a disposizione per i soccorsi sanitari, mentre un grido d'allarme si leva dalle società che operano nel porto: «I porti di Genova e Savona non si sono mai trovati in una situazione così drammatica - dice il presidente dell'Autorità di sistema portuale Paolo Emilio Signorini - Dopo il crollo del Ponte Morandi cui abbiamo reagito aprendo soluzioni gestionali e infrastrutturali, adesso in 80 ore ci siamo trovati, rispetto alle tre autostrade che legano i porti di Genova e Savona con il Nord, con due interdette e la terza, la più vecchia di tutte, a sopportare tutto il traffico del sistema portuale. Ma così è isolata non solo la Liguria, ma la pianura Padana: noi serviamo il 65 per cento del commercio extra Ue della Lombardia e l'82 per cento del Piemonte». Fa eco Gian Enzo Duci, presidente nazionale degli agenti marittimi: «Il porto di Genova - spiega - non può reggere una situazione di questo tipo per più di qualche giorno altrimenti i danni saranno incalcolabili». La perdita di traffico senza la riapertura totale della A26 rischia di oscillare «tra il 30 e il 50% delle merci movimentate in un intero mese». Soluzioni nell'immediato? A26 a mezzo servizio, il troncone sud della A6 che potrebbe riaprire a ore, a doppio



# La Stampa

Genova, Voltri

---

senso di ma rcia. Ancora poco. - © RIPRODUZIONE RISERVATA

# La Stampa

Genova, Voltri

PAOLA DE MICHELI La ministra delle Infrastrutture: "Toti ha già i finanziamenti, si occupi di fare i lavori di prevenzione"

## "Basta interventi in emergenza Più controlli sulle nostre strade"

EMANUELE ROSSI - **genova** Ha convocato i vertici di Autostrade nelle prime ore della mattina. «Ho chiesto di riaprire almeno una carreggiata - spiega in serata il ministro Paola De Micheli, dopo la conclusione del vertice a Palazzo Chigi con il premier Conte sul dissesto idrogeologico - questo non ha risolto il problema del traffico sul **porto di Genova**, ma almeno ha evitato il blocco». Secondo il ministro delle Infrastrutture non c'è bisogno di un giro di vite sui controlli sulle infrastrutture, quanto di renderli «continuativi e non straordinari» e di «correre sugli interventi». Per quanto riguarda la Liguria e la richiesta di esenzione dai pedaggi si dice «favorevole» ma rimanda la palla al concessionario. E promette di anticipare al 2020 tutti gli interventi strategici previsti nel triennio da Rfi e Anas su strade e ferrovie: varianti, consolidamenti, gallerie e risanamento di ponti e viadotti per la parte stradale e i collegamenti con porti e aeroporto per le ferrovie, oltre a rimediare all'annoso ritardo del Nodo ferroviario di **Genova**. **Ministro De Micheli, tra Liguria e Piemonte ci sono altri otto viadotti considerati a rischio crollo, dopo le ispezioni esterne. Cosa intendete fare per garantire la sicurezza di chi si mette in viaggio e assicurare chi ha paura?** «Il ministero ha poteri di controllo sulle verifiche che fanno i custodi dei viadotti. Nel caso della Liguria soprattutto i concessionari. Il ministero verifica che i controlli siano fatti con i criteri scientifici e di terzietà. Questo stiamo facendo e faremo. Abbiamo però chiesto fin dal mio arrivo a tutti i concessionari di correre sui controlli e sugli interventi». **Lei ha dichiarato che ci sarà un piano straordinario di monitoraggio e interventi sulle strade esistenti e sul dissesto in Liguria. Da cosa partirete e quando?** «I monitoraggi devono essere continuativi, quotidiani e non straordinari. Gli interventi sul dissesto sono attivati dal Ministero dell'Ambiente con la massima urgenza e solleciteremo la Regione ad intervenire anche in somma urgenza sul dissesto idrogeologico e sostenere la progettazione dei comuni che hanno strade danneggiate. Il mio ministero invece accelererà al 2020 tutti gli interventi strategici di Anas e Rfi previsti per il triennio». **Con il crollo del viadotto sulla A6 è bastata qualche ora di chiusura sulla A26 per mandare di nuovo in tilt il sistema dei trasporti della Liguria. Il governatore Giovanni Toti ha chiesto l'esenzione dai pedaggi. Siete d'accordo?** «L'esenzione dei pedaggi è una decisione del concessionario. Io sono favorevole». **Dal 14 agosto 2018 si è parlato di revoca e poi di revisione delle concessioni autostradali. Ora anche esponenti del Pd ligure chiedono una sorta di commissariamento di Autostrade per l'Italia. Qual è lo stato dell'arte?** «Io sto seguendo la procedura prevista. La commissione e gli uffici stanno raccogliendo informazioni e valutazioni.



## La Stampa

Genova, Voltri

---

Quando arriveremo alla fine della procedura, farò la proposta al Consiglio dei ministri». **Il governatore Toti ha chiesto la possibilità di condurre ispezioni con un ente terzo sui viadotti e poteri commissariali sulla viabilità ordinaria. Cosa risponde il governo?** «Il presidente non sa che da settembre il MIT ha previsto le verifiche da enti terzi. Commissariare le strade comunali, provinciali e Anas, è questa la richiesta? Io mi accontenterei che la Regione facesse qualche intervento di prevenzione sul dissesto, già finanziato». L'agenzia Ansfisa istituita con il Decreto **Genova** non è ancora operativa e doveva occuparsi proprio dei controlli e avere una sede a **Genova**. **Perché tanto tempo?** «Ieri ho indicato al presidente del Consiglio il nome del nuovo direttore di Ansfisa Fabio Croccolo, ingegnere dirigente del Ministero delle Infrastrutture e trasporti. L'agenzia oggi è composta da 61 unità. Deve essere necessariamente potenziata ed è per questo che il Mit ha chiesto la possibilità di implementare il personale con l'obiettivo di arrivare a una struttura da cento- centocinquanta persone già nelle prossime settimane. Detto questo, Ansfisa è già operativa seppur con poco personale». **Perché ha nominato Fabio Croccolo come direttore di Ansfisa sostituendo Alfredo Mortellaro?** «Mortellaro è in pensione, Croccolo è dirigente del Mit competente e motivato». **La Liguria soffre anche dal punto di vista dei collegamenti ferroviari, avete intenzione di portare avanti il raddoppio della tratta verso la Francia? Con quali risorse?** «Certo che abbiamo intenzione di andare avanti con il raddoppio ferroviario del Ponente e i 10 milioni di euro già inseriti nell'aggiornamento 2018-2019 del contratto di Programma RFI per la revisione del progetto, lo dimostrano. In un anno contiamo di chiudere la progettazione definitiva e l'iter autorizzativo. Abbiamo inoltre incrementato come promesso l'offerta di 8.500 posti sui treni tra Savona e Torino e dal 5 dicembre con il cambio orario di Trenitalia di altri 1200». **Doveva incontrare il sindaco Marco Bucci per parlare della Gronda di Genova. Quando ci saranno i tavoli istituzionali?** Il ministero vuole rivedere il progetto di Autostrade? «Dovevo incontrare Bucci e Toti, ma l'emergenza ha avuto il sopravvento. Recupererò presto». - © RIPRODUZIONE RISERVATA

## La Liguria resta isolata e ha paura «Quei viadotti sono a rischio crollo»

*I consulenti della Procura sulla A26: «Rilevato un grave stato di degrado che consiste in una mancanza di cemento e nel pericolo di rovina». Si ampliano le indagini sui falsi report di Autostrade. La rabbia di Toti*

Alfredo Arduino Dopo la chiusura della A26 e la parziale riapertura di una corsia per senso di marcia, il procuratore capo di **Genova**, Francesco Cozzi, usa parole che sono picconate contro Autostrade per l'Italia: «I nostri consulenti hanno rilevato un grave stato di degrado che consiste in una mancanza di cemento e che impone un controllo sicurezza immediato per pericolo di rovina. Come se in un balcone la soletta sottostante fosse completamente sgretolata e la parte sana solo quella piastrellata». Per questo motivo di «sicurezza pubblica» nella tarda serata di lunedì Aspi è stata costretta a sbarrare il tratto tra Masone e l'allacciamento con l'A10 **Genova**-Ventimiglia. Servono infatti immediate verifiche sui viadotti Fado e Pecetti, dove analisi dei periti del tribunale hanno messo in luce gravi carenze strutturali, «in particolare dell'impalcato che sorregge la sede stradale evidenziando i rischi di cedimenti». Adesso, come avverte Cozzi, «bisognerà vedere, con le indagini, se quanto successo prima era una filosofia generale, quella degli omessi controlli, oppure se si sia trattato di episodi singoli». Una accusa diretta nei confronti del concessionario che avrebbe «ammorbido» le relazioni tacendo sui pericoli dovuti alla mancata manutenzione: un sospetto sorto dopo il crollo del Ponte Morandi e che si è ampliato con il filone d'indagini falsi report sulle condizioni dei viadotti: «Quello che è successo», dice ancora il procuratore, «è che quei viadotti erano stati controllati ed erano stati segnalati con voti entro il 50. Quando in realtà erano a 70 e quindi si doveva intervenire». In altre parole non erano stati giudicati a rischio crollo, mentre invece lo sono. Perché in questa scala più i numeri sono alti e più cresce il pericolo che l'infrastruttura ceda. Anche con la riapertura dell'autostrada, ma a una sola corsia, la Liguria resta comunque isolata. A una situazione, già molto complicata dopo il collasso Morandi nell'agosto 2018, si sono aggiunti domenica il crollo del viadotto della A6 Savona-Torino a seguito di una frana e lunedì la decisione di vietare la circolazione anche sulla A26. A collegare **Genova** con il Nord senza limitazioni resta soltanto l'autostrada A7 Serravalle che, per paradosso, è la più vecchia di tutte e non può certo sopportare il traffico di auto e dei 5.500 tir che giornalmente vanno e vengono dai porti liguri. Tanto che il presidente dell'Autorità portuale, Paolo Signorini, ha lanciato un allarme esiziale: «Il sistema portuale di **Genova** e Savona così non può reggere più di una settimana». Cosa fare per evitare che la Liguria vada in fallimento? A tentare di limitare i danni e scongiurare l'isolamento è il governatore, Giovanni Toti: «Ho chiesto a Mit e concessionari la liberazione di tutti i caselli dai pedaggi. Poi ho chiesto che possiamo avvalerci di un advisor terzo per avere un parere sullo stato dei viadotti». Quindi l'accusa: «Penso che Aspi avrebbe dovuto lastricare d'oro quei viadotti perché ne aveva il tempo e le possibilità e non aspettare a muoversi quando è intervenuta la Procura. Il **porto di Genova**», dice ancora il presidente, «sta lavorando con un 30% di traffico in meno rispetto a un normale lunedì mattina. Potete capire quale danno si sta provocando all'economia». Toti, in una nota congiunta con il governatore del Piemonte Alberto Cirio, chiede al governo anche uno scudo penale per sindaci, che consenta loro di mettere in sicurezza il territorio senza rischiare



## La Verità

Genova, Voltri

---

denunce: «Non si possono tenere le risorse bloccate al ministero dell' Ambiente senza far partire le opere, per poi spendere i soldi rincorrendo l' emergenza», scrivono i presidenti delle due Regioni. «Piemonte e Liguria sono territori fragili, bisogna agire sulla prevenzione. Chiederemo all' esecutivo un piano straordinario sul dissesto idrogeologico e lo scudo penale per i sindaci affinché possano agire». Ma intanto il capoluogo ligure è in pieno caos, il sindaco Marco Bucci invita a non usare le vetture private e assicura autobus e metropolitana gratis finché non cesserà l' emergenza: «Tutto il trasporto pubblico gestito da Amt è gratuito», annuncia il primo cittadino e commissario per la ricostruzione del Morandi, «questa azione resta in piedi e verificheremo se sarà ancora necessaria tra una settimana». Ieri si sono formate code infinite sulla A7 e sulla tortuosa statale del Turchino, bloccato la circolazione anche in città sulla strada Guido Rossa, che da un anno e mezzo sopporta il traffico supplementare per collegare il casello di Genova Ovest a quello di Genova Aeroporto e quindi il Ponente al Levante, rimasti separati dal crollo del viadotto sul Polcevera. Nell' evitare l' isolamento e la paralisi del territorio altro tassello fondamentale è quello dei collegamenti ferroviari. L' assessore regionale ai Trasporti, Gianni Berrino, ha infatti chiesto a Trenitalia, insieme al Piemonte, un potenziamento sulla Savona-Ventimiglia, sulla Torino-Genova e sulla Genova-Acqui. Non può infatti bastare la decisione di riaprire una corsia della A26 con uno scambio di carreggiata, presa ieri mattina in fretta e furia durante la riunione tra la ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, e i vertici di Autostrade per l' Italia. Si tratta di un palliativo, infatti si sono formate lunghe file di tir e auto che procedono a passo d' uomo. Intanto, su una situazione già allo stremo per frane e allagamenti, torna da oggi l' allerta meteo per piogge diffuse e temporali. Allerta di colore arancione lungo la costa da Spotorno a Camogli comprese e in tutto l' entroterra alle spalle.



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

---

nostra attività nel caso in cui il problema dovesse durare per settimane», sottolinea il presidente del "Colombo", Paolo Odone. «Sul fronte del turismo - dice Alberto Cappato, presidente della sezione Turismo e Cultura di Confindustria Genova non ci sono al momento preoccupazioni. Ma dovremo attivarci se i collegamenti non torneranno alla normalità in vista degli arrivi previsti per il periodo natalizio».

## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Il ministro: «Servono più controlli da parte di chi gestisce le infrastrutture. Acceleriamo sul nodo ferroviario di Genova»

### De Micheli: «Anticiperemo i lavori per mettere in sicurezza strade e ponti»

Emanuele Rossi

**GENOVA** Ha convocato i vertici di Autostrade nelle prime ore della mattina. «Ho chiesto di riaprire almeno una carreggiata - spiega in serata il ministro Paola De Micheli, dopo la conclusione del vertice a Palazzo Chigi con il premier Conte sul dissesto idrogeologico. Questo non ha risolto il problema del traffico sul **porto di Genova**, ma almeno ha evitato il blocco». Secondo il ministro delle Infrastrutture non c'è bisogno di un giro di vite sui controlli delle infrastrutture, quanto di renderli «continuativi e non straordinari» e di «correre sugli interventi». E per quanto riguarda la Liguria e la richiesta di esenzione dai pedaggi si dice «favorevole», ma rimanda la palla al concessionario. E per la Liguria promette di anticipare al 2020 tutti gli interventi strategici previsti nel triennio da Rfi e Anas su strade e ferrovie: varianti, consolidamenti, gallerie e risanamento di ponti e viadotti per la parte stradale e i collegamenti con porti e aeroporto per le ferrovie, oltre a rimediare all'annoso ritardo del Nodo ferroviario di **Genova**. **Ministro De Micheli, tra Liguria e Piemonte ci sono altri otto viadotti considerati a rischio crollo, dopo le ispezioni esterne. E si diffondono notizie incontrollate su altri. Cosa intendete fare per garantire la sicurezza di chi si mette in viaggio e assicurare chi ha paura?** «Il ministero ha poteri di controllo sulle verifiche che fanno i custodi dei viadotti. Nel caso della Liguria, soprattutto i concessionari. Il ministero verifica che i controlli siano fatti con i criteri scientifici e di terzietà. Questo stiamo facendo e faremo. Abbiamo però chiesto fin dal mio arrivo a tutti i concessionari di correre sui controlli e sugli interventi».

**Lei ha dichiarato che ci sarà un piano straordinario di monitoraggi e interventi sulle strade esistenti e sul dissesto idrogeologico in Liguria. Da cosa partirete e quando?** «I monitoraggi devono essere continuativi, quotidiani e non straordinari. Gli interventi sul dissesto sono attivati dal ministero dell'Ambiente con la massima urgenza e solleciteremo la regione ad intervenire anche in somma urgenza sul dissesto idrogeologico e sostenere la progettazione dei Comuni che hanno strade danneggiate. Il mio ministero invece accelererà al 2020 tutti gli interventi strategici di Anas e Rfi previsti per il triennio». **Con il crollo del viadotto sulla A6 è bastata qualche ora di chiusura sulla A26 per mandare di nuovo in tilt il sistema dei trasporti della Liguria. Il governatore Giovanni Toti ha chiesto l'esenzione dai pedaggi. Siete d'accordo?** «L'esenzione dei pedaggi è una decisione del concessionario. Io sono favorevole». **Dal 14 agosto 2018 si è parlato di revoca e poi di revisione delle concessioni autostradali. Ora anche esponenti del Pd ligure chiedono una sorta di commissariamento di Autostrade per l'Italia. Qual è lo stato dell'arte?** «Lo sto seguendo la procedura prevista. La commissione e gli uffici stanno raccogliendo informazioni e valutazioni. Quando arriveremo alla fine della procedura, farò la proposta al Consiglio dei ministri».



## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

---

**Il governatore Toti ha chiesto la possibilità di condurre ispezioni con un ente terzo sui viadotti e poteri commissariali sulla viabilità ordinaria. Cosa risponde il governo?** «Il presidente non sa che da settembre il Mit ha previsto le verifiche da enti terzi. Commissariare le strade comunali, provinciali e Anas, è questa la richiesta? Io mi accontenterei che la regione facesse qualche intervento di prevenzione sul dissesto, già finanziato». **L'agenzia Ansfisa istituita con il Decreto Genova non è ancora operativa e doveva occuparsi proprio dei controlli e avere una sede a Genova. Perché tanto tempo?** «Ieri ho indicato al presidente del Consiglio dei ministri il nome del nuovo direttore di Ansfisa, Fabio Croccolo, ingegnere dirigente del ministero delle Infrastrutture e trasporti. L'agenzia oggi è composta da 61 unità. Deve essere necessariamente potenziata ed è per questo che il Mit ha chiesto la possibilità di implementare il personale con l'obiettivo di arrivare a una struttura da cento -centocinquanta persone già nelle prossime settimane. Detto questo, Ansfisa è già operativa seppur con poco personale». **Perché ha nominato Fa bio Croccolo direttore di Ansfisa, sostituendo Alfredo Mortellaro?** «Mortellaro è in pensione, Croccolo è dirigente del Mit competente e motivato». **La Liguria soffre anche dal punto di vista dei collegamenti ferroviari, avete intenzione di portare avanti il raddoppio della tratta verso la Francia? Con quali risorse?** «Certo che abbiamo intenzione di andare avanti con il raddoppio ferroviario del Ponente e i 10 milioni di euro già inseriti nell'aggiornamento 2018-2019 del contratto di Programma Rfi per la revisione del progetto, lo dimostrano. In un anno contiamo di chiudere la progettazione definitiva e l'iter autorizzativo. Abbiamo inoltre incrementato come promesso l'offerta di 8.500 posti sui treni tra Savona e Torino e dal 5 dicembre con il cambio orario di Trenitalia di altri 1200». **Ieri doveva incontrare il sindaco Marco Bucci per parlare della Gronda di Genova. Quando ci saranno i tavoli istituzionali? Il ministero vuole rivedere il progetto di Autostrade?** «Ieri dovevo incontrare Bucci e Toti, ma l'emergenza ha avuto il sopravvento. Recupererò presto». -

## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

### Bus e metro gratis, treni con più carrozze «Misure in vigore per tutta l'emergenza»

*Bucci: fra una settimana le verifiche sugli effetti dell' iniziativa. Linee rinforzate, informazioni live e servizi per l'hinterland: ecco le novità*

Annamaria Coluccia Emanuele Rossi

Proprio lunedì Enrico Musso, il mobility manager del Comune, parlava della necessità di uno «shock per educare all' uso del trasporto pubblico». Nemmeno lui, però, immaginava che di lì a poco Autostrade avrebbe chiuso la A26, per riaprirla dopo poche ore a scartamento ridotto. Di fronte a questo shock la reazione del Comune è stata quella di rendere gratuito, dalle otto di ieri mattina, l' utilizzo dell' intera rete urbana Amt (metropolitana, autobus, ascensori e funicolari, navebus, con la sola eccezione del servizio commerciale Volabus) «fino alla cessazione dell' emergenza». Il sindaco Marco Bucci, in mattinata ha specificato: «Sarà in vigore finché saremo in emergenza, tra una settimana valuteremo gli effetti». IL TRASPORTO PUBBLICO Oltre alla gratuità, le frequenze di viaggio sono state rafforzate per la metropolitana e per le linee che permettono di avvicinarsi al metrò: Ponente (linea 1); Valpolcevera (linee 7 e 8); Valbisagno (linee 13 e 14); Levante (linea 17). Gli avvisi ai cittadini sono stati diramati tramite le paline delle fermate di Amt, il sito dell' azienda, il sito del Comune e anche bloccando l' acquisto dei biglietti via sms, ma tanti genovesi hanno scoperto dell' agevolazione solo molte ore dopo. Fino al termine dell' emergenza resta gratuito pure il servizio delle linee Atp in Valle Stura, raddoppiato nelle ore di punta. Anche dopo l' apertura del bypass sulla A26 i mezzi Atp continuano a percorrere la Statale 456 del Turchino con corriere di 10,5 metri anziché di 12, e con un servizio potenziato. E per non congestionare il traffico cittadino il capolinea delle corriere a Genova è stato riportato per tutte le corse a Voltri, e non a Brignole. È stato inoltre rag giunto l' accordo per collegare il centro operativo di Atp con le segnalazioni della sala operativa di Trenitalia, in modo che gli autisti possano essere avvisati in tempo reale dell' eventuale ritardo dei treni e aspettare i passeggeri. Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, l' assessore regionale Gianni Berrino ha chiesto a Trenitalia un rinforzo su tut te le linee tra Liguria e Piemonte, comprese Genova -Torino e Genova -Ovada. E ieri sera ha riferito che il piano straordinario di potenziamento della circolazione ferroviaria regionale e interregionale non potrà partire prima del 5 dicembre, perché mezzi e personale sono già alla massima capacità dopo la tragedia del Morandi. Già da domani, però, verranno potenziati i posti a disposizione: 700 nel nodo di Genova e 800 sulla linea Genova -Ac qui. MEZZI PESANTI Ma non sono le uniche misure stabilite per tentare di alleviare gli effetti del parziale collasso del sistema autostradale e delle frane sull' Aurelia e su corso Perrone, che non sono ancora state riaperte. Lunghe code si sono formate ieri mattina sia sulla strada del Turchino (poi con la riapertura della A26 il traffico si è stabilizzato) sia in lungomare Canepa e in via Guido Rossa. Su queste due arterie il Comune ha stabilito di creare una corsia riservata soltanto ai mezzi pesanti diretti ai varchi portuali o al nodo di San Benigno. E si è anche deciso di aprire via della Superba al transito di tutti i veicoli, mentre l' **Autorità portuale** sta individuando alcune aree di sosta per i camion in aree ex Ilva. L' assessore alla Sanità Sonia Viale ha annunciato l' estensione a 24 ore del servizio di guardia medica in Valle Stura e che la Asl3 ha rinforzato con un' automedica il servizio a Campo Ligure. -



L' allarme

## Porto in ginocchio 'Abbiamo perso il 40% del traffico'

di Massimo Minella

Un terzo del traffico portuale bruciato, danni per centinaia di migliaia di euro ogni giorno. E c'è parla addirittura di una situazione, dal punto di vista del lavoro, peggiore di quella del Morandi crollato. «Siamo in guerra, inutile nascondere - riflette amaramente Augusto Cosulich, l' agente marittimo che mantiene saldo il cuore del suo business nel porto di Genova - L' unica soluzione possibile qui è lo stato di emergenza, non ne vedo altre. E come se non bastasse Genova è sotto l' attacco di fake news che creano panico e disorientano quelli che devono venire in Liguria». La prima conta dei danni arriva dal presidente dell' autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale Paolo Signorini, in continuo contatto con i due scali di Genova e Savona. « Penso che non si siano mai trovati in una situazione così drammatica - spiega - Ho parlato con i terminalisti, una situazione di questo tipo si può reggere solo per qualche giorno». La portualità ligure si era ripresa dal crollo del Morandi e dalle mareggiate autunnale, tornando ai valori precedenti all' agosto del 2018. Ora il doppio colpo, nell' arco di una manciata di ore: il crollo del viadotto sulla A6 e lo stop alla A26. « Sono tre le grandi arterie autostradali che servono la Liguria, A26, A6 e A7. La prima ha ripreso a funzionare a metà, la seconda è bloccata, la terza ha cantieri continui. Così finiamo per bloccare tutto il traffico pesante - continua Signorini - Per certi aspetti è isolata la Pianura Padana. Noi serviamo il 65% del commercio extra Ue della Lombardia, l' 82% del commercio extra Ue del Piemonte, vuol dire che il collegamento di queste regioni con tantissimi mercati di approvvigionamento è la Liguria, quindi l' isolamento, dal punto di vista commerciale, è perlomeno duale, per noi e per loro». Nella prima giornata di blocco il porto ha già pagato con un calo quantificato dall' authority nel 40% delle merci. In mattinata si era partiti da un meno 30, ma al tavolo con sindacati e imprese, in Regione, la flessione è diventata del 40. Drammatico il quadro che disegna Aldo Spinelli, presidente di uno dei principali gruppi logistici italiani. «La merce stenta ad arrivare, ci sono colonne di 25 chilometri di tir. Tutto ciò che transita per i porti di Genova e Savona questa volta avrà un contraccolpo peggiore di quello del Ponte Morandi » spiega Spinelli all' agenzia Ansa. A chiedere con forza un piano emergenziale per la Liguria è il presidente di Ance Genova Filippo Delle Piane - « Abbiamo sicuramente bisogno di un piano emergenziale ma non possiamo più lavorare solo sulle emergenze - dice - L' inerzia e l' ignavia degli ultimi vent' anni ci costringono a lavorare contemporaneamente sulla soluzione immediata delle crisi più acute, sulla manutenzione ordinaria e straordinaria delle infrastrutture esistenti e di tutto il territorio nonché sulla realizzazione di tutte le opere mancanti per permettere alla nostra regione di tornare alla normalità. Si tratta di un piano estremamente complesso che necessita di risorse imponenti ma non siamo più in condizione di temporeggiare oltre » . A rilanciare la realizzazione della Gronda è il presidente di Ascom Paolo Odone. «Per noi ancora una volta si conferma estremamente necessaria la Gronda di Ponente e il quadruplicamento della linea Milano Rogoredo- Pavia per dare a Genova un servizio di collegamento ferroviario con il nord che possa essere volano di sviluppo per la città e per tutta la Regione ». E in serata, dal governatore Giovanni Toti, che propone come propone come advisor della sicurezza su tutta la viabilità il gruppo Rina, arriva l' appello ai sindacati a sospendere gli scioperi in atto



## La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

---

o programmati. « Sono annunciati due scioperi a Pra' e alle ferrovie, frutto di una legittima vertenza nazionale. Chiedo di considerare la situazione di oggettiva difficoltà che stiamo vivendo: veniteci incontro, modificando o posticipando le pur legittime rivendicazioni sindacali. In questo momento, serve grande responsabilità da parte di tutti». © RIPRODUZIONE RISERVATA

# Affari Italiani

Genova, Voltri

## A26: Vazio (Pd), 'serve informativa urgente governo, misura è colma'

Roma, 26 nov. (Adnkronos) - "Ieri il Procuratore capo del Tribunale di **Genova** Francesco Cozzi ha comunicato che ci sono viadotti a rischio rovina. Credo che il termine sia chiaro a tutti. La società concessionaria Aspi, sempre ieri, ha rilasciato un laconico comunicato con il quale, dando sostanzialmente seguito alle parole della Procura della Repubblica, viene annunciata la chiusura dell'arteria di collegamento più importante al **porto di Genova** e la Liguria. La Liguria è già in ginocchio per il crollo del ponte Morandi. In questi giorni, com'è noto, anche del viadotto A6. Quali controlli e quali manutenzioni sono stati eseguiti in questi anni prima e dopo il crollo del ponte Morandi? Qual è la reale capacità della società concessionaria di gestire una rete autostradale fulcro dell'economia di un intero Paese senza mettere a rischio la vita degli italiani?" Lo ha affermato intervenendo nell'Aula della Camera, il deputato ligure del Pd Franco Vazio, vicepresidente della commissione Giustizia della Camera. "Bene ha fatto il ministro Paola De Micheli -ha aggiunto- a convocare immediatamente il concessionario Aspi al fine di garantire la sicurezza e stabilire natura ai tempi degli interventi strutturali da compiere. Ma la Liguria, la sua economia, i suoi porti, in queste condizioni non possono reggere. L'economia dell'intero Nord Ovest dell'Italia sono a rischio di totale collasso. Chi non è in grado di garantire tutto ciò deve farsi da parte. La misura è colma. Confidiamo nell'indipendenza, nella forza e nell'autonomia di giudizio del governo e nelle capacità e nell'efficienza del ministro Paola De Micheli. Ma non abbiamo più tempo, esiste solo la speranza e la determinazione di questo Paese e dei liguri. Per queste ragioni il Partito democratico avanza una formale richiesta di un' informativa urgente al governo. Non abbiamo più tempo".



## A26: Procura, grave stato di degrado

"I nostri consulenti hanno rilevato ieri un grave stato di degrado che consisteva in una mancanza di cemento che imponeva un controllo sicurezza immediato per pericolo di rovina". Lo ha detto il procuratore capo di **Genova** Francesco Cozzi sulla chiusura della A26 decisa ieri in tarda serata. "Per fare un esempio - ha continuato - era come se in un balcone la soletta sottostante fosse completamente sgretolata e la parte sana solo quella piastrellata". "Noi non ci sostituiamo a nessuno, alle competenze di nessuno, il nostro compito è casomai di sollecitare gli interventi di competenza di altri". "Bisognerà vedere, con le indagini, se quanto successo prima era una filosofia generale, quella degli omessi controlli, oppure se si sia trattato di episodi singoli". "L' impressione che abbiamo avuto, nei mesi scorsi, è quella di una sottovalutazione dello stato delle infrastrutture. Una cosa che non deve più succedere". Sulla chiusura "non abbiamo preso un provvedimento avvertato", ma "tempestivo che non poteva essere procrastinato". Intanto alle 10.30 la viabilità del tratto autostradale A26 su richiesta della ministra De Micheli è stata riaperta alle ore 10.30, una corsia per ogni senso di marcia. La decisione è stata presa durante la riunione tra la ministra e i vertici Aspi ancora in corso, convocata d' urgenza ieri sera. L' Aspi nella prima mattina aveva annunciato che l' apertura parziale sarebbe avvenuta entro le 12 tra l' allacciamento con la A10 e lo svincolo di Masone. E' ripartita, dunque, la circolazione sulla A26 nella tratta chiusa ieri sera e in questo momento stanno transitando i primi mezzi. "Voglio una task force, voglio un tavolo che si riunisca a **Genova**, voglio ministri che vengano a **Genova**, stanziamenti straordinari di miliardi per questa regione e uno scudo legislativo che ci consenta di agire e tranquillizzare i cittadini ma soprattutto mettere in sicurezza l' asset più importante della logistica di questo Paese cioè i 4 porti della Liguria. E lo voglio oggi pomeriggio". Lo ha detto il governatore Giovanni Toti oggi commentando lo statu quo relativo alla decisione di Aspi di chiudere l' A26. Potrebbe invece riaprire dopodomani a senso unico alternato sulla carreggiata verso mare la autostrada A6, chiusa da domenica tra Savona e Altare per il crollo del viadotto Madonna del Monte. Lo hanno comunicato questa mattina i vertici di Autofiori al Prefetto di Savona Antonio Cananà e al presidente della provincia Pierangelo Olivieri, dopo un vertice in Prefettura. A rendere incerti i tempi, il meteo e la nuova allerta arancione di domani. Nel frattempo è stata confermata ufficialmente l' assenza di vittime sotto la frana. La Procura di **Genova** aveva disposto dalle ore 21:30 di lunedì 25 novembre la chiusura al traffico in entrambe le direzioni della tratta dell' autostrada A26 compresa tra l' allacciamento con l' autostrada A10 e lo svincolo di Masone. Tale misura viene assunta per consentire l' esecuzione di verifiche tecniche sui viadotti Fado Nord e Pecetti Sud, presenti in tale tratta. La Direzione di Tronco condividerà i risultati di tali verifiche con gli enti competenti. In conseguenza di tale chiusura si consigliano itinerari alternativi. "La procura - ha detto il procuratore capo di **Genova** Francesco Cozzi - ha riscontrato gravi ammaloramenti e abbiamo segnalato criticità sul ponte Fado in direzione Alessandria e sul Pecetti direzione **Genova** Ventimiglia sulla A26. Rappresentanti di Aspi hanno preso atto e sono intervenuti. La procura attende verifiche - spiega Cozzi - di sicurezza condotte dalla società concessionaria secondo le norme di legge". "Si resta stupefatti ad apprendere - ha detto il governatore della Liguria Giovanni Toti - di certi provvedimenti così drastici dopo un anno e quattro mesi dal crollo del Ponte Morandi. Che fine hanno fatto i periti e i tecnici del ministero?. La Liguria è isolata - ha aggiunto - con la A6 chiusa, la A26 chiusa e le limitazioni alla A7. Voglio sapere cosa farà il governo. **Genova** ora è isolata, siamo tornati agli anni '30. Va bene il provvedimento



# Ansa

Genova, Voltri

---

per la sicurezza dei cittadini, ma 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. **Genova** ha fatto molto da dopo il crollo del Ponte Morandi, mi chiedo cosa hanno fatto gli altri oltre a parlare della revoca delle concessioni". Allarme anche per il **porto** di **Genova**: "In queste condizioni non può resistere più di una settimana ha detto il presidente dell' Autorità portuale deL Mar Ligure occidentale Paolo Emilio Signorini, commentando la chiusura della A26 - perché ci sono più di 4000 tir al giorno che partono e arrivano. 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". Dunque si aggrava la situazione della viabilità per la Liguria, mentre la frana che ha distrutto il viadotto della Madonna del Monte sulla A6 Savona-Torino al momento è ferma. Ma ci sono ancora 15 mila metri cubi di fango in bilico, che potrebbero scivolare a valle in un attimo, velocissimi, così come veloci sono stati quei 30 mila metri cubi di terra che hanno abbattuto i piloni del viadotto 'correndo' a 20 metri al secondo. La massa instabile potrebbe cadere a valle in qualsiasi momento anche in previsione del fatto che mercoledì tornerà a piovere. Forte preoccupazione è stata esternata dagli esperti dell' università di Firenze Nicola Casagli e della Fondazione Cima Luca Ferraris, che hanno effettuato oggi un sopralluogo come membri dei centri di eccellenza del dipartimento nazionale di Protezione civile che rappresentano. Preoccupazione che ha portato alla installazione di centraline di monitoraggio costante con laser e radar e un sistema di allerta pluviometrico. Il monitoraggio è utile anche a fornire elementi per poter "riaprire la carreggiata sud dell' autostrada a breve almeno a senso unico alternato", come ha detto il governatore Toti. E mentre i tecnici sorvegliano la massa instabile sulla collina, il procuratore capo di Savona Ubaldo Pelosi conferma che è stata aperta un' indagine contro ignoti: accertamenti verranno eseguiti anche sullo stato dei piloni del viadotto. "Abbiamo fatto alcuni sopralluoghi ma per chiarire i fatti ci vorrà tempo - ha detto Pelosi -. I piloni? sono oggetto delle indagini". Sarà questa la seconda indagine in ordine di tempo che riguarda quel tronco autostradale che si ritrova anche nell' indagine conoscitiva dell' Anac sulle spese per manutenzione effettuate, o meno, dai concessionari autostradali. Un documento parla di una percentuale di investimenti inferiore al 90% di quelli previsti. Secondo quanto appreso malgrado la richiesta dell' Anac Autofiori non ha rivelato la spesa della manutenzione. In prefettura a Savona è arrivato anche il ministro per le Infrastrutture Paola De Micheli che, al termine di una riunione con sindaci, Protezione civile, ad di Autofiori Magri e governatore Giovanni Toti ha detto che "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 e sconosciute. Credo che le vicende di ieri dimostrino che alla Liguria serva sicurezza". In serata Toti ha firmato la richiesta di estensione dello stato di emergenza mentre l' ad di AutoFiori Magri ha detto che è "tecnicamente possibile poter ricostruire la parte del viadotto crollata in quattro mesi con l' ipotesi di una campata in acciaio non sorretta da un pilone". Intanto Fabio Crocchio, dirigente del Mit, ingegnere, è stato nominato direttore dell' Ansfisa (Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali), indicato al presidente del Consiglio dei ministri dalla ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli. L' Agenzia avrà il compito di vigilare sulle infrastrutture, di effettuare manutenzioni e potrà fare ispezioni. Il governatore Toti e i sindaci della provincia di Savona hanno voluto ringraziare pubblicamente Daniele Cassol, 56 anni, il vigilante che dopo esser riuscito a fermarsi a pochi metri dall' orlo del baratro creato dal crollo del viadotto ha bloccato il traffico compreso un pullman con decine di persone a bordo. "La sorte - ha detto Toti - ha voluto che quella frana facesse cadere il ponte, la sorte ha voluto che ci fosse un signore che ha avuto la prontezza di spirito di bloccare tutti.

# Blitz Quotidiano

Genova, Voltri

## Genova isolata: il porto così può resistere una settimana al massimo

ROMA - "Il Porto di Genova in queste condizioni non può resistere più di una settimana". Lo ha detto il presidente dell' **Autorità portuale** del Mar Ligure occidentale Paolo Emilio Signorini, commentando la chiusura della A26 (alle 12 di oggi verrà aperta una corsia, ndr.). "Ci sono più di 4000 tir al giorno che partono e arrivano 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". Toti: "Che fine ha fatto il governo?" La notizia della chiusura arriva in serata, affidata a una nota di Autostrade in cui vengono riportati anche i consigli per effettuare percorsi alternativi. "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. Va bene il provvedimento per la sicurezza dei cittadini, ma 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". Il procuratore: "Gravi ammaloramenti sui ponti Fado e Pecetti" Il procuratore capo di Genova Francesco Cozzi spiega di aver deciso di chiudere il tratto della A26 perché sono stati riscontrati "gravi ammaloramenti e abbiamo segnalato criticità sul ponte Fado in direzione Alessandria e sul Pecetti direzione Genova Ventimiglia sulla A26. Rappresentanti di Aspi hanno preso atto e sono intervenuti. La procura attende verifiche - spiega Cozzi - di sicurezza condotte dalla società concessionaria secondo le norme di legge". (fonte Ansa)

The screenshot shows the top of the Blitz Quotidiano website. At the top right, it says 'cdp INVESTIAMO NEL DOMANI 170'. Below that is the 'blitz' logo. A navigation bar includes 'POLITICA CRONACA OPINIONI EUROPA? ECONOMIA SPORT GOSSIP VIDEO OROSCOPO OROSCOPO 2019 TUTTO'. The main headline is 'Genova isolata: il porto così può resistere una settimana al massimo'. Below the headline, there is a sub-headline 'Al Redazione Blitz' and a date 'Pubblicato il 26 Novembre 2019 9:40 | Ultimo aggiornamento: 26 Novembre 2019 9:48'. The article text is partially visible, starting with 'ROMA - "Il Porto di Genova in queste condizioni non può resistere più di una settimana..."'. There are also social media sharing icons and a 'Scopri di più' button.

## Genova Stalingrado d' Italia. Toti: 16 mesi di chiacchiere del Governo e noi moriamo

FRANCO MANZITTI

GENOVA -E' come essere tornati all' anno 1939, quando il Duce Benito Mussolini, con il testa il fez, i suoi gambali lucidi, la camicia nera, e il piglio dei giorni migliori, arrivò a Genova a inaugurare la cosiddetta Camionale, l' autostrada che collegava la ex Repubblica del mare con l' entroterra della Valle Scrivia, quindi con la pianura padana, chiudendo l' epoca dell' isolamento di tutta la Liguria. Erano quasi cento anni fa e quella strada che buca l' Appennino, sotto il passo dei Giovi, con una galleria di un chilometro, scavata con il piccone e la pala, sembrava un miracolo. Sarebbe diventata, quella autostrada, la "mitica" Serravalle Genova, un esempio di comunicazione che poi dopo la guerra fu raddoppiata e poi si aggiunsero le altre autostrade che collegavano la impervia costa ligure con il Nord Ovest dei grandi traffici e soprattutto i grandi porti liguri con i territori ricchi e opulenti delle fabbriche, dei consumi: negli anni Sessanta la Cisa da Spezia a Parma, e la Savona-Torino e negli anni Settanta le A26, da Voltri a Alessandria e poi su, su verso il Nord della Lombardia. Oggi, a parte la Cisa, che è lontana dal cuore ligure, resta quella Camionale mussoliniana su cui pesa un traffico che è diventato cinquanta, cento volte più grande e pesante di quello che il Duce aveva, mani sui fianchi e voce tonante, inaugurato sul piazzale di Serravalle. Nei giorni della grande catastrofe genovese e ligure, dopo le piogge apocalittiche da regno di Macondo, cadute per una settimana e meritevoli, appunto, della penna di un Garcia Marquez, l' unica strada che tiene un filo di collegamento con il mondo è quella Serravalle- Genova, fatta di ponti e curve, chissà se logori o no, comunque pieni di cantieri. Il 14 agosto 2018 è caduto il ponte Morandi , che teneva insieme tutte le linee di collegamento tra quei porti e quella costa e la rete infrastrutturale del Nord Ovest Europeo e italiano, ore 11,36 di mattina, 43 morti e danni incalcolabili. Il 24 novembre 2019, ore 15, una frana ha falciato un pezzo della Savona-Torino , viadotto Madonna dei Boschi, nessun morto, ma lo strappo dalla Liguria occidentale, dal Piemonte, da Torino. E alle 21,30 del 25 novembre 2019 un diktat della Procura di Genova, che ha in mano le carte della maxi inchiesta Morandi, ha fatto chiudere la A 26, la Voltri-Prà- Gravellona Toce, perché due viadotti del suo percorso sono risultati "ammalorati", quel termine buffo ma definitivo che definisce lo stato precario, di scarsa o di nessuna manutenzione del "manufatto autostradale". E così il traffico verso il Nord e quello che discende verso Genova e soprattutto verso le sue banchine portuali e verso quelle di Savona si imbottiglia su quella Camionale ducesca, già collassata di suo, già logorata di suo, già "storica" per le sue curve acrobatiche nel percorso di discesa, dove ci sono incidenti, intoppi, riparazioni quotidiane. E così Genova, questa città lunga e stretta, con le sue valli perpendicolari, che salgono verso l' Appennino con strade strette, si strangola da sola. Cinquemila Tir al giorno piovevano da la' sopra verso le banchine portuali della Superba, all' ombra della Lanterna che, quasi simbolicamente, cinque giorni fa un fulmine della tempesta di Macondo aveva spento, e millesettecento calavano verso il porto di Savona, dove a febbraio si ultimeranno le opere di una grande piattaforma logistica, pronta a accogliere le meganavi di un megatraffico che necessita non di ponti interrotti, di frane e crolli e chiusure sulla viabilità, ma di strade aperte a sei corsie. E ora? Nella notte più buia che si ricordi, dopo quella dei 43 morti del Morandi, estratti a mani nude dai vigili del fuoco dalle macerie nella Valpolvera spezzata in due sedici mesi fa, il presidente della Regione Giovanni Toti, pallido come un morto e il sindaco Marco Bucci, spiegano che ora Genova è come Stalingrado, è isolata, è tornata indietro a quegli anni trenta delle opere mussoliniane. E' un grido nella notte quello che si alza dalla Prefettura genovese, in una serata senza pioggia, dopo la settimana che aveva visto



Blitz quotidiano > Opinioni > Franco Manzitti > Genova Stalingrado d'Italia. Toti: "16 mesi di chiacchiere del Governo e noi moriamo"

### Genova Stalingrado d'Italia. Toti: "16 mesi di chiacchiere del Governo e noi moriamo"

di Franco Manzitti  
Pubblicato il 26 Novembre 2019 17:25 | Ultimo aggiornamento: 26 Novembre 2019 17:25



GENOVA - E' come essere tornati all'anno 1939, quando il Duce Benito Mussolini, con il testa il fez, i suoi gambali lucidi, la camicia nera, e il piglio dei giorni migliori, arrivò a Genova a inaugurare la cosiddetta Camionale, l'autostrada che collegava la ex Repubblica del mare con l'entroterra della Valle Scrivia, quindi con la pianura padana, chiudendo l'epoca dell'isolamento di tutta la Liguria.

Erano quasi cento anni fa e quella strada che buca l'Appennino, sotto il passo dei Giovi, con una galleria di un chilometro, scavata con il piccone e la pala, sembrava un miracolo.

Blitz Genova prima di Yacht Club Italiano.

## Blitz Quotidiano

Genova, Voltri

---

piovere come nel libro "Cento Anni di solitudine", dove la pioggia non si ferma mai, ma quella è una foresta amazzonica, subfluviale, un altro mondo, non un pezzo della regione nord occidentale, che ospita i porti più importanti del Mediterraneo, quando sotto Natale il traffico decuplica e le navi fanno la coda per scaricare e caricare nei terminal genovesi e savonesi. E' un grido disperato quello delle autorità genovesi che vedono asfissiare la città non solo nei suoi collegamenti con il mondo produttivo mondiale, ma più semplicemente nella sua mobilità interna. Impossibile muoversi anche dentro le sue mura, se l'assedio dei camion, dei tir, ineluttabile, per i ritmi del traffico, blocca tutto. "Paghiamo le tasse, abbiamo il diritto alla mobilità come gli altri cittadini italiani, il Governo corra in aiuto invece di chiacchierare e polemizzare da 16 mesi su Genova e le sue concessioni autostradali", quasi urla Toti, invocando perfino il Genio Militare, mentre Bucci, il sindaco decide di rendere gratis tutti i mezzi pubblici della città per alleviare la pena di spostamenti folli. La mattina dopo è una tragedia in una città nella quale i caselli autostradali principali, quelli che immettevano nel traffico cittadino sono ciechi, non si sale, non si scende, quelle migliaia di autocarri e tutto il traffico si ingolfano in un sabbah dantesco. Alle 10,30 di mattina viene annunciato che almeno una corsia discendente e una in salita della A26 verranno riaperte. E' come se in una arteria otturata si aprisse un filo di passaggio, ma è nulla nel caos. I viadotti "ammalorati" devono essere verificati dai tecnici, che ci stanno lavorando dalla notte. Ma come si può pensare che una decisione tanto drastica da chiuderli possa essere modificata? Un mese fa il procuratore capo della Repubblica di Genova, Francesco Cozzi, in un dibattito per la presentazione del libro 'Cronaca di un crollo annunciato', pubblicato da Piemme sulla tragedia Morandi, aveva preannunciato che se l'inchiesta avesse svelato le condizioni gravi di altri ponti e viadotti, il suo ufficio avrebbe chiesto a Autostrade di intervenire. E' quello che è successo lunedì notte, quando la richiesta del Pm, Walter Cotugno è arrivato sul tavolo della "Spei", società Autostrade. I report, i rapporti 'intercettati' dalla Guardia di Finanza e gli esami dei tecnici, avevano messo nel mirino quei due viadotti della A 26. E Genova è precipitata indietro di 100 anni. "Il porto in queste condizioni può reggere una settimana, dopo chiude", dice il presidente dell' Autorità portuale di Sistema Genova-Savona, Paolo Emilio Signorini. Non piove ancora, è una giornata di quasi sole, come quella dell' inaugurazione della Camionale con il duce e i gerarchi a petto in fuori. Ma domani poverà. E la Milano-Serravalle sarà come una gimkana. E Genova-Stalingrado, assediata dalle auto e dai Tir non dai cannoni e dalle truppe nemiche, rischia di arrendersi.

## Liguria isolata, la furia di Toti: «Stufi di dipendere da incapaci»

*Il governatore ligure punta il dito contro il governo e contro Autostrade e chiede immediate misure a sostegno della regione, «altrimenti lo faremo noi anche senza competenze»*

GIOVANNI TOTI

È un Giovanni Toti furioso, quello che martedì mattina ha partecipato alla giunta straordinaria convocata dopo la chiusura improvvisa di un tratto dell' A26 per controlli di sicurezza sui viadotti Fado e Pecetti. A 12 ore dalla notizia della chiusura, e a poco più di una della riapertura a una sola corsia del tratto che va dall' allacciamento con l' A10 a Masone, il governatore ligure si è detto «stufo di dipendere da incapaci», puntando il dito contro il governo e contro Autostrade. «Per un anno e quattro mesi non si è fatto niente - ha tuonato Toti - Autostrade avrebbe dovuto lastricare d' oro quei viadotti, ne aveva il tempo e la possibilità, e non aspettare di muoversi quando la procura gliel' ha chiesto. Si sta diffondendo una psicosi che sta bloccando il paese, vorrei sapere anche perché del Mit ho letto due tweet e niente di più, mentre nell' ultimo mese noi abbiamo scritto numerose lettere rimaste senza risposta». Liguria a rischio paralisi, le richieste della Regione al governo «Mi aspetto che questa emergenza abbia una risposta di carattere legislativo - ha detto Toti a margine della giunta straordinaria - un decreto che preveda un piano straordinario cui noi possiamo avere accesso, che stabilisca quali lavori vanno fatti e in che modo, oltre che un' unità che faccia capo a Regione Liguria con stanziamenti per operatività e stanziamenti per lavori da fare che intervenga con poteri straordinari di protezione civile allargati su tutta la viabilità secondaria di questa regione, è indispensabile per riportare la situazione alla normalità» Il governatore ligure ha quindi ricordato le pesantissime ripercussioni che la chiusura dell' A26, sommata alle altre criticità vissute dalla Loiguria, avrà sul tessuto economico della regione: «C' è una situazione di traffico piuttosto pesante in tutta la regione, non solo nel genovesato. Il porto di Genova sta lavorando con il 30% in meno di traffico rispetto a un normale martedì mattina, stiamo entrando nella fase più vivace dei traffici, quella che precede il Natale, e dobbiamo ancora conteggiare i danni economici, oltre all' enorme danno di immagine che la nostra regione ha avuto e che si somma a quello avuto dopo il ponte Morandi, dopo le ondate di straordinario maltempo. Oggi questo balletto sui viadotti dell' A26, che risulta anche a noi molto poco comprensibile». Il presidente dell' **Autorità Portuale** Signorini ha detto che il nostro porto non reggerà per più di una settimana in queste condizioni - ha aggiunto il governatore ligure - abbiamo bisogno di sapere in pochi minuti come intende agire il governo, altrimenti lo faremo noi anche senza competenze: dobbiamo controllare i viadotti, rassicurare i cittadini, qualcuno deve rispondere di un anno e quattro mesi di chiacchiere a vanvera. Abbiamo decine di km di strade distrutte dal maltempo, due autostrade su tre inagibili, km di coda, camion incolonnati, ogni minuto che passa la città di Genova e la regione perdono milioni di euro, perdono credibilità e la possibilità di riaversi dalla tragedia del Morandi: quanto accaduto è la cosa più sconsiderata che abbia mai visto fare nella mia intera vita». Toti ha quindi puntato il dito contro quanto fatto (e non fatto) dal governo sino a oggi: «Abbiamo parlato a vanvera di revoca delle concessioni senza vedere misure complete, il risultato è che la gente ora ha paura di prendere anche le autostrade aperte. Ne abbiamo piene le scatole di dipendere da incapaci. Io voglio un tavolo che si riunisca a Genova, voglio ministri che vengano a Genova, voglio stanziamenti di miliardi per questa regione, voglio uno scudo legislativo che ci consenta di agire per mettere in sicurezza l' asset più importante per la logistica di questo paese, i quattro porti della Liguria, e lo voglio oggi pomeriggio». Trasporto pubblico, sanità, viabilità: provvedimenti e situazione A margine del punto stampa ha preso la parola anche il sindaco Marco Bucci, che ha confermato tutte le misure straordinarie adottate dalla

## Genova Today

Genova, Voltri

---

città di cui già si è diffusa notizia : mezzi pubblici gratis, sia Amt sia Atp, intensificazione delle corse dei bus e della metro (provvedimento che potrà essere mantenuto anche superata l' emergenza), corsie esclusive per merci sull' asse lungomare Canepa e Guido Rossa. «Tutte le misure sono in fase di aggiustamento e lo resteranno per durante tutta la giornata di oggi e anche domani per trovare il modo più efficace per separare il traffico pesante da quello privato - ha chiarito Bucci - via della Superba è stata aperta a tutti, vedremo come andranno queste giornate, intanto conto che tutti i cittadini accolgano l' invito a usare i mezzi pubblici» Dal punto di vista della sanità, Asl 3 ha potenziato l' offerta sul territorio prevedendo i seguenti provvedimenti. - Presso il Comune di Campo Ligure presenza di un' automedica del Servizio 118 - Potenziamento del servizio di Guardia Medica: dalle ore 14 di oggi il servizio sarà ininterrotto sulle 24 ore (anziché 12) (numero verde 800 893 580) - Attivazione dalle ore 9 alle ore 14 del numero 010 849 7237 per informazioni su problematiche relative a prestazioni specialistiche già prenotate fuori zona - Disponibilità in Valle Stura di un servizio di trasporto di pazienti con rilevanti criticità. - Attivazione di una rete di collegamento diretta con gli MMG residenti in vallata e con i Sindaci del territorio per un costante monitoraggio della situazione da parte di ASL 3 La vicepresidente e sssessore regionale alla Sanità, alle Politiche Sociali e alla Sicurezza, Sonia Viale, ha confermato che per le patologie tempo-dipendenti si è resa concreta la collaborazione dei Servizi del 118 di Liguria e Piemonte verso il Pronto Soccorso dell' Ospedale di Alessandria. Per muoverti con i mezzi pubblici nella città di Genova usa la nostra Partner App gratuita !

## Chiusura A26, oggi nel porto di Genova -40% della movimentazione merci

*Il presidente del porto Signorini e il governatore Toti temono che nei prossimi giorni possa andare anche peggio*

**Genova**. Una ripercussione molto alta quella che si è registrata nel primo giorno di emergenza A26 (a cui si aggiunge la chiusura della A6) per il **porto** di **Genova**. 'Oggi abbiamo avuto una movimentazione pari al -40% di movimentazione merci - dice il presidente del **Porto** Paolo Signorini - perché i mezzi non sono arrivati. Temiamo che nei prossimi giorni possa andare anche peggio'. Per questo il **porto** ha predisposto alcune misure straordinarie come il 'polmone Ilva' e il 'polmone Bettolo' vale a dire corsie riservate ai pezzi pesanti sia in direzione est-ovest sia al contrario. Temiamo l'effetto rimbalzo' ha aggiunto il governatore Toti che a proposito dello sciopero messo in atto oggi dai lavoratori del Psa (era stato indetto il 15 novembre) ha chiesto ai segretari di Cgil, Cisl e Uil presenti all'incontro 'un senso di prudenza e responsabilità', chiedendo indirettamente alle varie categorie 'di valutare la possibilità di procrastinare o modificare le forme di legittima protesta'.



The screenshot shows the Genova24.it website with a news article titled "Chiusura A26, oggi nel porto di Genova -40% della movimentazione merci". The article text is as follows:

**Genova.** Una ripercussione molto alta quella che si è registrata nel primo giorno di emergenza A26 (a cui si aggiunge la chiusura della A6) per il porto di Genova. 'Oggi abbiamo avuto una movimentazione pari al -40% di movimentazione merci - dice il presidente del Porto Paolo Signorini - perché i mezzi non sono arrivati. Temiamo che nei prossimi giorni possa andare anche peggio'.

Per questo il porto ha predisposto alcune misure straordinarie come il 'polmone Ilva' e il 'polmone Bettolo' vale a dire corsie riservate ai pezzi pesanti sia in direzione est-ovest sia al contrario.

'Temiamo l'effetto rimbalzo' ha aggiunto il governatore Toti che a proposito dello sciopero messo in atto oggi dai lavoratori del Psa (era stato indetto il 15 novembre) ha chiesto ai segretari di Cgil, Cisl e Uil presenti all'incontro "un senso di prudenza e responsabilità", chiedendo indirettamente alle varie categorie "di valutare la possibilità di procrastinare o modificare le forme di legittima protesta".

## A26, riapre una corsia per ogni senso di marcia

Genova, 26 nov. (Adnkronos) - Entro le 12 riprenderà in entrambe le direzioni di marcia la circolazione sulla tratta dell' autostrada A26. Nel corso della notte, la Direzione di Tronco di Genova di Autostrade per l' Italia ha realizzato uno scambio di carreggiata tale da garantire una corsia di scorrimento per senso di marcia. L' assetto predisposto consentirà comunque l' adozione delle verifiche tecniche sulle opere, così come pianificato già ieri. Nel frattempo la ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli "ha convocato per la mattinata di oggi il concessionario Aspi al fine di stabilire gli interventi urgenti per garantire la sicurezza e ripristinare la viabilità". Ad annunciarlo è lo stesso ministero in una nota in merito alla chiusura della tratta dell' A26 tra l' allacciamento con l' A10 e lo svincolo di Masone. Dopo la comunicazione della direzione di tronco di Genova di Autostrade per l' Italia della chiusura dalla scorsa notte per verifiche tecniche sul tratto tra lo svincolo con la A10 e il casello di Masone, è scattato il vertice in prefettura tra le istituzioni genovesi e liguri, convocate al Cov, il Comitato operativo per la viabilità provinciale, per studiare le misure da mettere in campo da subito per far fronte alla situazione. "Siamo in guerra, in emergenza, siamo a Stalingrado. Il governo si deve far carico, da oggi e fino al ripristino delle condizioni di normale vivibilità di tutto quello che accade: trasporti, come per il Morandi, terminal portuali, di tutto perché siamo in una vera situazione di emergenza", ha detto il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti, al termine del vertice in tarda serata. Aggiungendo che "le istituzioni locali si rimboccheranno le maniche. Ci aspettiamo di avere notizie dal governo nelle prossime ore con interventi di emergenza, utilizzando ad esempio il genio militare. Non possiamo reggere questa situazione oltre una settimana. E non può reggerla il Paese". Un danno che si stima incalcolabile per tutta la Regione ma che si potrebbe estendere oltre i confini della Liguria investendo "l' economia intera del Nord-ovest che dipende dai nostri porti, per giunta nel periodo di punta in vista del Natale - sottolinea Toti - Non c' è categoria che oggi non sia esclusa da un danno straordinario". La decisione di chiudere il tratto è scattata dopo le segnalazioni da parte della Procura di Genova delle criticità riscontrate sui due viadotti della tratta genovese della A26, il Fado Nord e Pecetti. Il procuratore capo di Genova Francesco Cozzi sempre in serata ha spiegato che "a fronte di gravi ammaloramenti riscontrati abbiamo segnalato criticità sul ponte Fado in direzione Alessandria e sul Pecetti in direzione Genova. I rappresentanti di Aspi hanno preso atto e sono intervenuti. La procura attende verifiche di sicurezza condotte dalla società concessionaria secondo le norme di legge". Il viadotto Pecetti in particolare era tra quelli finiti sotto la lente nell' ambito dell' inchiesta sui cosiddetti falsi report, nata dopo le indagini sul crollo del ponte Morandi sullo stato di salute dei ponti. "E' una serata difficile, quasi come la serata del Ponte Morandi - ha aggiunto Toti - al netto che per fortuna non c' è nessuna vittima. E' bene che tutti abbiano consapevolezza che la Liguria che è isolata". Intanto, mentre si attende l' esito delle prime valutazioni, lo stesso governatore ha spiegato che - da quanto comunicato dai vertici della Direzione di Tronco del capoluogo ligure - la corsia Nord della A26 potrebbe riaprire già entro questa mattina, se i controlli di Aspi saranno favorevoli. Il timore è per traffico, trasporti economia e porto. Alle 10.30 è convocata una seduta di Giunta straordinaria per fare il punto. Le prime misure sono già state predisposte e prevedono separazione del traffico merci da quello privato lungo sulla strada Guido Rossa e su lungomare Canepa, da e per il porto di Genova. Il sindaco Marco Bucci ha avanzato la richiesta al governo di "gratuità totale del trasporto pubblico a Genova e dei pedaggi autostradali di collegamento al capoluogo ligure"

The screenshot shows the website 'il-denaro.it' with a main article titled 'A26, riapre una corsia per ogni senso di marcia'. The article text is partially visible, matching the main text on the page. The website layout includes a top navigation bar, a search bar, and several promotional banners on the right side, including one for 'INCENTIVI' and another for 'bankor'. The article image shows a red truck on the highway.

# Ildenaro.it

Genova, Voltri

---

e ai genovesi di usare il più possibile i mezzi pubblici, sui quali è stato richiesto un potenziamento del servizio. La preoccupazione per il porto e il trasporto merci è tangibile in una città dove partono e arrivano oltre 4mila tir al giorno. "In queste condizioni non può resistere più di una settimana - ha spiegato il presidente dell' **Autorità portuale** del Mar Ligure Paolo, Emilio Signorini - Tutto il Nord Italia produttivo dipende da noi e siamo alla vigilia di Natale. Non sappiamo quanto durerà la chiusura, attendo risposte".

## A26, Signorini: "Mai situazione così drammatica per porti di Genova e Savona"

GENOVA - Il presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, è alle prese con una situazione difficilissima. "Penso che i porti di Genova e Savona non si siano mai trovati in una situazione così drammatica. Veniamo da un anno difficile con il crollo di Ponte Morandi a cui abbiamo reagito aprendo diverse soluzioni gestionali e infrastrutturali: adesso in 80 ore ci siamo trovati, rispetto alle 3 grandi autostrade che legano i porti di Genova e Savona con il Nord, con due interdetto e chiuse e la terza, la più vecchia di tutte, a sopportare tutto il traffico del **sistema portuale**". Per Signorini "deve essere chiaro a tutti che la Milano-Serravalle non potrebbe mai servire i volumi di traffico di Genova e Savona". I porti sono isolati. "Per certi aspetti è isolata la Pianura Padana, ricordiamoci che noi serviamo il 65% del commercio extra Ue della Lombardia, l' 82% del commercio extra Ue del Piemonte, vuol dire che il collegamento di queste regioni con tantissimi mercati di approvvigionamento e' la Liguria, quindi l'isolamento, dal punto di vista commerciale, è perlomeno duale, per noi e per loro". Il primo colpo per i traffici del porto è già quantificabile. "In tutta la mattinata abbiamo ricevuto il 30% in meno delle merci rispetto all' ordinario. Ovvio con la A26 chiusa, la A7 congestionata e l' A6 chiusa. Poi con la riapertura parziale dell' A26 il traffico recupera, ma lo sta facendo con grandi ritardi nei tempi di percorrenza delle merci. Questi sono i ritardi, ma poi ci sono i costi per le aziende", conclude Signorini.

**Approfondimenti Porto, Signorini: In due anni nuova viabilità per dividere i Tir dalle auto private**  
Fincantieri, Signorini: "Per il ribaltamento a mare pronti 100 milioni ma il Governo si decida"  
A10, frana prima dell' uscita di Genova Aeroporto: disagi al traffico A26, Toti: Voglio task force e miliardi per la mia regione  
A26, Rixi: "Procedure semplificate per la messa in sicurezza"  
Video Crollo viadotto sulla A6, Berta (Porto Savona): "La situazione è tragica"  
A26, Toti: "Voglio task force e miliardi per la mia regione"  
Riapertura A26, una corsia per senso di marcia sui viadotti Pecetti e Fado  
A26, Signorini: "Mai situazione così drammatica per porti di Genova e Savona"

**Commenti.**

The screenshot shows a news article on the website PrimoCanale.it. The main headline is "A26, Signorini: 'Mai situazione così drammatica per porti di Genova e Savona'". The article is dated "martedì 26 novembre 2019". The text of the article is partially visible, starting with "GENOVA - Il presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini, è alle prese con una situazione difficilissima. Penso che i porti di Genova e Savona non si siano mai trovati in una situazione così drammatica. Veniamo da un anno difficile con il crollo di Ponte Morandi a cui abbiamo reagito aprendo diverse soluzioni gestionali e infrastrutturali: adesso in 80 ore ci siamo trovati, rispetto alle 3 grandi autostrade che legano i porti di Genova e Savona con il Nord, con due interdetto e chiuse e la terza, la più vecchia di tutte, a sopportare tutto il traffico del sistema portuale". Below the text, there are social media sharing icons for Facebook, Twitter, and LinkedIn. There is also a section titled "Approfondimenti" with several links to related articles. At the bottom, there is a "Video" section with a thumbnail and a caption: "Crollo viadotto sulla A6, Berta (Porto Savona): 'La situazione è tragica'".

### Chiusa A26, Genova isolata. Il governatore della Liguria Toti: "Siamo tornati agli anni '30"

POLITICA Chiusa A26, **Genova** isolata. Il governatore della Liguria Toti: "Siamo tornati agli anni '30" La chiusura del tratto della A26 è stata disposta dalla procura di **Genova** visto lo stato di ammaloramento dei viadotti Fado Nord e Pecetti Sud. "**Genova** ora è isolata, siamo tornati agli anni Trenta", dice il governatore della Liguria dice Giovanni Toti. Per Paolo Emilio Signorini, Presidente dell' autorità portuale Mar Ligure, "il **porto** di **Genova** in queste condizioni non può resistere più di una settimana. Ci sono oltre 4000 tir al giorno che partono dal nostro **porto** e vi arrivano" Condividi 26 novembre 2019 I video più visti di Rainews.it.

**Informativa breve**  
 Il sito Rai utilizza cookie tecnici e analitici e cookie di profilazione di terze parti in forma aggregata, per rendere più agevole la navigazione, garantire la fruizione dei servizi e nei casi sopraelencati di più a regolare il consenso a tutti e ad alcuni cookie. **CHIAMA QUI**  
 Chiama questo numero, o vai su [questa pagina](#) e ricevi il servizio in streaming sul computer o sul tuo tablet.

**Contenuto non disponibile**  
 Per la riproduzione del video è richiesto Adobe Flash Player. Procurati la versione più recente di Flash Player.

**Chiusa A26, Genova isolata. Il governatore della Liguria Toti: "Siamo tornati agli anni '30"**  
 La chiusura del tratto della A26 è stata disposta dalla procura di Genova visto lo stato di ammaloramento dei viadotti Fado Nord e Pecetti Sud. "Genova ora è isolata, siamo tornati agli anni Trenta", dice il governatore della Liguria dice Giovanni Toti. Per Paolo Emilio Signorini, Presidente dell'autorità portuale Mar Ligure, "il porto di Genova in queste condizioni non può resistere più di una settimana. Ci sono oltre 4000 tir al giorno che partono dal nostro porto e vi arrivano".

15 NOVEMBRE 2019

**I video più visti di Rainews.it**

- CRONACA PER UNA FRASE E UN DOTTORE SULL'AUTOSTRADA A4 SAONARA-TORINO
- DEI BERGAMINI UN "TENTATIVO" TRIDENTINO
- SCANDALO DOPO 30 ANNI RINASCIMENTO SUI LIBRI "AFFRESCHI" DELLA MODERNA SOCIETÀ
- SCOPERTO ANTENAZIONALE CONTRO LA VIOLENZA SULLE DONNE. UN SPECIALE SACERDOTE DI MONTECATI
- BANCALIERA PREZZO DI 100 MILIARDI. I RAGAZZI DELLA TRAGICA ESPERIMENTAZIONE
- INDIGNI? SAVVIO RICHIAMATO NELLA VICENDA OPEN AIR

**CRONACA A26. FERROVIA ISOLATA. IL GOVERNATORE DELLA LIGURIA TOTI: "SIA MO TORNATI AGLI ANNI '30"**

**SCANDALO. 30 ANNI DOPO LA PRIMA IN PIAZZA DONNE**

**PER IL NEGOZIO "STENTINI VENTA" SOTTILEGGIO IL CANDIDATO DI SINISTRA**

**VIOLENZA DOMESTICA. I GIULI DEI FIANCHI. UNO DEI PIÙ DURI**

**SCANDALO IN MILITARE. LA POLITICA P2. LA PIAZZA DONNE. L'INCHIESTA IN ITALIA**

# The Medi Telegraph

Genova, Voltri

## Genova, l'emergenza costa il 30% del traffico

**Genova** - «Il porto di **Genova** in questo momento sta lavorando con stime del 30% in meno di traffico rispetto ad un normale lunedì mattina. Siamo entrando nella fase più vivace che è quella di Natale e si può capire quale danno si sta provocando». Così Giovanni Toti, presidente di Regione Liguria, oggi dopo la riunione straordinaria di giunta in seguito alla decisione di Autostrade di chiudere un tratto di A26 per verifiche su due viadotti, poi riaperto in mattinata a scartamento ridotto.



# The Medi Telegraph

Genova, Voltri

## Genova, Psa: «Nessun caos, siamo pienamente operativi»

Genova - «Siamo pienamente operativi. Non siamo chiusi e non abbiamo segnalazioni di disagi». Lo comunica al MediTelegraph il terminal Psa di Genova Pra'. Lo sciopero di due ore indetto dai sindacati, secondo l'azienda non avrebbe provocato particolari problemi: «L'operatività del nostro terminal è pienamente garantita». Intanto in **Autorità portuale** è in corso il vertice per tentare di ricomporre la frattura sindacale.



## MSC, Zuccarino: "Obiettivo 3 milioni di passeggeri - La crociera, bel sogno per grandi e piccini" INTERVISTA

LUCIA NAPPI

26 Nov, 2019 **GENOVA** - " L' impegno della compagnia è sempre stato quello di favorire un placido, pacifico ed eco sostenibile rapporto con il mare, con la terra e con l' aria " a parlare è il presidente di MSC Crociera, Francesco Zuccarino (VIDEO) , incontrato a bordo di MSC Grandiosa il giorno in cui il **porto** di **Genova** festeggia il primo attracco della nave, il Maiden Call. L' ampliamento della flotta prevede progetti sul piano della sostenibilità ambientale? " Progetti che verranno culminati nel 2022 con l' ingresso di MSC Europa che sarà una nave a trazione a gas liquido , che è il meno inquinante di tutti i carburanti fossili. Riusciremo a ottenere con quella serie di navi , world class così definita, il migliore risultato". Ci parla del progetto dell' isola ecologica di MSC nei Caraibi? " Ocean Cay è una bellissima realizzazione che è costato un impegno gravoso, perché da un' isola che era destinata a raccogliere dei rifiuti, non rifiuti pesanti o tossici, ma rifiuti di lavorazione e di altre cose. E' stata completamente liberata da qualsiasi prodotto di scarto, è stata ricostruita e adattata al completo godimento dei passeggeri delle navi. Sappiamo, o pretendiamo di sapere, cosa i passeggeri desiderano e lo offriamo nella maniera più bella e più simpatica possibile" . Vostro target è raggiungere i 3 milioni di passeggeri? ' Possiamo raggiungere facilmente 3 milioni di passeggeri. La crociera , così come è concepita oggi, rappresenta una vacanza completa dotata di tutto quello che può desiderare il vacanziero, che è una cosa difficile da raggiungere in altre situazioni. La crociera se è ben organizzata e ben fatta, piacevolmente gestita per i grandi e i piccini diventa un bel sogno '. Lucia Nappi.

The screenshot shows a news article layout. At the top, there's a navigation bar with 'Corriere Marittimo' and 'HOME PAGE NEWS MEDIA ARCHIV'. Below that, a video player shows Francesco Zuccarino speaking. To the right of the video is a sidebar with several advertisements: 'Toremari', 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI' with contact info (Telefono: 0586 248111, Fax: 0586 248200), and 'ETN' (EDIZIONE TURISMO DI NAVIGAZIONE). The main text of the article is partially visible, starting with 'L'impegno della compagnia è sempre stato quello di favorire un placido, pacifico ed eco sostenibile rapporto con il mare, con la terra e con l'aria'.

### Sciopero al terminal Psa di Pra'

*A complicare ulteriormente una giornata difficile per il traffico è subentrato uno sciopero nel più grande terminal del porto di Genova*

A complicare ulteriormente la situazione della viabilità c'è anche lo sciopero dei portuali al terminal container Psa del **porto** di Pra'. La protesta è stata indetta dalle rappresentanze sindacali unitarie contro l'organizzazione del lavoro all'interno del terminal. I tir sono quindi bloccati in attesa di poter entrare al terminal.

The screenshot shows a news article from Genova Today. The main headline is "Sciopero al terminal Psa di Pra'". Below the headline is a sub-headline: "A complicare ulteriormente una giornata difficile per il traffico è subentrato uno sciopero nel più grande terminal del porto di Genova". The article text is partially visible, starting with "A complicare ulteriormente la situazione della viabilità c'è anche lo sciopero dei portuali al terminal container Psa del porto di Pra'." and "La protesta è stata indetta dalle rappresentanze sindacali unitarie contro l'organizzazione del lavoro all'interno del terminal. I tir sono quindi bloccati in attesa di poter entrare al terminal." The page also features a large image of a truck, social media sharing buttons, and a sidebar with "I più letti di oggi" (Most read today) section containing several other news items.

# The Medi Telegraph

Genova, Voltri

## Genova, sciopero al terminal di Psa: caos totale in porto

**Genova** - Caos totale al terminal container Psa del **porto** di **Genova**, a Pra', il più grande di tutto lo scalo del capoluogo ligure. I portuali stanno scioperando da questa mattina. La protesta, legata all'organizzazione del lavoro all'interno del terminal, è stata decisa dalle Rsu. Situazione molto critica sul fronte dell'autotrasporto con i Tir che, già alle prese con le chiusure in A6 e A26, non possono accedere al terminal. Contro questa decisione si era scagliato questa mattina il presidente dei terminalisti italiani Luca Becce.



# Informazioni Marittime

Genova, Voltri

## Cma Cgm cancella dalla rotazione Sirius Malaga e Buenos Aires

*Il nuovo servizio partirà lunedì 2 dicembre dal porto di Genova*

Dal mese prossimo Cma Cgm annuncia che sarà ristrutturato 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 ai porti di Malaga e Buenos Aires. I porti dell'estuario del Rio de la Plata verranno dunque raggiunti con i servizi della filiale brasiliana Mercosul. La nuova rotazione partirà lunedì 2 dicembre con la nave Maersk Lota dal **porto di Genova**. Questa la rotazione aggiornata del Sirius: Malta, **Genova**, Barcellona, Valencia, Tanger Med, Paranagua, Rio Grande, Itapoa, Itajai, Santos, Itaguaí .

Questo sito utilizza i cookie per rendere la tua esperienza di navigazione più gradevole. Continuando la navigazione, accetti il utilizzo di questi cookie. [Per saperne di più](#) o [cliccando su "accetto" dimostri al di sotto di questo banner accettazione di tutti i cookie.](#)

Info Login Chiudi

Mantieni aggiornate le informazioni

INTEMSPEED

Informazioni Marittime

ABBONATI - LOGGATI

2019/11/26

Abbonati al nostro Servizio Online

Seleziona l'Applicazione Marittima: News e newsletter portuali e flotta

Del mese prossimo Cma Cgm annuncia che sarà ristrutturato 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 ai porti di Malaga e Buenos Aires. I porti dell'estuario del Rio de la Plata verranno dunque raggiunti con i servizi della filiale brasiliana Mercosul. La nuova rotazione partirà lunedì 2 dicembre con la nave Maersk Lota dal porto di Genova.

Questa la rotazione aggiornata del Sirius: Malta, Genova, Barcellona, Valencia, Tanger Med, Paranagua, Rio Grande, Itapoa, Itajai, Santos, Itaguaí.

Condividi su

Tweet

Articoli correlati

Il servizio di trasporto containerizzato Sirius che collega il Mediterraneo con la costa orientale del Sud America realizzerà dal mese prossimo un servizio con sette navi anziché le attuali otto e cancellando gli scali ai porti di Malaga e Buenos Aires. I porti dell'estuario del Rio de la Plata verranno dunque raggiunti con i servizi della filiale brasiliana Mercosul. La nuova rotazione partirà lunedì 2 dicembre con la nave Maersk Lota dal porto di Genova.

Il servizio di trasporto containerizzato Sirius che collega il Mediterraneo con la costa orientale del Sud America realizzerà dal mese prossimo un servizio con sette navi anziché le attuali otto e cancellando gli scali ai porti di Malaga e Buenos Aires. I porti dell'estuario del Rio de la Plata verranno dunque raggiunti con i servizi della filiale brasiliana Mercosul. La nuova rotazione partirà lunedì 2 dicembre con la nave Maersk Lota dal porto di Genova.

Il servizio di trasporto containerizzato Sirius che collega il Mediterraneo con la costa orientale del Sud America realizzerà dal mese prossimo un servizio con sette navi anziché le attuali otto e cancellando gli scali ai porti di Malaga e Buenos Aires. I porti dell'estuario del Rio de la Plata verranno dunque raggiunti con i servizi della filiale brasiliana Mercosul. La nuova rotazione partirà lunedì 2 dicembre con la nave Maersk Lota dal porto di Genova.

IL PERMANENTE

## Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Via allo studio condotto dall' Università con l' aiuto dei Barcaiole delle Grazie Analizzati 36 esemplari per capire il grado di inquinamento delle acque

### Test sui cefali in porto «Indicazioni preziose dalla salute dei pesci»

Bruno Viani

Una premessa: i cefali del porto di Genova sono chiamati a vivere in uno specchio d' acqua chiuso e molto più inquinato del mare che si apre oltre la diga foranea, mangiano di tutto e amano le acque fangose. Nessuno si sognerebbe di metterli in padella. Eppure proprio loro, muti protagonisti di una situazione estrema, stanno parlando a chi li sa ascoltare. L' UNIVERSITÀ SCENDE IN CAMPO L' Università di Genova è infatti capofila di uno studio internazionale sulla presenza di nano e microplastiche nelle acque di tre città portuali, la stessa Genova, Olbia e Tolo ne. «Se andassimo a esaminare lo stomaco dei pesci che poi vengono messi in commercio, anche dalla grande distribuzione, in un' altissima percentuale troveremmo pezzettini di plastica o fibre di varie dimensioni, si parla di microplastiche dai 5 millimetri in giù - dice Alessandro Stocchino, docente del Dipartimento di Ingegneria civile, chimica e ambientale (Dicca) in campo nel progetto insieme al Distav - i visceri non li mangiamo e quindi non è il caso di spaventarsi: io stesso mangio e apprezzo il pesce nostrano. Ma il problema non risolto è un altro: quale percentuale di inquinanti entra nel ciclo vitale dell' animale e quali sono gli effetti ipotizzabili sull' uomo. E da questo punto di vista, il problema sono soprattutto gli idrocarburi che si attaccano alle plastiche e poi sono trasportate dalle correnti e facilmente ingerite dagli animali marini». IL TEST IN PORTO Il campionamento si è svolto il 17 maggio in porto a partire dalle 8 e ha visto coinvolti i ricercatori ed il personale dell' Università di Genova - Distav, i Barcaiole delle Grazie con il mezzo nautico Galata, e la barca da pesca Corsaro, Il diario di bordo di quella giornata racconta di condizioni di mare calmo e di un' area di campionamento compresa tra Ponte dei Mille e Ponte Parodi. «I pesci catturati si stanno rivelando utili sia per le analisi chimiche e istopatologiche previste per il progetto Geremia che si occupa dei reflui che dalla città finiscono nelle acque portuali, sia per le analisi del contenuto stomacale in microplastiche previste per il progetto Splash - finanziamento Interreg Marittimo Italia - Francia». In tutto questo, i muggini sono considerati perfetti. «Perché si nutrono sia sul fondo, ingerendo anche porzioni di sedimenti, sia di materiale in sospensione, venendo quindi a contatto sia con le plastiche più dense che tengono a depositare nel sedimento di fondo, sia con quelle meno dense che tendono a galleggiare sulla superficie del mare o lungo la colonna d' acqua». Al momento sono stati elaborati i dati relativi al contenuto in "oggetti" dei campioni di acqua e sedimento prelevati durante il primo periodo invernale di campagne oceanografiche svoltesi a Genova lo scorso dicembre. Per quanto riguarda i campioni di pesci, le analisi sono ancora in corso. «Sono stati catturati in totale 36 pesci appartenenti alle specie Liza aurata e Liza ramada. Ogni pesce è stato catalogato, pesato, misurato e fotografato; successivamente si è proceduto alla rimozione di tessuti necessari alle analisi chimiche e istopatologiche ed è stato isolato lo stomaco per le analisi delle microplastiche». -



## La Liguria in Svizzera

LUGANO Un indice di realizzazione delle opere messe a bilancio pari all'89,94% su investimenti in conto capitale che sfiorano quest'anno i 250 milioni. E' con questo dato e con l'imminente apertura del nuovo terminal di Savona Vado (in grado di movimentare 800.000 TEUs al 49% controllato da capitali cinesi) che l'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure occidentale**, ovvero i porti di Genova e Savona, ha presentato il suo nuovo biglietto da visita a un mercato svizzero che potrebbe tornare a guardare con attenzione alla prospettiva logistica mediterranea, come alternativa al monopolio logistico che gli scali del Nord Europa esercitano sull'interscambio elvetico. A farsi latore di questo messaggio di affidabilità anche sui tempi di realizzazione delle opere di terra, della nuova viabilità genovese (compromessa dal crollo del Ponte Morandi) e dei dragaggi, è stato oggi a Lugano il presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale**, Paolo Emilio Signorini. Gli ha fatto eco Gilberto Danesi, ceo del terminal PSA di Prà Voltri, punta di diamante del porto di Genova, nel mercato container. Danesi ha confermato a sorpresa che anche un collegamento diretto ferroviario fra il porto di Genova e la Svizzera può non essere un'utopia. Ogni settimana tre treni container muovono dal terminal di Prà Voltri e in 12 ore raggiungono il porto perché tale è, di Basilea. Il convegno di Lugano Un Mare di Svizzera 2 si è tuttavia trasformato anche in una vera e propria operazione verità. Come sottolineato dal consigliere Nazionale, membro della Commissione svizzera dei Trasporti, Fabio Regazzi, dopo aver investito più di 20 miliardi di euro in Alptransit, ora deve occuparsi anche di altri collegamenti che riguardano altre aree della Confederazione. Il che non significa campana a morto sul collegamento Lugano-Chiasso e quindi sul completamento dell'asse Nord-Sud, ma di certo un ridimensionamento delle speranze di ottenerlo in tempi brevi. Per altro l'Italia deve confrontarsi a sua volta con i tempi lunghi della realizzazione del Tortona-Milano (indispensabile per rendere efficace il Terzo Valico) e del quadruplicamento delle linee della Brianza. È in quest'ottica che si sintetizza lo sforzo di ASTAG, l'Associazione dell'autotrasporto svizzero presieduta nella sezione ticinese da Adriano Sala affiancato dal vice presidente Paolo Vismara. Per molti anni a venire, proprio all'autotrasporto sarà affidato dal mercato e dai fatti un ruolo centrale per assicurare la crescita dell'interscambio svizzero e quindi il funzionamento del corridoio merci più importante d'Europa.



# Città della Spezia

La Spezia

## Propeller Club celebra il gruppo Tarros

*Particolare interesse ha suscitato la descrizione di un trasporto di un magnete del valore di oltre 55 milioni di euro e del peso di 200 tonnellate*

La **Spezia** - E' stata la splendida sala di Villa Marigola a Lerici ad ospitare la consueta riunione del Propeller - **Porto** della **Spezia**. Dopo la consegna da parte degli Agenti Marittimi di una targa ricordo al Comandante della Polizia Portuale dott. Bruno Bassi, in onore della professionalità e disponibilità con cui ha svolto per oltre 25 anni la sua carriera come responsabile del Commissariato **Porto**, il presidente, Giorgio Bucchioni, ha ricordato l'impresa del socio Gianluca Agostinelli, reduce dalla prestigiosa partecipazione alla maratona di Atene, corsa con successo con i colori della Onlus, il "**Porto** dei piccoli". La serata si è inserita a pieno titolo nella missione del Propeller club che accoglie il cluster logistico-marittimo allo scopo di promuovere le attività marittime e migliorare le relazioni umane ed i rapporti internazionali. Presenti ed invitati il nuovo Comandante della Capitaneria di **Porto** CV Giovanni Stella ed il nuovo GM di LSCT, ing. Alfredo Scalisi. La serata è proseguita poi con la presentazione del Gruppo Tarros, con la testimonianza diretta di Danilo Ricci e di Mauro Solinas rispettivamente General e Brand Manager del Gruppo Tarros che hanno illustrato quelle che saranno le linee guida future. La platea ha sottolineato come la famiglia Musso, a capo dell'azienda da ben sei generazioni, sia stata protagonista del mondo dello shipping da quando il trasportatore americano Mc Lean ha inventato il container; a questo proposito bella e interessante la storia dell'azienda ricordata da Danilo Ricci, il quale ha poi descritto la capacità del Gruppo Tarros nella creazione di un vero e proprio sistema di logistica integrata. Particolare interesse ha suscitato la descrizione di un trasporto di un magnete del valore di oltre 55 milioni di euro e del peso di 200 tonnellate. Le nuove strategie di comunicazione dell'azienda sono state presentate da Mauro Solinas: non si parlerà più di servizi ma di soluzioni innovative e di eco-efficiency, con l'obiettivo di offrire al cliente maggiore efficienza e qualità (a questo proposito bello il container certificato). Ogni giorno Tarros, grazie al lavoro dei suoi 600 dipendenti, collega con le sue navi ed i suoi mezzi le diverse sponde del Mediterraneo, 16 paesi, 30 porti e oltre 300 milioni di abitanti. La serata si è conclusa con una serie di interventi volti ad approfondire i temi trattati, temi che hanno confermato ancora una volta il grande livello di specializzazione che il **Porto** di La **Spezia** ha raggiunto a livello nazionale ed internazionale. Martedì 26 novembre 2019 alle 12:12:48  
 Redazione redazione@cittadellaspezia.com.



## The International Propeller Club Port of La Spezia. Ieri la riunione del cluster logistico-marittimo

(FERPRESS) - La **Spezia**, 26 NOV - E' stata la splendida sala di Villa Marigola a Lerici ad ospitare la consueta riunione del Propeller - **Porto** di La **Spezia**. Dopo la consegna da parte degli Agenti Marittimi di una targa ricordo al Comandante della Polizia Portuale dott. Bruno Bassi, in onore della professionalità e disponibilità con cui ha svolto per oltre 25 anni la sua carriera come responsabile del Commissariato **Porto**, il Presidente, Giorgio Bucchioni, ha ricordato l'impresa del socio Gianluca Agostinelli, reduce dalla prestigiosa partecipazione alla maratona di Atene, corsa con successo con i colori della Onlus, il **Porto** dei piccoli. La serata si è inserita a pieno titolo nella missione del Propeller club che accoglie il cluster logistico-marittimo allo scopo di promuovere le attività marittime e migliorare le relazioni umane ed i rapporti internazionali. Presenti ed invitati dal Presidente Giorgio Bucchioni, il nuovo Comandante della Capitaneria di **Porto** CV Giovanni Stella ed il nuovo GM di LSCT, ing. Alfredo Scalisi. La serata è proseguita poi con la presentazione del Gruppo Tarros, con la testimonianza diretta di Danilo Ricci e di Mauro Solinas rispettivamente General Manager e Brand Manager del Gruppo Tarros che hanno illustrato quelle che saranno le linee guida future. La platea ha sottolineato come la famiglia Musso, a capo dell'azienda da ben sei generazioni, sia stata protagonista del mondo dello shipping da quando il trasportatore americano Mc Lean ha inventato il container; a questo proposito bella e interessante la storia dell'azienda ricordata da Danilo Ricci, il quale ha poi descritto la capacità del Gruppo Tarros nella creazione di un vero e proprio sistema di logistica integrata. Particolare interesse ha suscitato la descrizione di un trasporto di un magnete del valore di oltre 55 milioni di euro e del peso di 200 tonnellate. Le nuove strategie di comunicazione dell'azienda sono state presentate da Mauro Solinas: non si parlerà più di servizi ma di soluzioni innovative e di eco-efficiency, con l'obiettivo di offrire al cliente maggiore efficienza e qualità (a questo proposito bello il container certificato). Ogni giorno Tarros, grazie al lavoro dei suoi 600 dipendenti, collega con le sue navi ed i suoi mezzi le diverse sponde del Mediterraneo, 16 paesi, 30 porti e oltre 300 milioni di abitanti. La serata si è conclusa con una serie di interventi volti ad approfondire i temi trattati, temi che hanno confermato ancora una volta il grande livello di specializzazione che il **Porto** di La **Spezia** ha raggiunto a livello nazionale ed internazionale.



# Informazioni Marittime

La Spezia

## La Spezia, Tarros ospite d' onore all' incontro Propeller

*I vertici del gruppo armatoriale hanno illustrato le linee guida per la creazione di un efficace sistema di logistica integrata*

La creazione di un efficace sistema di logistica integrata che si accompagni a soluzioni sempre più eco-compatibili. Sono gli obiettivi che si pone per il prossimo futuro il gruppo armatoriale Tarros, di cui si è ampiamente discusso nel corso della consueta riunione del Propeller - porto di La Spezia. Danilo Ricci e di Mauro Solinas rispettivamente general manager e brand manager della compagnia hanno illustrato ai numerosi presenti quelle che saranno le linee guida dell' azienda nei prossimi anni. Tarros, tra passato e futuro La platea ha sottolineato come la famiglia Musso, a capo dell' azienda da ben sei generazioni, sia stata protagonista del mondo dello shipping da quando il trasportatore americano Mc Lean ha inventato il container; a questo proposito bella e interessante la storia dell' azienda ricordata da Ricci, il quale ha poi descritto la capacità del gruppo Tarros nella creazione di un vero e proprio sistema di logistica integrata. Particolare interesse ha suscitato la descrizione di un trasporto, effettuato da una nave Tarros, di un magnete del valore di oltre 55 milioni di euro e del peso di 200 tonnellate. Le nuove strategie di comunicazione dell' azienda sono state poi presentate da Solinas: non si parlerà più di servizi ma di soluzioni innovative e di eco-efficiency, con l' obiettivo di offrire al cliente maggiore efficienza e qualità (a questo proposito bello il container certificato). Ogni giorno Tarros, grazie al lavoro dei suoi 600 dipendenti, collega con le sue navi ed i suoi mezzi le diverse sponde del Mediterraneo, 16 paesi, 30 porti e oltre 300 milioni di abitanti. La serata del Propeller - porto di La Spezia Dopo la consegna da parte degli Agenti Marittimi di una targa ricordo al Comandante della Polizia Portuale Bruno Bassi, in onore della professionalità e disponibilità con cui ha svolto per oltre 25 anni la sua carriera come responsabile del commissariato porto, il presidente, Giorgio Bucchioni, ha ricordato l' impresa del socio Gianluca Agostinelli, reduce dalla prestigiosa partecipazione alla maratona di Atene, corsa con successo con i colori della Onlus, il Porto dei piccoli. Presenti anche il nuovo comandante della Capitaneria di Porto Giovanni Stella ed il nuovo genera manager di La Spezia Container Terminal Alfredo Scalisi.



### AI LSCT dispositivi di sicurezza

LA SPEZIA Domani, giovedì 28 novembre, La Spezia Container Terminal presenterà i nuovi dispositivi acustici che segnalano la retromarcia e lo spostamento dei mezzi di piazzale usati per la movimentazione dei container. L'importante intervento ai fini della sicurezza e della celerità delle operazioni sarà illustrato in un incontro a partire dalle ore 11.00, presso La Spezia Container Terminal, Viale San Bartolomeo 20, La Spezia. Saranno presenti il sindaco del Comune di La Spezia Pierluigi Peracchini, il presidente dell'AdSP Carla Roncallo e il direttore generale di La Spezia Container Terminal, Alfredo Scalisi.



# Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Ravenna

## Tavola rotonda su Formazione, logistica e intermodalità

RAVENNA Formazione, logistica e intermodalità: competenze e professionalità a supporto del settore. Oggi alle 15 nell' Auditorium della Regione Emilia-Romagna si terrà la Tavola rotonda "Formazione, logistica e intermodalità: competenze e professionalità a supporto del settore", durante la quale i referenti dei L' **autorità portuale** principali nodi intermodali della Regione Emilia-Romagna si confronteranno con istituzioni ed esperti del settore sulle iniziative formative promosse da ER.I.C. (Emilia-Romagna In termodal Cluster, fondato nel 2018). Nel suo primo anno di attività, attraverso la costituzione di una Corporate Academy di rete, ER.I.C. ha dato vita a 2 progetti per la formazione di figure professionali tecniche e manageriali, con specifiche competenze in ambito logistico e intermodale. Tale iniziativa, realizzata in collaborazione con la Fondazione Istituto sui Trasporti e la Logistica e supportata dalla Regione Emilia-Romagna, ha recentemente ricevuto il premio come "Logistico dell' Anno 2019". RAVENNA Domani, nell' ambito della rassegna di film dedicati al tema "Il lavoro, ieri, oggi... e domani? ", verrà presentato "Ex -machina" di Alex Garland. Il film è un thriller psicologico incentrato su un triangolo amoroso fra due uomini e una bellissima donna robot. Ci proietta nel futuro, quando l' innovazione tecnologica e l' intelligenza artificiale rischieranno di modificare sensibilmente e forse imprevedibilmente i rapporti sociali ed economici. La proiezione avrà sempre luogo presso la Sala Buzzi, in viale Berlinguer n. 11 - Ravenna, alle ore 20.30, sarà preceduta da una breve presentazione e seguita dal dibattito col pubblico. Ingresso libero. La rassegna è promossa e curata dal Circolo Cooperatori.

The screenshot shows a newspaper page with the following content:

- Top Header:** Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola), Wednesday, November 27, 2019.
- Main Article:** "LITTO NEL MONDO DELLA MUSICA Addio a Gianni Maselli, dj simbolo degli '80 e '90". Text: "Si è spento ieri a 61 anni, fu alla consolle allo Xenos di Marina di Ravenna negli anni d'oro".
- Image:** A photo of Gianni Maselli, a DJ, with a caption: "Gianni Maselli, il dj simbolo degli '80 e '90".
- Other Article:** "Il concerto di Natale per la prima volta sul palco dell'Alighieri". Text: "Ravenna. Il concerto di Natale per la prima volta sul palco dell'Alighieri".
- Image:** A photo of a person playing a violin, with a caption: "Il concerto di Natale per la prima volta sul palco dell'Alighieri".
- Other Article:** "Proiezione di 'Ex machina' e dibattito sul lavoro". Text: "Ravenna. La proiezione del film 'Ex machina' di Alex Garland, un thriller psicologico incentrato su un triangolo amoroso fra due uomini e una bellissima donna robot".
- Other Article:** "La rubrica 'Qua la Zampa' torna domani". Text: "Ravenna. La rubrica 'Qua la Zampa' torna domani".

# Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Ravenna

## Export in Germania, piattaforma unica per i prodotti della regione

Se ne è discusso nel corso della Settimana della cucina italiana nel mondo Simona Caselli: «Adesso dobbiamo avviare un piano di fattibilità»

BOLOGNA Un' unica piattaforma logistica dell' Emilia-Romagna per i mercati agroalimentari in Germania. Un obiettivo al quale stanno lavorando, con il supporto della Regione, i Centri agroalimentari di Bologna (Caab), Parma (CaI) e Rimini (Caar), insieme al Mercato ortofrutticolo di Cesena, e che è stato al centro di una serie di iniziative, tra Berlino, Monaco e Francoforte, durante la Settimana della cucina emiliano -romagnola che a metà novembre ha visto in prima linea l' assessora all' Agricoltura della regione, Simona Caselli. «Più gioco di squadra per vincere sui mercati. Siamo la regione leader dell' ortofrutta e dei prodotti Dop e Igp, ma possiamo crescere ancora. Questa è una prima ricaduta concreta del processo di aggregazione avviato a gennaio e sostenuto dalla Regione. Ora dobbiamo dare il via a un primo studio di fattibilità». a inizio 2019, infatti, è stato sottoscritto il protocollo tra il Centro agroalimentare di Bologna (Caab), il Centro agroalimentare e logistica di Parma (CaI) e il Centro agroalimentare Riminese (Caar) è stato promosso dalla Regione, azionista delle tre società assieme ai Comuni di riferimento, per avviare un processo di aggregazione organizzativa ed operativa delle tre strutture. Fare rete, modernizzare e rilanciare il ruolo di queste strutture, puntando soprattutto sull' offerta di servizi innovativi e sulle sinergie operative per il contenimento dei costi, gli obiettivi dell' intesa. Al centro dell' Europa Le visite ai mercati ortofrutticoli delle tre città, così come gli incontri con gli importatori di specialità italiane, hanno confermato le ulteriori, importanti opportunità offerte per i prodotti di qualità dell' Emilia-Romagna dal mercato tedesco, che rappresenta già oggi la prima destinazione dell' export agroalimentare regionale con una quota di oltre il 18% sul totale, pari a quasi 1,2 miliardi di euro, in crescita rispetto al 2013 del 4,8% (dati 2018). Gioca a favore della nostra regione anche una posizione logisticamente centrale rispetto alle rotte dei commerci europei, da sfruttare quindi il più possibile. «Il nostro export vale 6,5 miliardi di euro, un risultato impensabile fino a qualche anno fa -ha spiegato l' assessore regionale all' Agricoltura, Simona Caselli - ma ci sono le condizioni per crescere ancora, lavorando sulla promozione a fianco delle nostre aziende per aumentare la reputazione delle eccellenze, e sostenendo al tempo stesso il gioco di squadra per superare la frammentazione e le diseconomie attuali, che pesano molto anche sul fronte commerciale. Siamo tra i maggiori produttori di ortofrutta in Europa e leader per prodotti Dop e Igp, ma anche uno snodo strategico sul piano dei trasporti e della logistica, che è un elemento fondamentale per l' efficacia competitiva. Per questo abbiamo voluto, con i nostri ortomercati, aprire un rapporto diretto con gli operatori dei mercati e della logistica tedeschi per costruire joint venture dedicate alla logistica dei prodotti freschi di alta qualità. Un passo essenziale -conclude Caselli - per rafforzare la nostra capacità di penetrazione sui mercati internazionali, considerando anche la centralità del nodo di Francoforte per il Nord Europa e le nuove possibilità che l' investimento della Regione sul **porto di Ravenna** apre per l' intermodalità logistica». Prossime tappe Già a maggio, in occasione di Macfrut 2020, alcuni importatori di Monaco di Baviera saranno a Rimini per stringere accordi operativi utili a rafforzare la penetrazione dell' ortofrutta emiliano -romagnola sul mercato tedesco. Allo stesso tempo gli operatori tedeschi avrebbero già manifestato interesse a visitare i mercati ortofrutticoli emiliano -romagnoli e la prima tappa sarà, sempre in primavera, al Caab di Bologna e a Fico Eatly World. «a questo punto possiamo avviare un primo studio di fattibilità per la realizzazione di un' unica piattaforma logistica, commerciale e promozionale in Germania, non



## Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Ravenna

---

solo per l'ortofrutta ma anche per i prodotti Dop e Igp - spiega Giulietta Ma gnoli, direttrice del Centro agroalimentare di Parma -. Una prima, concreta ricaduta di quel processo di aggregazione che i tre Centri agroalimentari hanno avviato con il protocollo di intenti firmato lo scorso mese di gennaio. Un processo promosso e sostenuto dalla Regione che potrà essere esteso anche ad altri mercati all'ingrosso dell'Emilia-Romagna per aumentare l'efficienza e fornire servizi migliori agli operatori e ai consumatori». La missione per la Settimana della cucina in Germania ha visto la partecipazione di tutto il sistema agroalimentare regionale. Con la Regione le Confederazioni agricole, Alleanza delle Cooperative, le Università di Bologna, Parma e Piacenza, il Cnr e la Fao, l'Ispettorato tutela della qualità e repressione frodi del ministero delle Politiche agricole. Tra i Consorzi di prodotti a indicazione geografica: Aceto Balsamico di Modena Igp, Aceto Balsamico tradizionale di Modena Dop, Mortadella Bologna Igp, Parmigiano Reggiano Dop, Riso del Delta del Po Igp, Prosciutto di Parma Dop, Salumi Piacentini.

# Il Resto del Carlino (ed. Ravenna)

Ravenna

## Le evoluzioni del nostro porto alla Campaza

Le evoluzioni del **porto** di **Ravenna** negli ultimi dieci anni sono raccontate nel libro pubblicato dal comitato Welfare della gente di mare di **Ravenna**, di cui si parlerà domani sera alle 19.30 al ristorante 'La Campaza', in via Romea 395 a Fosso Ghiaia. Durante la riunione conviviale, organizzata dal Consiglio direttivo dell' International Propeller club port of **Ravenna**, prenderanno la parola il presidente del Comitato Welfare della gente di mare di **Ravenna** Carlo Cordone e il direttore dell' ufficio per la pastorale dei migranti padre Pietro Galdolfi. Seguirà la cena riservata ai soci del club e agli ospiti.

**Brevi di cronaca**

### Pittore e marinaio, il secolo di Archildo Babini

Domenica a San Michele la festa di compleanno dell'ultimo superante della tragedia di Capo Boi del 1941



**La evolvibilità del nostro porto alla Campaza**

Le evoluzioni del porto di Ravenna negli ultimi dieci anni sono raccontate nel libro pubblicato dal comitato Welfare della gente di mare di Ravenna, di cui si parlerà domani sera alle 19.30 al ristorante 'La Campaza', in via Romea 395 a Fosso Ghiaia. Durante la riunione conviviale, organizzata dal Consiglio direttivo dell' International Propeller club port of Ravenna, prenderanno la parola il presidente del Comitato Welfare della gente di mare di Ravenna Carlo Cordone e il direttore dell' ufficio per la pastorale dei migranti padre Pietro Galdolfi. Seguirà la cena riservata ai soci del club e agli ospiti.

**Open day del Canale Moriglio**

L'Ente Canale Moriglio ha organizzato un open day per i cittadini di Ravenna e della provincia. L'evento si terrà il 28 novembre alle 10.30 presso l'Ufficio Tecnico del Canale Moriglio, in viale dell'Industria 1, a Ravenna. L'obiettivo è di spiegare ai cittadini le attività del Canale Moriglio e le opere di manutenzione in corso.

**Il festival teatrale Palla**

Il festival teatrale Palla lancia una chiamata ai cittadini di Ravenna. Il festival si terrà il 28 novembre alle 20.30 presso il Teatro Comunale di Ravenna. Il tema del festival è "La vita è un sogno".

**I lavori per il 2020**

Il Comune di Ravenna ha approvato il bilancio preventivo per il 2020. Il bilancio prevede un aumento delle entrate del 10 per cento e una riduzione delle uscite del 5 per cento.

**Il supermercato autogestito del soci**

Il supermercato autogestito del soci di Ravenna ha aperto le porte. Il supermercato è gestito dai soci del club e offre prodotti freschi e a basso costo.

**Binski a tempo libero**

Il club Binski di Ravenna ha organizzato un'attività a tempo libero. L'attività si terrà il 28 novembre alle 10.30 presso il campo di calcio di Ravenna.

**Senore e tecnologia nel Wm "La macchina"**

Il club Senore di Ravenna ha organizzato un'attività a tempo libero. L'attività si terrà il 28 novembre alle 10.30 presso il campo di calcio di Ravenna.

**Violenza sulla donna, incontro al Letterario**

Il club Letterario di Ravenna ha organizzato un'incontro sulla violenza sulla donna. L'incontro si terrà il 28 novembre alle 10.30 presso il teatro Letterario di Ravenna.



# Ravenna Today

Ravenna

## Hub portuale, Ancisi (LpRa) critico: "L'illusione del grande Porto"

*E' stato presentato venerdì il bando di gara del progetto Hub Portuale Ravenna per l'escavo dei fondali a una profondità di 12,5 metri e la realizzazione delle banchine e delle nuove piattaforme logistiche*

E' stato presentato venerdì il bando di gara del progetto Hub **Portuale** Ravenna per l'escavo dei fondali a una profondità di 12,5 metri e la realizzazione delle banchine e delle nuove piattaforme logistiche. Un bando colossale da 250 milioni per un progetto di cui a Ravenna si parla da tanti anni, e sul quale il capogruppo di Lista per Ravenna Alvaro Ancisi resta critico. "Questo bando esce 13 anni dopo gli ultimi precedenti scavi, che portarono i fondali a -11,5 metri, e 12 dopo che il Piano Regolatore **Portuale** 2007 ne aveva dettato i presupposti. Ma il suo obiettivo, finalmente ragionevole, di portare l'asta del canale a -12,5 sarà raggiunto tra altri dieci anni. Se tutto va bene, e sarà un miracolo - spiega il consigliere - Nel frattempo, la scelta delirante dell' ex Progettone di portare i fondali a -14,5 metri, appesantita dalla malagestione e affossata da procedimenti giudiziari in serie, tuttora minacciosi, ha insabbiato il porto nelle sue secche. Per ordine della Capitaneria, oggi vi si entra con un pescaggio massimo di 9,45 metri. In fondo al tunnel si vede dunque solo una fiammella, non più che trepidante. Se i potenti gerarchi del Pd si fossero limitati, pudicamente, ad apprezzare il lavoro tecnico compiuto dall' **Autorità Portuale** per ridimensionare e far ripartire il Progettone, sarebbero stati credibili. Ma il comizio che hanno somministrato alla città impone di smascherarne le due principali vanaglorie". "Il presidente della Regione ha comiziato da candidato alla rielezione, trascurando che si parlava del porto di Ravenna - punta il dito Ancisi - Ma è stato il sindaco a vaneggiare che "non sarà solo il porto della regione Emilia-Romagna, ma avrà un ruolo importante nella portualità italiana, punto di riferimento dei container". Peccato che non sia mai stato neppure il porto della Regione, che ha sempre preferito lo sbocco marittimo sul Tirreno. Appena due anni fa, Bonaccini si è speso a firmare in prima persona un accordo con la Regione Liguria per potenziare i collegamenti ferroviari e stradali tra Parma/Piacenza e il porto di La Spezia. De Pascale ha invero invocato "un cambio di passo da parte di Anas e delle Ferrovie" anche per il porto di Ravenna. Se non fosse che, quanto a collegamenti decenti col resto d' Italia, siamo tuttora a zero, condannati a restarci anche dopo che è stato adottato (7 luglio 2019) il nuovo piano regionale dei trasporti 2025. Qualcuno dovrebbe però dire al primo cittadino di Ravenna che il nostro porto non può, per propria struttura genetica, diventare mai un porto hub dei container, che significa poterli smistare dalle grandi navi "madre" a quelle medio-piccole "feeder", tipo Pireo (Grecia) e Gioia Tauro (Tirreno). Lo sanno bene alla Sapir, che ha dato in gestione l' attuale suo "vecchio" terminal container ad una società che ha tutti gli interessi e il core business sul Tirreno. Non è un caso che funzioni a metà delle sue potenzialità. E neppure che nel 2018 abbia movimentato la miseria di 180 mila unità di container, in linea con un andazzo ultradecennale lontano dall' obiettivo, già da allora vincolante, di 300 mila. Di qui, il seguente clamoroso ritorno sul luogo del delitto: "il chilometro di banchina in Largo Trattaroli servirà per il nuovo terminal container da 500 mila teu". Intanto, non c' entra niente con la gara d' appalto (si spera) decennale, oltre la quale Governo, Regione, Comune, **Autorità portuale**, ecc. potrebbero (si spera) non essere nelle stesse mani. Un terminal verrà di conseguenza, com' è logico quando si fa una banchina. Ma che sia un terminal container è talmente illogico da far temere una nuova deriva deflagrante. Basti citare Giordano Angelini, presidente Sapir, ex sindaco: "Faremo un nuovo terminal container se il porto sarà approfondito a -14,5 metri" (24 aprile 2011). Oppure si porteranno i container a Largo Trattaroli con l' elicottero. Mentre si agita

**RAVENNA TODAY** Cronaca

**Hub portuale, Ancisi (LpRa) critico: "L'illusione del grande Porto"**

E' stato presentato venerdì il bando di gara del progetto Hub Portuale Ravenna per l'escavo dei fondali a una profondità di 12,5 metri e la realizzazione delle banchine e delle nuove piattaforme logistiche

**E'** stato presentato venerdì il bando di gara del progetto Hub Portuale Ravenna per l'escavo dei fondali a una profondità di 12,5 metri e la realizzazione delle banchine e delle nuove piattaforme logistiche. Un bando colossale da 250 milioni per un progetto di cui a Ravenna si parla da tanti anni, e sul quale il capogruppo di Lista per Ravenna Alvaro Ancisi resta critico. "Questo bando esce 13 anni dopo gli ultimi precedenti scavi, che portarono i fondali a -11,5 metri, e 12 dopo che il Piano Regolatore Portuale 2007 ne aveva dettato i presupposti. Ma il suo obiettivo, finalmente ragionevole, di portare l'asta del canale a -12,5 sarà raggiunto tra altri dieci anni. Se tutto va bene, e sarà un miracolo - spiega il consigliere - Nel frattempo, la scelta delirante dell' ex Progettone di portare i fondali a -14,5 metri, appesantita dalla malagestione e affossata da procedimenti giudiziari in serie, tuttora minacciosi, ha insabbiato il porto nelle sue secche. Per ordine della Capitaneria, oggi vi si entra con un pescaggio massimo di 9,45 metri. In fondo al tunnel si vede dunque solo una fiammella, non più che trepidante. Se i potenti gerarchi del Pd si fossero limitati, pudicamente, ad apprezzare il lavoro tecnico compiuto dall' Autorità Portuale per ridimensionare e far ripartire il Progettone, sarebbero stati credibili. Ma il comizio che hanno somministrato alla città impone di smascherarne le due principali vanaglorie".

Ma il suo obiettivo, finalmente ragionevole, di portare l'asta del canale a -12,5 sarà raggiunto tra altri dieci anni. Se tutto va bene, e sarà un miracolo - spiega il consigliere - Nel frattempo, la scelta delirante dell' ex Progettone di portare i fondali a -14,5 metri, appesantita dalla malagestione e affossata da procedimenti giudiziari in serie, tuttora minacciosi, ha insabbiato il porto nelle sue secche. Per ordine della Capitaneria, oggi vi si entra con un pescaggio massimo di 9,45 metri. In fondo al tunnel si vede dunque solo una fiammella, non più che trepidante. Se i potenti gerarchi del Pd si fossero limitati, pudicamente, ad apprezzare il lavoro tecnico compiuto dall' Autorità Portuale per ridimensionare e far ripartire il Progettone, sarebbero stati credibili. Ma il comizio che hanno somministrato alla città impone di smascherarne le due principali vanaglorie".

# Ravenna Today

## Ravenna

---

in aria traballante il secondo volo del presidente della Regione e del sindaco di Ravenna verso le rispettive poltrone, questa è non un' ipotesi da scartare. Mettere le ali agli asini gli è stato sempre facile. Gli è già riuscito di librare sulle nuvole due nuove piscine e tre nuove caserme della polizia municipale. Come faranno a farci volteggiare stormi di container dovranno però spiegarcelo in consiglio comunale, dove qualcuno non ha le anelle al naso".

# "Stormi di container sul porto di Ravenna"

Alvaro Ancisi (Lista per Ravenna) interviene sul progetto Hub e sul terminal

"Il generale Cadorna non avrebbe potuto festeggiare la disfatta di Caporetto meglio di quanto i vertici politici della Regione e del Comune di Ravenna non abbiano magnificato venerdì scorso, in una spettacolare conferenza stampa, la gara per l' approfondimento dei fondali del portocanale. Avrebbero se mai dovuto chiedere scusa". In una nota, Alvaro Ancisi, capogruppo di Lista per Ravenna in Consiglio comunale, esordisce così sul tema del porto. "Questo bando esce infatti 13 anni dopo gli ultimi precedenti scavi, che portarono i fondali a -11,5 metri, e 12 dopo che il Piano Regolatore Portuale 2007 ne aveva dettato i presupposti. Ma il suo obiettivo, finalmente ragionevole, di portare l' asta del canale a -12,5 sarà raggiunto tra altri dieci anni. Se tutto va bene, e sarà un miracolo". Ancisi critica la scelta dell' ex Progettone "di portare i fondali a -14,5 metri", rilevando anche i "procedimenti giudiziari in serie". E ora il porto, rileva, è "insabbiato" "nelle sue secche". "Per ordine della Capitaneria, oggi vi si entra con un pescaggio massimo di 9,45 metri. In fondo al tunnel si vede dunque solo una fiammella, non più che trepidante. Se i potenti gerarchi del PD si fossero limitati, pudicamente, ad apprezzare il lavoro tecnico compiuto dall' **Autorità Portuale** per ridimensionare e far ripartire il Progettone, sarebbero stati credibili. Ma il comizio che hanno somministrato alla città in conferenza stampa impone di smascherarne le due principali vanaglorie". Ancisi argomenta poi quella che chiama "l' illusione del grande porto". "Il presidente della Regione ha comiziato da candidato alla rielezione, trascurando che si parlava del porto di Ravenna". Per il sindaco 'non sarà solo il porto della regione Emilia-Romagna, ma avrà un ruolo importante nella portualità italiana, punto di riferimento dei container'. Peccato che non sia mai stato neppure il porto della Regione, che ha sempre preferito lo sbocco marittimo sul Tirreno. Appena due anni fa, Bonaccini si è speso a firmare in prima persona un accordo con la Regione Liguria per potenziare i collegamenti ferroviari e stradali tra Parma/Piacenza e il porto di La Spezia". De Pascale, continua il consigliere comunale, ha invero invocato "un cambio di passo da parte di ANAS e delle Ferrovie" anche per il porto di Ravenna. Se non fosse che, quanto a collegamenti decenti col resto d' Italia, siamo tuttora a zero, condannati a restarci anche dopo che è stato adottato (7 luglio 2019) il nuovo piano regionale dei trasporti 2025. Qualcuno dovrebbe però dire al primo cittadino di Ravenna che il nostro porto non può, per propria struttura genetica, diventare mai un porto hub dei container, che significa poterli smistare dalle grandi navi "madre" a quelle medio-piccole "feeder", tipo Pireo (Grecia) e Gioia Tauro (Tirreno). Lo sa bene la SAPIR, che ha dato in gestione l' attuale suo "vecchio" terminal container ad una società che ha tutti gli interessi e il core business sul Tirreno. Non è un caso che funzioni a metà delle sue potenzialità. E neppure che nel 2018 abbia movimentato la miseria di 180 mila unità di container, in linea con un andazzo ultradecennale lontano dall' obiettivo, vincolante da allora, di 300 mila". Di qui, prosegue Ancisi, "il seguente clamoroso ritorno sul luogo del delitto: 'il chilometro di banchina in Largo Trattaroli servirà per il nuovo terminal container da 500 mila teu'. Intanto, non c' entra niente con la gara d' appalto (si spera) decennale, oltre la quale Governo, Regione, Comune, **Autorità portuale**, ecc. potrebbero (si spera) non essere nelle stesse mani. Un terminal verrà di conseguenza, com' è logico quando si fa una banchina. Ma che sia un terminal container è talmente illogico da far temere una nuova esplosiva deriva. Basti citare Giordano Angelini, presidente SAPIR, ex sindaco: 'faremo un nuovo terminal container se il porto sarà approfondito a -14,5 metri' (24 aprile 2011). Conclude il capogruppo di Lista per Ravenna: "Oppure si porteranno i container a Largo Trattaroli con l' elicottero. Mentre si agita traballante in aria il



# Ravenna24Ore.it

## Ravenna

---

secondo volo del presidente della Regione e del sindaco di Ravenna verso le rispettive poltrone, questa è non un' ipotesi da scartare. Mettere le ali agli asini gli è stato sempre facile. Gli è già riuscito, in conferenza stampa, di librare sulle nuvole due nuove piscine e tre nuove caserme della polizia municipale. Come faranno a farci volteggiare stormi di container dovranno però spiegarcelo in consiglio comunale".

## Ancisi (LpRa): Stormi di container sul porto di Ravenna

Il generale Cadorna non avrebbe potuto festeggiare la disfatta di Caporetto meglio di quanto i vertici politici della Regione e del Comune di Ravenna non abbiano magnificato venerdì scorso, in una spettacolare conferenza stampa, la gara per l'approfondimento dei fondali del portocanale. Avrebbero se mai dovuto chiedere scusa. Questo bando esce infatti 13 anni dopo gli ultimi precedenti scavi, che portarono i fondali a -11,5 metri, e 12 dopo che il Piano Regolatore Portuale 2007 ne aveva dettato i presupposti. Ma il suo obiettivo, finalmente ragionevole, di portare l'asta del canale a -12,5 sarà raggiunto tra altri dieci anni. Se tutto va bene, e sarà un miracolo. Nel frattempo, la scelta delirante dell'ex Progettone di portare i fondali a -14,5 metri, appesantita dalla malagestione e affossata da procedimenti giudiziari in serie, tuttora minacciosi, hanno insabbiato il porto nelle sue secche. Per ordine della Capitaneria, oggi vi si entra con un pescaggio massimo di 9,45 metri. In fondo al tunnel si vede dunque solo una fiammella, non più che trepidante. Se i potenti gerarchi del PD si fossero limitati, pudicamente, ad apprezzare il lavoro tecnico compiuto dall'**Autorità Portuale** per ridimensionare e far ripartire il Progettone, sarebbero stati credibili. Ma il comizio che hanno somministrato alla città in conferenza stampa impone di smascherarne le due principali vanaglorie. L'ILLUSIONE DEL GRANDE PORTO Il presidente della Regione ha comiziato da candidato alla rielezione, trascurando che si parlava del porto di Ravenna. Ma è stato il sindaco a vaneggiare che 'non sarà solo il porto della regione Emilia-Romagna, ma avrà un ruolo importante nella portualità italiana, punto di riferimento dei container'. Peccato che non sia mai stato neppure il porto della Regione, che ha sempre preferito lo sbocco marittimo sul Tirreno. Appena due anni fa, Bonaccini si è speso a firmare in prima persona un accordo con la Regione Liguria per potenziare i collegamenti ferroviari e stradali tra Parma/Piacenza e il porto di La Spezia. De Pascale ha invero invocato 'un cambio di passo da parte di ANAS e delle Ferrovie' anche per il porto di Ravenna. Se non fosse che, quanto a collegamenti decenti col resto d'Italia, siamo tuttora a zero, condannati a restarci anche dopo che è stato adottato (7 luglio 2019) il nuovo piano regionale dei trasporti 2025. Qualcuno dovrebbe però dire al primo cittadino di Ravenna che il nostro porto non può, per propria struttura genetica, diventare mai un porto hub dei container, che significa poterli smistare dalle grandi navi 'madre' a quelle medio-piccole 'feeder', tipo Pireo (Grecia) e Gioia Tauro (Tirreno). Lo sa bene la SAPIR, che ha dato in gestione l'attuale suo 'vecchio' terminal container ad una società che ha tutti gli interessi e il core business sul Tirreno. Non è un caso che funzioni a metà delle sue potenzialità. E neppure che nel 2018 abbia movimentato la miseria di 180 mila unità di container, in linea con un andazzo ultradecennale lontano dall'obiettivo, vincolante da allora, di 300 mila. NUOVO TERMINAL CONTAINER DELITTUOSO Di qui, il seguente clamoroso ritorno sul luogo del delitto: 'il chilometro di banchina in Largo Trattaroli servirà per il nuovo terminal container da 500 mila teu'. Intanto, non c'entra niente con la gara d'appalto (si spera) decennale, oltre la quale Governo, Regione, Comune, **Autorità portuale**, ecc. potrebbero (si spera) non essere nelle stesse mani. Un terminal verrà di conseguenza, com'è logico quando si fa una banchina. Ma che sia un terminal container è talmente illogico da far temere una nuova esplosiva deriva. Basti citare Giordano Angelini, presidente SAPIR, ex sindaco: 'faremo un nuovo terminal container se il porto sarà approfondito a -14,5 metri' (24 aprile 2011). Oppure si porteranno i container a Largo Trattaroli con l'elicottero. Mentre si agita traballante in aria il secondo volo del presidente della Regione e del sindaco di Ravenna verso le rispettive poltrone, questa è non un'ipotesi da scartare. Mettere le ali agli asini gli è stato sempre facile. Gli è già

3 687 Ravenna 26 November 2019 - 7:25 AM

RavennaWebTV

CRONACA CULTURA ECONOMIA POLITICA SCUOLA & UNIVERSITÀ SOCIALE SPORT

TURISMO **RAVENNA WEB TV**

moreno

Ancisi (LpRa): Stormi di container sul porto di Ravenna

Da: **Editoriale** - 26 novembre 2019

Il generale Cadorna non avrebbe potuto festeggiare la disfatta di Caporetto meglio di quanto i vertici politici della Regione e del Comune di Ravenna non abbiano magnificato venerdì scorso, in una spettacolare conferenza stampa, la gara per l'approfondimento dei fondali del portocanale. Avrebbero se mai dovuto chiedere scusa. Questo bando esce infatti 13 anni dopo gli ultimi precedenti scavi, che portarono i fondali a -11,5 metri, e 12 dopo che il Piano Regolatore Portuale 2007 ne aveva dettato i presupposti. Ma il suo obiettivo, finalmente ragionevole, di portare l'asta del canale a -12,5 sarà raggiunto tra altri dieci anni. Se tutto va bene, e sarà un miracolo. Nel frattempo, la scelta delirante dell'ex Progettone di portare i fondali a -14,5 metri, appesantita dalla malagestione e affossata da procedimenti giudiziari in serie, tuttora minacciosi, hanno insabbiato il porto nelle sue secche. Per ordine della Capitaneria, oggi vi si entra con un pescaggio massimo di 9,45 metri. In fondo al tunnel si vede dunque solo una fiammella, non più che trepidante. Se i potenti gerarchi del PD si fossero limitati, pudicamente, ad apprezzare il lavoro tecnico compiuto dall'**Autorità Portuale** per ridimensionare e far ripartire il Progettone, sarebbero stati credibili. Ma il comizio che hanno somministrato alla città in conferenza stampa impone di smascherarne le due principali vanaglorie. L'ILLUSIONE DEL GRANDE PORTO Il presidente della Regione ha comiziato da candidato alla rielezione, trascurando che si parlava del porto di Ravenna. Ma è stato il sindaco a vaneggiare che 'non sarà solo il porto della regione Emilia-Romagna, ma avrà un ruolo importante nella portualità italiana, punto di riferimento dei container'. Peccato che non sia mai stato neppure il porto della Regione, che ha sempre preferito lo sbocco marittimo sul Tirreno. Appena due anni fa, Bonaccini si è speso a firmare in prima persona un accordo con la Regione Liguria per potenziare i collegamenti ferroviari e stradali tra Parma/Piacenza e il porto di La Spezia. De Pascale ha invero invocato 'un cambio di passo da parte di ANAS e delle Ferrovie' anche per il porto di Ravenna. Se non fosse che, quanto a collegamenti decenti col resto d'Italia, siamo tuttora a zero, condannati a restarci anche dopo che è stato adottato (7 luglio 2019) il nuovo piano regionale dei trasporti 2025. Qualcuno dovrebbe però dire al primo cittadino di Ravenna che il nostro porto non può, per propria struttura genetica, diventare mai un porto hub dei container, che significa poterli smistare dalle grandi navi 'madre' a quelle medio-piccole 'feeder', tipo Pireo (Grecia) e Gioia Tauro (Tirreno). Lo sa bene la SAPIR, che ha dato in gestione l'attuale suo 'vecchio' terminal container ad una società che ha tutti gli interessi e il core business sul Tirreno. Non è un caso che funzioni a metà delle sue potenzialità. E neppure che nel 2018 abbia movimentato la miseria di 180 mila unità di container, in linea con un andazzo ultradecennale lontano dall'obiettivo, vincolante da allora, di 300 mila. NUOVO TERMINAL CONTAINER DELITTUOSO Di qui, il seguente clamoroso ritorno sul luogo del delitto: 'il chilometro di banchina in Largo Trattaroli servirà per il nuovo terminal container da 500 mila teu'. Intanto, non c'entra niente con la gara d'appalto (si spera) decennale, oltre la quale Governo, Regione, Comune, **Autorità portuale**, ecc. potrebbero (si spera) non essere nelle stesse mani. Un terminal verrà di conseguenza, com'è logico quando si fa una banchina. Ma che sia un terminal container è talmente illogico da far temere una nuova esplosiva deriva. Basti citare Giordano Angelini, presidente SAPIR, ex sindaco: 'faremo un nuovo terminal container se il porto sarà approfondito a -14,5 metri' (24 aprile 2011). Oppure si porteranno i container a Largo Trattaroli con l'elicottero. Mentre si agita traballante in aria il secondo volo del presidente della Regione e del sindaco di Ravenna verso le rispettive poltrone, questa è non un'ipotesi da scartare. Mettere le ali agli asini gli è stato sempre facile. Gli è già

25%  
30%

riuscito, in conferenza stampa, di librare sulle nuvole due nuove piscine e tre nuove caserme della polizia municipale. Come faranno a farci volteggiare stormi di container dovranno però spiegarcelo in consiglio comunale, dove qualcuno non ha le anelle al naso.

## Il Tirreno

Livorno

porto

### Moby, riecco segnali di tregua per disinnescare i guai dei debiti

*Il fronte dei bond offre un armistizio (e soldi) per rimettere in sesto i conti I danesi disposti a trattare di nuovo dopo che la vendita delle navi è saltata*

Mauro Zucchelli LIVORNO. Nella mappa delle crisi aziendali c'è un caso che è una bomba quasi quanto l'Ilva ma non sta tutti i giorni sotto i riflettori di tg, stampa, parlamentari e ministri: grossomodo la metà per impatto sull'occupazione ma ancor di più in termini di servizi pubblici di collegamento marittimo. Stiamo parlando di Moby, la compagnia di navigazione della famiglia Onorato, il cui gruppo (comprendente anche le flotte di Tirrenia, Spl e Toremar) conta 5.800 addetti. A Livorno lo scossone è ancor più rilevante, visto che è uno dei centri-chiave nella geografia della società: oltre alle navi, ci sono terminal come Ltm (autostrade del mare) e Porto 2000 (porto passeggeri) più agenzie marittime e varie altre società. La novità sta nel fatto che fa un passo in avanti la procedura per salvare l'azienda grazie alla ristrutturazione del debito, come anticipato dal Tirreno: è stato individuato l'advisor in Pwc e nello studio legale Gianni Origoni Grippo Cappelli & partners, ora resta da capire su quali strumenti giuridici si appoggerà l'operazione sul riassetto dell'indebitamento. Ma soprattutto c'è uno spiraglio per un armistizio nella guerra con fondi e banche. Il doppio segnale. Dove sono i segnali di tregua? Il primo arriva dagli acquirenti danesi: secondo quanto riferisce l'autorevole Meditelegraph, Dfds ha sì dichiarato rotto il contratto di acquisto delle due navi Moby ma si è detto disposto a non lasciar cadere l'affare (intanto, perché il prezzo era già buono e poi magari spera in condizioni ancor più favorevoli). Il secondo è del "fronte dei bond" da 300 milioni: dice che è interesse anche degli obbligazionisti tutelare il valore aziendale (dunque sono essenziali «la continuità aziendale, la salvaguardia dei collegamenti marittimi e della continuità territoriale, e la conservazione dei posti di lavoro di quella che auspica possa continuare a essere una primaria compagnia navale italiana»). parla il fronte dei bond Non solo belle parole, ci si dice disponibili a: 1) «sostenere un'adeguata ristrutturazione dei debiti del gruppo (anche a costo di rinunciare a parte dei propri crediti nel contesto dell'operazione)»; 2) apportare «nuova finanza nel contesto dell'auspicata ristrutturazione». **La reazione degli Onorato?** Gelida la prima battuta: ci si dice sorpresi perché «questa disponibilità arriva tardivamente» e dopo aver presentato un'istanza di fallimento che ha causato (col flop della vendita a Dfds) il mancato rispetto del piano industriale «fino ad allora rispettato», senza contare che hanno fatto un affare rastrellando obbligazioni «a forte sconto sul mercato secondario». Fortuna che resta la razionalità per tener la porta aperta a «trovare soluzioni condivise a tutela del piano di crescita della compagnia e della creazione di ulteriori posti di lavoro». In questa telenovela in cui i colpi di scena non sono mai mancati: si pensi al fatto che i fondi con una mano mandavano segnali di pace (niente appello contro il no al fallimento) e con l'altra inviavano alle banche la diffida contro la vendita ai danesi; si pensi al durissimo attacco personale che Vincenzo Onorato ha scagliato via Facebook contro il gestore di un fondo e un alto dirigente di banca. fra ring e trattativa Ma, al di là degli uppercut sul ring, benché complicata da gesta plateali e colpi sotto la cintura, nelle retrovie è in atto una trattativa per disinnescare la bomba prima che sia troppo tardi. L'avvisaglia la troviamo nel tam tam confidenziale riportato da Repubblica citando fonti bancarie:



## Il Tirreno

Livorno

---

nel mezzo della bufera con UniCredit era pur sempre rimasto aperto un canale "diplomatico" con il fronte delle banche (che include anche Intesa, Mps, Ubi e Bpm) attraverso il quale sarebbe stata chiesta una moratoria, gli istituti di credito - esposti per 160 milioni - avrebbero dato almeno un mese in più. Nel frattempo: è in pista la vendita di altre due navi ro-ro e si profila l' altra tegola della fine della concessione del "cuore" del porto di Olbia a Sinergest (gruppo Moby), che è poi la società che a Livorno ha conquistato la privatizzazione della Porto 2000. Si mobilitano anche i sindacati confederali, che in passato non hanno risparmiato critiche a Onorato: anch' essi in trincea per evitare il patatrac. Dal tribunale di Milano era arrivata la strigliata: non si rimettono in linea di galleggiamento i conti solo vendendo navi perché le navi servono per fare ricavi. Ma nell' immediato si tamponando le falle e già questo serve a guadagnarsi un po' di futuro. Poi domani è un altro giorno... - BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

# Il Tirreno

Livorno

La crisi di una piazza e del Palazzo Grande. Parla la presidente di Confesercenti Calgario: «Bisogna ridare un' identità e un' anima al centro»  
La crisi di una piazza e del Palazzo Grande. Parla la presidente di Confesercenti Calgario: «Bisogna ridare un' identità e un' anima al centro»

## «Stanno chiudendo anche i franchising Una task force per salvare il commercio»

INTERVISTA/2 Andrea Rocchi «Piazza Grande? Bisogna ridare un' identità e un' anima non solo alla piazza, ma a tutta l' area mercatale». Per questo Maristella Calgario pensa ad una task force pubblico- privata: amministrazione comunale con imprenditori per una "visione comune". Serve una strategia. E la presidente di Confesercenti non nasconde che per questa operazione c' è bisogno di professionalità qualificate. Esperti di commercio e di urbanistica per spendere il "brand" Livorno. La crisi di Palazzo Grande, epifania di un commercio cittadino in affanno, necessita di risposte. Confesercenti, che tra l' altro ha la sede all' interno di questo edificio risalente agli anni '50, indica alcune strade. **Da "inquilini" toccate con mano ogni giorno lo stato di salute di Palazzo Grande. Cosa ne pensa?** «E' un capitolo negativo nella storia del commercio cittadino. Dopo il Bar Dolly, con la partenza di Mc Donald' s, perdiamo un' altra attività. E' un fatto grave». Alcuni livornesi, a cui storicamente non piace questo edificio, chiedono la demolizione per recuperare spazi pubblici. «E' di un privato. Il Comune dovrebbe comprarlo per poi demolirlo. Francamente non mi pare una soluzione facile». **Cosa si può fare?** «Intanto le dico cosa non si deve fare. Basta con interventi spot» Cosa significa? «Che occorre un piano mirato con un intervento pubblico-privato che metta insieme le migliori professionalità in grado di avere una visione, sia dal punto di vista urbanistico che da quello della programmazione commerciale. Occorre una visione aperta, anche coraggiosa». **Pensa ad un cambiamento di passo rispetto alle scelte degli ultimi anni?** «Guardi, il centro è importante non solo per i croceristi. E' importante per tutti i cittadini. Quando andiamo in una città scegliamo subito il centro per visitarla. Invece da noi certe scelte hanno favorito la grande distribuzione che non ha portato benefici, ma ha costretto molte attività a chiudere. Oggi fanno fatica anche i franchising». Eppure in via Grande si assiste ad un certo turn over di negozi. «Sì, ma soffrono anche i grandi marchi. Attività che avevano due vetrine ed oggi si accontentano di una, cedendo l' altra. E' una situazione generale, non solo di quest' area tra via Grande e il pentagono del Buontalenti». Si parla di riqualificazione. Ma come? Pensate ad una nuova viabilità? Si parla di via Grande pedonale... «Non siamo chiusi alle proposte, vogliamo trovare soluzioni insieme. Certo, chi viene in città oggi, deve avere parcheggi». **Sulla sosta avete avanzato proposte?**

La crisi di una piazza e del Palazzo Grande. Parla la presidente di Confesercenti Calgario: «Bisogna ridare un' identità e un' anima al centro»

«Stanno chiudendo anche i franchising Una task force per salvare il commercio»

INTERVISTA/2  
**ANDREA ROCCHI**

**«P**iazza Grande? Bisogna ridare un' identità e un' anima non solo alla piazza, ma a tutta l' area mercatale». Per questo Maristella Calgario pensa ad una task force pubblico- privata: amministrazione comunale con imprenditori per una "visione comune". Serve una strategia. E la presidente di Confesercenti non nasconde che per questa operazione c' è bisogno di professionalità qualificate. Esperti di commercio e di urbanistica per spendere il "brand" Livorno. La crisi di Palazzo Grande, epifania di un commercio cittadino in affanno, necessita di risposte. Confesercenti, che tra l' altro ha la sede all' interno di questo edificio risalente agli anni '50, indica alcune strade. **Da "inquilini" toccate con mano ogni giorno lo stato di salute di Palazzo Grande. Cosa ne pensa?** «E' un capitolo negativo nella storia del commercio cittadino. Dopo il Bar Dolly, con la partenza di Mc Donald' s, perdiamo un' altra attività. E' un fatto grave». Alcuni livornesi, a cui storicamente non piace questo edificio, chiedono la demolizione per recuperare spazi pubblici. «E' di un privato. Il Comune dovrebbe comprarlo per poi demolirlo. Francamente non mi pare una soluzione facile». **Cosa si può fare?** «Intanto le dico cosa non si deve fare. Basta con interventi spot» Cosa significa? «Che occorre un piano mirato con un intervento pubblico-privato che metta insieme le migliori professionalità in grado di avere una visione, sia dal punto di vista urbanistico che da quello della programmazione commerciale. Occorre una visione aperta, anche coraggiosa». **Pensa ad un cambiamento di passo rispetto alle scelte degli ultimi anni?** «Guardi, il centro è importante non solo per i croceristi. E' importante per tutti i cittadini. Quando andiamo in una città scegliamo subito il centro per visitarla. Invece da noi certe scelte hanno favorito la grande distribuzione che non ha portato benefici, ma ha costretto molte attività a chiudere. Oggi fanno fatica anche i franchising». Eppure in via Grande si assiste ad un certo turn over di negozi. «Sì, ma soffrono anche i grandi marchi. Attività che avevano due vetrine ed oggi si accontentano di una, cedendo l' altra. E' una situazione generale, non solo di quest' area tra via Grande e il pentagono del Buontalenti». Si parla di riqualificazione. Ma come? Pensate ad una nuova viabilità? Si parla di via Grande pedonale... «Non siamo chiusi alle proposte, vogliamo trovare soluzioni insieme. Certo, chi viene in città oggi, deve avere parcheggi». **Sulla sosta avete avanzato proposte?**

La crisi di una piazza e del Palazzo Grande. Parla la presidente di Confesercenti Calgario: «Bisogna ridare un' identità e un' anima al centro»

«Stanno chiudendo anche i franchising Una task force per salvare il commercio»

INTERVISTA/2  
**ANDREA ROCCHI**

**«P**iazza Grande? Bisogna ridare un' identità e un' anima non solo alla piazza, ma a tutta l' area mercatale». Per questo Maristella Calgario pensa ad una task force pubblico- privata: amministrazione comunale con imprenditori per una "visione comune". Serve una strategia. E la presidente di Confesercenti non nasconde che per questa operazione c' è bisogno di professionalità qualificate. Esperti di commercio e di urbanistica per spendere il "brand" Livorno. La crisi di Palazzo Grande, epifania di un commercio cittadino in affanno, necessita di risposte. Confesercenti, che tra l' altro ha la sede all' interno di questo edificio risalente agli anni '50, indica alcune strade. **Da "inquilini" toccate con mano ogni giorno lo stato di salute di Palazzo Grande. Cosa ne pensa?** «E' un capitolo negativo nella storia del commercio cittadino. Dopo il Bar Dolly, con la partenza di Mc Donald' s, perdiamo un' altra attività. E' un fatto grave». Alcuni livornesi, a cui storicamente non piace questo edificio, chiedono la demolizione per recuperare spazi pubblici. «E' di un privato. Il Comune dovrebbe comprarlo per poi demolirlo. Francamente non mi pare una soluzione facile». **Cosa si può fare?** «Intanto le dico cosa non si deve fare. Basta con interventi spot» Cosa significa? «Che occorre un piano mirato con un intervento pubblico-privato che metta insieme le migliori professionalità in grado di avere una visione, sia dal punto di vista urbanistico che da quello della programmazione commerciale. Occorre una visione aperta, anche coraggiosa». **Pensa ad un cambiamento di passo rispetto alle scelte degli ultimi anni?** «Guardi, il centro è importante non solo per i croceristi. E' importante per tutti i cittadini. Quando andiamo in una città scegliamo subito il centro per visitarla. Invece da noi certe scelte hanno favorito la grande distribuzione che non ha portato benefici, ma ha costretto molte attività a chiudere. Oggi fanno fatica anche i franchising». Eppure in via Grande si assiste ad un certo turn over di negozi. «Sì, ma soffrono anche i grandi marchi. Attività che avevano due vetrine ed oggi si accontentano di una, cedendo l' altra. E' una situazione generale, non solo di quest' area tra via Grande e il pentagono del Buontalenti». Si parla di riqualificazione. Ma come? Pensate ad una nuova viabilità? Si parla di via Grande pedonale... «Non siamo chiusi alle proposte, vogliamo trovare soluzioni insieme. Certo, chi viene in città oggi, deve avere parcheggi». **Sulla sosta avete avanzato proposte?**



## Il Tirreno

### Livorno

---

«Noi avremmo gradito una prima ora libera o almeno istituire una mezzora di cortesia, nell' interesse ripeto non solo dei commercianti di via Grande ma dell' intera area mercatale. Ma è importante che si dia corso a quelle misure che valorizzino l' asse **porto**-centro città-pentagono. Servono segnali di cambiamento». Invece? «Invece qualcosa non va. Faccio un esempio. Possibile che anche l' ufficio turistico si trovi in un punto disgraziato, all' interno della galleria di Palazzo Grande dove regnano sporcizia e degrado? Quali potrebbero essere questi segnali di cambiamento in attesa di un più complessivo piano di riqualificazione? «Penso a Piazza Cavallotti. Perché non farla vivere nel pomeriggio, non solo nell' orario di mercato? Ma credo che ci si debba mettere tutti a lavorare per avere una strategia comune che ci consenta di ridare un' anima a via Grande e alla sua piazza. Molte persone vengono a Livorno per la prima volta e mi dicono: ma come, avete una città bellissima... »Ma i negozi del centro chiudono... «Purtroppo. Anche quelli più avviati, attivi da diversi anni, oggi fanno fatica a stare aperti. Ve lo assicuro». –

## Il Tirreno

Livorno

### «Ok piazza XX Settembre ma sia un ritorno low-cost»

LIVORNO. Una quindicina di esercenti del Mercatino americano e il direttivo del Centro commerciale naturale di piazza XX Settembre, si sono ritrovati in via Bosi per fare il punto della situazione: al centro il ritorno dei banchi nella loro collocazione originaria, un progetto presentato dal Ccn su cui era arrivata anche l'apertura della giunta. Durante la riunione ci sono state anche discussioni accese, ma alla fine quasi tutti hanno firmato un documento in cui si chiede un incontro congiunto con l'amministrazione comunale. «Il prossimo step è parlare con il Comune per capire bene la situazione», spiegano sia diversi commercianti del Mercatino americano sia i rappresentanti Ccn. La situazione. Il Centro commerciale naturale Piazza XX Settembre e dintorni, una ventina di giorni fa, aveva presentato in Comune una bozza di quello che potrebbe essere il nuovo Mercatino americano: una fila centrale di 32 banchi divisi dalla statua di Canapone, strutture in vetro con pannelli solari, spazio ai due lati della piazza per il passaggio dei residenti e per organizzare iniziative di ogni tipo. «Questa è la nostra idea, ma non ci sono chiusure: andrebbe bene anche una disposizione dei banchi a ferro di cavallo», le parole di qualche settimana fa del direttivo del Ccn (il presidente Roberto Tani, Massimo Andorlini e Stefania D' Echabur). Poi è partita la richiesta di un incontro agli esercenti del Mercatino americano, incontro che ha confermato anche le difficoltà a livello commerciale di entrambe le realtà. «La maggior parte di noi vuole tornare in piazza XX Settembre, a patto però che sia una soluzione low cost», interviene Fabrizio Giovannelli, titolare di un banco di abbigliamento alla Stazione marittima, dal 2009 la nuova casa del Mercatino americano. Andorlini chiede «coesione» e punta sulla collaborazione, «ma in ogni caso noi andremo avanti su questa strada, con o senza quelli del Mercatino americano:». Il nodo concessione. Alla riunione non c'era però Piero Salvini, "Capello" per tutti, volto storico del Mercatino americano e presidente dimissionario del consorzio. «Non ho partecipato all'incontro - chiarisce - perché prima dobbiamo risolvere i nostri problemi, poi possiamo anche pensare al futuro: io sono aperto a qualsiasi soluzione e tornerei volentieri in piazza XX, anche perché potrebbe essere la nostra salvezza, ma ora è il momento di chiarire alcune cose alla Stazione marittima». E il riferimento è alla concessione dell'Autorità portuale per quell'area in via della Cinta esterna, concessione in scadenza a fine anno e sulla quale c'è ancora un grosso punto interrogativo. «Stiamo aspettando chiarimenti da un mese: con questa incertezza è difficile fare progetti», aggiunge Salvini. Giovannelli pensa a «una proroga fino al trasferimento in centro, magari proprio in piazza XX Settembre». --Gianni Tacchi.



# Il Tirreno

Livorno

tragedia ad acciaiolo

## Tecnico della Darsena Europa muore a 59 anni nello schianto

*Giancarlo Marchetti potrebbe essere stato vittima di un infarto alla guida dell' auto Il ricordo: «Era geniale e l' Autorità portuale, se c' erano problemi, si affidava a lui»*

FAUGLIA. L' ultima immagine su Facebook è uno splendido tramonto catturato in porto. Da diversi giorni Livorno era il luogo di lavoro di Giancarlo Marchetti, 59 anni, originario di Sabaudia e tecnico della Geoter, una società romana specializzata in trivellazioni che ha in appalto alcuni lavori per la realizzazione della Darsena Europa. Lunedì sera era alla guida di una Panda quando, poco prima della mezzanotte, in via Marconi ad Acciaiolo un malore, probabile infarto, gli ha fatto perdere il controllo dell' utilitaria che è finita fuori strada. Marchetti era da solo. Dopo aver cenato con i colleghi li ha salutati dandosi appuntamento al giorno dopo. «Vado a comprare le sigarette», le ultime parole pronunciate. Si è seduto al volante e percorsi alcuni chilometri l' infarto lo ha tradito. Non ci sono testimoni dell' episodio. Quello che è stato possibile ricostruire riguarda gli interventi del medico del 118 e dei carabinieri. Quando la squadra con l' ambulanza è arrivata lui era privo di sensi. È stato estratto dall' abitacolo e sdraiato sul ciglio della strada a due passi dal cartello che segna l' inizio di Acciaiolo. Il magistrato ha disposto il trasferimento della salma all' istituto di medicina legale. Sul posto anche vigili del fuoco e carabinieri, che escludono cause diverse dal malore. Padre di due figli, Marchetti lavorava per l' azienda romana da 35 anni. Massimo Mantovani è il titolare. «Geniale nel suo lavoro - ricorda - era con noi da 35 anni e dopo tanto tempo insieme alla stima cresce anche l' amicizia. Aveva avuto in passato un problemino cardiaco, poi aveva ottenuto l' idoneità ed era tornato a lavorare. Era una persona stimata da tutti e a ogni livello. Basti dire che l' **Autorità portuale** per risolvere i normali problemi che sorgono nei cantieri si rivolgeva a lui e non a me». --Pietro Barghigiani.



# Il Tirreno (ed. Pisa)

Livorno

tragedia a fauglia

## Prima l'infarto, poi l'uscita di strada

Muore a 59 anni tecnico di un'azienda di trivellazioni impegnato a Livorno. Per lavoro soggiornava in un hotel in zona

FAUGLIA. L'ultima immagine postata sul suo profilo Facebook è uno splendido tramonto catturato al porto di Livorno. Da diversi mesi la città labronica era l'attuale luogo di lavoro di Giancarlo Marchetti, 59 anni, originario di Sabaudia, tecnico della Geoter Srl, una società romana specializzata in trivellazioni che ha in appalto alcuni lavori di indagini geognostiche per la realizzazione della Darsena Europa. Lunedì sera era alla guida di una Panda quando, poco prima della mezzanotte, in via Marconi ad Acciaiole un malore, probabile infarto, gli ha fatto perdere il controllo dell'utilitaria che è finita fuori strada. Marchetti era da solo in auto. Dopo aver cenato con i colleghi li ha salutati dandosi appuntamento al giorno dopo «Vado a comprare le sigarette». Sono state le ultime parole pronunciate da Marchetti prima di avviarsi verso un destino che non gli ha dato la possibilità di salvarsi. Si è seduto al volante della Panda e percorsi alcuni chilometri l'infarto lo ha tradito. Non ci sono testimoni dell'episodio. Quello che è stato possibile ricostruire riguarda gli interventi del medico del 118 e dei carabinieri. Quando la squadra con l'ambulanza inviata dalla centrale operativa livornese è arrivata in via Marconi, il conducente era al posto di guida privo di sensi. È stato estratto dall'abitacolo e sdraiato sul ciglio della strada a due passi dal cartello che segna l'inizio della frazione di Acciaiole. La Panda nel fossato e i sanitari che con il defibrillatore impegnati in una sfida alla fine impossibile da vincere. La morte di Marchetti è stata dichiarata dal medico del 118 e il magistrato di turno ha disposto il trasferimento della salma all'istituto di medicina legale. Sul posto anche i vigili del fuoco e i carabinieri che escludono cause diverse dal malore per spiegare il decesso del tecnico specializzato della Geoter. Da alcuni mesi la società è a Livorno per i lavori preparatori alla costruzione della Darsena Europa. Padre di due figli, Marchetti lavorava per l'azienda romana da 35 anni. Massimo Mantovani è il titolare dell'impresa capitolina. «Posso dire che Giancarlo era geniale nel suo lavoro - ricorda il dottor Mantovani -. Era con noi da 35 anni e dopo tanto tempo insieme alla stima cresce anche l'amicizia. Aveva avuto in passato un problemino a livello cardiaco, poi aveva ottenuto l'idoneità ed era tornato a lavorare. Era una persona stimata da tutti e a ogni livello. Basti dire che l' **autorità portuale** di Livorno per risolvere i normali problemi che sorgono nei cantieri si rivolgeva a lui e non a me». --Pietro Barghigiani.

The collage contains several elements: a newspaper clipping with the headline 'Prima l'infarto, poi l'uscita di strada' and a sub-headline 'Muore a 59 anni tecnico di un'azienda di trivellazioni impegnato a Livorno. Per lavoro soggiornava in un hotel in zona'; a photograph of a white car overturned on its side on a road; a portrait of Giancarlo Marchetti, a man in a pink shirt; a photograph of a car accident scene with emergency services; and a small advertisement for 'REGALI PER BELLEGGIO' (Gifts for Beauty) featuring 'SABONDI DI LUNA' (Moon Soaps).

# Il Tirreno

Livorno

guardia di finanza

## Artigiano nei guai non ha dichiarato 150mila euro al Fisco

CASTIGLIONCELLO. Riparava i container in arrivo al **porto di Livorno**. Attività per la quale, però, ha omesso di dichiarare 150mila euro di reddito. Le Fiamme Gialle di Castiglioncello hanno scoperto il fatto. L' uomo, un imprenditore rosignanese di 57 anni, interveniva su chiamata degli spedizionieri quando un container riportava danni (rottura delle porte, ammaccature e altri inconvenienti legati alla movimentazione delle merci). I finanziari della Tenenza di Castiglioncello, a conclusione di una verifica, hanno accertato che il manutentore, ha omesso di dichiarare al Fisco redditi per 150.000 euro. L' artigiano, ex titolare di una ditta individuale, dovrà versare all' Erario 26 mila euro come Iva, oltre a Irpef, Irap, sanzioni e interessi sui 150 mila euro "occultati". Dalle indagini risulta che l' uomo ha eseguito riparazioni su contenitori soprattutto nel 2016. Difatti, i verificatori della Tenenza della Finanza di Castiglioncello hanno prima iniziato un controllo fiscale, poi l' hanno tramutato in una verifica più approfondita su tutto l' anno 2016. --



SOLO A NOVEMBRE,  
SCONTO PARI AL VALORE DELL'IVA SU TUTTA LA GAMMA FIAT!  
Ad esempio, con finanziamento anticipo zero,  
Panda da 7.800€ oltre oneri finanziari, anziché 9.300€.

Ugo Scotti  
www.ugoscotti-fiatgroup.it

## Lavori in nero per 150mila euro Scoperto dalla Finanza

Riparatore di container ora dovrà pagare 26mila euro di Iva, Irpef, Irap e le sanzioni

ROSIGNANO Lavorava su chiamata degli spedizionieri quando un container riportava danni o ammaccature durante le operazioni di movimentazione in porto o sulle navi. Per questa attività di riparazione, un artigiano di 57 anni di Rosignano Marittimo ha guadagnato nel 2016 ben 150 mila euro che non ha dichiarato al fisco. Una cifra di tutto rispetto nascosta all'erario per non pagare le tasse. Ma la sua evasione non è passata inosservata ai finanziari della Tenenza di Castiglioncello che, attraverso una serie di controlli incrociati relativi anche al tenore di vita dell'artigiano, hanno accertato l'omessa dichiarazione dei 150.000 euro percepiti. L'artigiano, ex titolare di una ditta individuale, dovrà versare così all'Erario l'Iva evasa per 26 mila euro, oltre all'Irpef, l'Irap, le sanzioni e gli interessi su quanto ha occultato al fisco. Una cifra che sicuramente supera e di molto le normali tasse. Le fiamme gialle prima hanno fatto un controllo fiscale sulle entrate dell'artigiano, poi l'hanno trasformato in verifica sul 2016 perché i conti non tornavano. In questo modo hanno portato alla luce i guadagni in nero. Nel frattempo il fabbro aveva chiuso chiuso la partita Iva.

The image shows a newspaper page with several articles. The main article is titled "Lavori in nero per 150mila euro Scoperto dalla Finanza" and is located in the top left. To its right is an article titled "La Giornata dell'Albero Una festa con i bambini". Below the main article is another titled "Imprese e Comuni Confronto aperto". To the right of that is "Daria è Miss Dolcezza Il concorso premia mamma cocinesse". At the bottom left is "Viggo Fabbio La celebrazione dell'Arma". At the bottom right is "Eva smetta sulla collina". The page includes various photos and small text blocks.

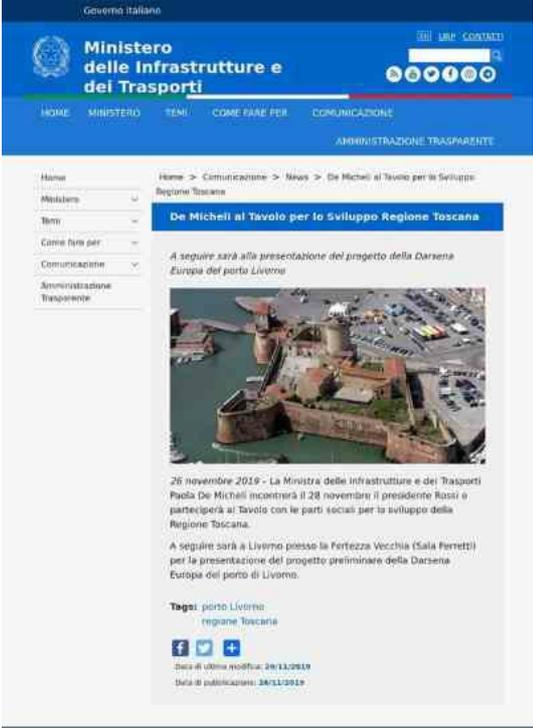


# Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Livorno

## De Micheli al Tavolo per lo Sviluppo Regione Toscana

A seguire sarà alla presentazione del progetto della Darsena Europa del porto Livorno 26 novembre 2019 - La Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli incontrerà il 28 novembre il presidente Rossi e parteciperà al Tavolo con le parti sociali per lo sviluppo della Regione Toscana. A seguire sarà a Livorno presso la Fortezza Vecchia (Sala Ferretti) per la presentazione del progetto preliminare della Darsena Europa del porto di Livorno. Tags.



Governo Italiano

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

HOME MINISTERO TEMI COME FARE PER COMUNICAZIONE AMMINISTRAZIONE TRASPARENTE

Home > Comunicazione > News > De Micheli al Tavolo per lo Sviluppo Regione Toscana

### De Micheli al Tavolo per lo Sviluppo Regione Toscana

A seguire sarà alla presentazione del progetto della Darsena Europa del porto Livorno



26 novembre 2019 - La Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli incontrerà il 28 novembre il presidente Rossi e parteciperà al Tavolo con le parti sociali per lo sviluppo della Regione Toscana.

A seguire sarà a Livorno, presso la Fortezza Vecchia (Sala Ferretti) per la presentazione del progetto preliminare della Darsena Europa del porto di Livorno.

Tags: porto Livorno regione Toscana

data di ultima modifica: 26/11/2019 data di pubblicazione: 26/11/2019

## Workshop su porti e logistica del sistema costiero in Toscana

LIVORNO Nel florilegio dei convegni, dei workshop e dei brain-storm che riempie le cronache se non le sale sui temi della portualità e della logistica, l'incontro di venerdì scorso al LEM su Porti e logistica del sistema mare della Toscana ha avuto due meriti: dare la parola alle associazioni operative, sotto l'egida di un'organizzazione come il caffè della scienza intitolato all'indimenticato studioso Nicola Badaloni; e tracciare una serie di linee-guida concrete, non legate al mondo dei sogni ma alla fattibilità. Il moderatore del convegno, il dottor Emiliano Carnieri, è un vecchio lupo della programmazione, già dirigente della Provincia e responsabile in Regione di pianificazione e sviluppo. È stato capace, nel non facile workshop in una giornata funestata dagli eventi meteo e da alcune assenze importanti, di dare un senso compiuto all'incontro. La cronaca dei lavori, dopo i veloci saluti istituzionali, si è riagganciata idealmente al forum del dicembre 2002 quando lo stesso Caffè della Scienza presentò uno studio su economia della conoscenza e innovazione. Oggi intendiamo offrire ha premesso Carnieri una tribuna per un confronto sui profondi cambiamenti indotti ai processi tecnologici e dalla globalizzazione economica che modificano usi e costumi in un'area costiera che deve ricollocare la vocazione marittima nell'area del trasporto sul mare di sesta generazione per navi presto a guida autonoma e da 15 mila TEUs; il tutto che stia nel quadro della programmazione europea dei trasporti e della logistica quale anello fondamentale di una catena logistica integrata. È seguita una lunga, dettagliata e forse eccessivamente articolata relazione del vicepresidente del Caffè della Scienza Claudio Pucciani, che ha fatto il punto del sistema Toscana sul mare con i suoi punti di eccellenza e i suoi problemi. Francesco Gazzetti, consigliere regionale e livornese, a sua volta ha riferito le iniziative e le prospettive di Firenze, con un forte riferimento all'impegno personale del presidente Rossi. Sono seguiti gli interventi delle categorie, con chiare profusioni in particolare di Gloria Dari (Spedimar) e Marco Mignogna (TDT) che non hanno nascosto problematiche e limiti. Ha concluso Francesco Palmiro Mariani, già segretario generale **Assoport** e uomo di grandi esperienze anche nell'articolazione dei sistemi portuali. Come si può sintetizzare un workshop di alto livello professionale ma anche di proposte non peregrine? Più che le analisi, ci sembrano importanti le terapie. Come la cabina di regia, da tempo attesa, per l'insediamento all'Interporto Vespucci di spin-off accademici e start-up innovative, con la partecipazione anche del mondo universitario. È stato dato il giusto valore alla firma del protocollo tra l'Agenzia delle Dogane e l'**AdSP** livornese per coordinare azioni e team tecnici. Sull'innovazione digitale, si è sollecitato l'intervento, previsto entro il 2020, nelle aree candidate per intervento BUL in Toscana. Infine il punto sui grandi progetti: Darsena Europa, lo scavalco, le ZES delle due aree interessate, i raccordi ferroviari tra porto, retroporto e grandi reti. Tanta carne al fuoco, con un memorandum di interventi urgenti che punta prima di tutto su un indispensabile coordinamento tra enti, istituzioni, associazioni di categoria e operatori. E in particolare, citando l'ex presidente di Confetra Nereo Marcucci, serve la capacità degli organismi regolatori di mantenere la competizione dentro regole chiare che per loro natura sono adatte a perseguire l'interesse generale. Quasi più filosofia che non logistica: ma a ben vedere, non c'è poi troppa differenza nel pensiero positivo. A.F.



## Trasporto pubblico e waterfront per l' area costiera livornese

LIVORNO Sabato prossimo 30 novembre nella stazione marittima livornese, si terrà dalle 9 di mattina un convegno su Efficienza, attrattività, sostenibilità del trasporto pubblico nell'area livornese. Questo il programma. Apertura dei lavori: Alessandro Fantechi (Università di Firenze presidente AMT Toscana) Introduzione; Pietro Caruso (presidente Consiglio comunale di Livorno vicepresidente Provincia di Livorno) Saluti istituzionali. Buone pratiche per lo sviluppo del trasporto pubblico: Luigi Costalli (Aleph Srl) Metodologie per l'efficace pianificazione dei trasporti; Giovanni Mantovani (libero professionista AMT Toscana AIIT) Stato dell'arte del trasporto rapido di massa; Francesco Alberti (Università di Firenze INU AMT Toscana) Le infrastrutture per la mobilità nella progettazione urbana e nella paesaggistica. Problematiche dell'area di Livorno: Leonardo Piccini (IRPET Territorio e mobilità) La mobilità a Livorno e nell'area vasta costiera; Leonardo Gonnelli/Stella Savi (Comune di Livorno) Il PUMS di Livorno in itinere; Alessio Carraresi (presidente Confcommercio Livorno) La mobilità come motore del terziario del Livornese; Mario Antonio Gambacciani (AMT Toscana) Livorno in movimento, verso Pisa e l'indifferenza produttiva. Proposte di studi di fattibilità. Tavola rotonda: Il futuro della mobilità nell'area vasta di Livorno. Moderatore: Alessandro Guarducci (Il Tirreno). Partecipano: Stefano Casini Benvenuti (presidente IRPET), Massimo Dringoli (assessore alla mobilità e urbanistica, Comune di Pisa), Alessandro Fantechi (Università di Firenze presidente AMT Toscana), Eugenio Giani (presidente Consiglio Regionale Toscana), Giovanni Mantovani (libero professionista), Luca Salvetti (sindaco Comune di Livorno), Matteo Savelli (presidente Porto 2000 Srl).

The screenshot shows the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA' with the main article 'Trasporto pubblico e waterfront per l'area costiera livornese' dated 27 novembre 2019. The article text is partially visible, including the opening paragraph and the start of the program. The website layout includes a navigation bar, a search bar, and a sidebar with various news categories and logos.

## Un ministro una visita un impegno

**LIVORNO** Se non saranno nati contrordini e di questi tempi è abbastanza frequente domani giovedì 28 il ministro delle infrastrutture e trasporti Paola De Micheli sarà nel **porto** della Toscana in visita ufficiale. Lo riceveranno le autorità delle istituzioni, a cominciare dal presidente della Regione Toscana e dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale. Molti si aspettano che la visita del ministro metta finalmente il sigillo ufficiale del governo, se non dello Stato, al grande e dibattuto progetto della Darsena Europa. Un progetto che ha ormai più di una decina d'anni, è stato ritoccato, rimaneggiato e sottoposto a più d'una cura dimagrante: ma che rimane, per l'Autorità di Sistema e per tutti gli operatori, una necessità sine qua non. Ovvero: se non si farà, e non si farà in tempi stretti, farà scivolare il **porto** di **Livorno** tra le realtà logistiche regionali e non più mondiali come è stato nel passato ed aspira a tornare. Non sono solo parole e speranze. Tutta la pianificazione del **porto** oggi è legata al progetto Darsena Europa: tanto che i molti (troppi) ritardi in atto sono giustificati con l'esigenza di avere i sigilli definitivi. La Darsena Europa vuol dire anche trasformare finalmente la Darsena Toscana in un approdo sufficiente e protetto per i ro/ro e le Autostrade del Mare. Vuol dire risolvere lo sciagurato nodo dei ponti del Calambrone. Vuol dire avere fondali adatti alle navi di oggi e domani. Vuol dire insomma tutto, o quasi. Vero che la Corte dei Conti ha dato il suo ok, vero che ci sono stanziamenti pubblici (promessi formalmente) per 50 milioni dallo Stato, 150 dal Regione e altrettanti dell'AdSP: ma se non arriva la certezza che lo Stato realizzerà in tempi brevi le protezioni foranee, i dragaggi foranei e tutte le infinite pratiche ancora obbligatorie del nostro infame codice degli appalti, nessun serio investitore vorrà farsi avanti. Stefano Corsini ha ricordato più d'una volta che stanno per scadere i termini per le dichiarazioni d'interesse dagli investitori che dovranno apportare i circa 350 milioni mancanti ed assumersi la gestione. Ma senza la benedizione totale dello Stato, lo stand by attuale rischia di perpetuarsi. E la logistica internazionale non aspetta certo noi. \*Mi è piaciuta molto, a proposito dell'attesa visita del ministro De Micheli, la divertente ciceronata di Enrico Bonistalli apparsa su Il Tirreno di lunedì scorso, dove il presidente dell'Asamar si finge guida e mentore del ministro citando tutti i punti critici delle infrastrutture livornesi. Bonistalli parte dalla Fi-Pi-Li, del tutto inadeguata come porta dell'interno della Toscana verso le nostre banchine per affrontare la carenza dei collegamenti tra il **porto** e l'Interporto Vespucci (Lo scavalco? Ma a che serve senza una vera integrazione con le reti principali), la sciagurata sequela dei ponti mobili al Calambrone e relativa esigenza di tombare lo Scolmatore verso la Darsena Toscana, l'altra sciagurata neverending story del microtunnel, e infine quella del corridoio tirrenico e della 398 per Piombino. Un cahier de doléances non da poco. Possiamo sperare in qualche impegno concreto, oltre che nelle certamente consapevoli parole? Antonio Fulvi



## Tutti i dubbi dell' Anac sulla gara d' appalto per il Marina yachting

Il documento dell' Autorità anticorruzione è stato acquisito dalla Procura che ha già aperto un' indagine sulla vicenda

L' INCHIESTA C' è anche un documento dell' **Autorità** nazionale anticorruzione nel fascicolo aperto dalla Procura della Repubblica di Civitavecchia sull' appalto per il Marina Yachting. L' indagine aperta dal sostituto procuratore Alessandro Gentile sembra dunque andare avanti con l' acquisizione di tutta una serie di carte che gli inquirenti stanno valutando per capire se l' iter per l' aggiudicazione di un' opera che cambierebbe il volto del porto storico dello scalo locale sia stato del tutto cristallino. LA VISITA ISPETTIVA Tra queste carte c' è appunto il documento dell' Anac, peraltro molto recente, dato che è stato pubblicato sul sito della stessa **Autorità** anticorruzione il 5 novembre scorso. Documento che non è sfuggito agli inquirenti e che ora sarebbe sotto la lente d' ingrandimento della magistratura. Su quel documento si punta l' attenzione soprattutto su Rogedil e su Port Mobility. L' Anac, infatti, dopo un procedimento di visita ispettiva all' **Autorità portuale** di Civitavecchia, avrebbe rilevato che il trasferimento del pacchetto azionario di Port Mobility a vantaggio di Rogedil nel 2014, ha suscitato significative perplessità scrive l' **Autorità** anticorruzione sulla legittimazione dell' attuale società concessionaria a proseguire nello svolgimento dei servizi affidati con la concessione del 2005. In sostanza l' Anac sostiene che i servizi di manutenzione, mobilità, viabilità e altro, non potrebbero essere svolti da Rogedil in quanto non avrebbe i requisiti previsti dall' articolo 23 della legge 84 del 1994 che ha riformato i porti. Aggiunge ancora l' Anac: In particolare non è stato verificato (dall' **Autorità portuale**, ndc) se le modifiche dell' assetto societario di Port Mobility avrebbero potuto far venire meno le condizioni per l' affidamento diretto della concessione alla Port Mobility stessa. LA CONFERENZA DEI SERVIZI Tutto questo potrebbe andare a incidere anche sull' appalto vinto da Roma Marina yachting per realizzare l' approdo turistico di lusso nel porto storico, in quanto la società vincitrice è, di fatto, per larga parte delle quote di proprietà proprio di Rogedil. Secondo uno dei ricorrenti, la società Medov, che aveva presentato uno dei progetti per il Marina yachting come Porto storico Civitavecchia, queste (e non solo queste) presunte irregolarità non potevano non essere valutate in sede di conferenza dei servizi. Tanto che la stessa Medov, o più precisamente la Porto storico Civitavecchia srl, ha scritto all' attuale sindaco Ernesto Tedesco e all' ingegner Giulio Iorio, dirigente del Comune e responsabile unico del procedimento per il Marina yachting, intimando allo stesso Comune, entro un mese dalla richiesta inviata il 15 novembre scorso, di convocare una nuova conferenza dei servizi, di annullare in autotutela quella precedente, aggiungendo che qualora il Pincio non dovesse accogliere questa richiesta, sarebbe pronta a proseguire la propria battaglia in tutte le sedi giudiziarie. GLI INTERROGATORI Intanto, in una sede giudiziaria, quella della Procura, la questione è già aperta, con la citata inchiesta avviata dal pm Gentile, che ha già ascoltato in qualità di persona informata dei fatti l' ex sindaco Antonio Cozzolino e che con ogni probabilità proseguirà negli interrogatori con i protagonisti di questa storia che sembra destinata ad arricchirsi di numerosi capitoli. Stefano Pettinari © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Gaeta: danneggiata dal maltempo, la Signora del Vento arriva in porto a Civitavecchia

*La nave scuola rimarrà in sosta per il completamento di tutte le verifiche tecnico-amministrative, poi sarà trasferita presso cantieri più idonei per la riparazione*

La " Signora del Vento ", la nave scuola dell' Istituto Nautico "Caboto" di Gaeta fortemente danneggiata dal maltempo nella notte tra il 16 e il 17 novembre scorso, è giunta questa mattina nel porto di Civitavecchia dopo un viaggio di trasferimento. Il forte vento di quella notte e le proibitive condizioni meteo-marine avevano causato la rottura di parte dell' alberatura della nave scuola utilizzata per la formazione degli studenti ed in generale considerata uno straordinario "monumento navigante" per la diffusione della cultura del mare. Come fanno sapere dalla Guardia Costiera di Civitavecchia, ora la Signora del Vento rimarrà in sosta al porto il tempo necessario per il completamento di tutte le verifiche tecnico-amministrative per il successivo trasferimento presso le strutture cantieristiche più idonee al ripristino dell' unità per le riparazioni. "L' ormeggio presso questo porto - concludono dalla Guardia Costiera - è stato e sarà sostenuto dalla vicinanza istituzionale dell' **Autorità** d' **Sistema** portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale e dalla Capitaneria di porto di Civitavecchia, anche sede del Comando regionale della Guardia Costiera".

SU LAZIOEUROPA.IT BANDI E FONDI ADATTI A OGNI PROGETTO.

LATINATODAY Cronaca

Cronaca / Gaeta

### Gaeta: danneggiata dal maltempo, la Signora del Vento arriva in porto a Civitavecchia

La nave scuola rimarrà in sosta per il completamento di tutte le verifiche tecnico-amministrative, poi sarà trasferita presso cantieri più idonei per la riparazione

12 novembre 2019 09:22



**I più letti di oggi**

- Maltempo, Tevere in allarme: rischia la sabbia rimozione del fondale della Fiume Tevere
- Tragico in abito: il presidente di Pisu, sotto tiro in un bar, ucciso, viene liberata l'Alba
- Il Pdl non passerà a Pavia, annovera questo club per Salvi e Stefano De Martino
- Ucciso dalla polizia a Pinerolo: amministratore in caso di altri attentati

**Audi Prima Scelta *plus***  
Stay young Forever.

**APPRENDIMENTO**

Maltempo a Gaeta, danneggiata la "Signora del Vento", imbarcazione usata per la formazione degli studenti ed in generale considerata uno straordinario "monumento navigante" per la diffusione della cultura del mare.

12 novembre 2019

Civitavecchia, Gaeta, danneggiata la "Signora del Vento", imbarcazione usata per la formazione degli studenti ed in generale considerata uno straordinario "monumento navigante" per la diffusione della cultura del mare.

Come fanno sapere dalla Guardia Costiera di Civitavecchia, ora la Signora del Vento rimarrà in sosta al porto il tempo necessario per il completamento di tutte le verifiche tecnico-amministrative per il successivo trasferimento presso le strutture cantieristiche più idonee al ripristino dell' unità per le riparazioni.

# Made in Pompei

Napoli

## Al Mann è partito il countdown per la mostra "Thalassa. Meraviglie sommerse del Mediterraneo"

L'attesa esposizione aprirà i battenti il prossimo 5 dicembre 2019 e si preannuncia come un evento da non perdere NAPOLI. Al Mann è partito il countdown per la mostra "Thalassa. Meraviglie sommerse del Mediterraneo". Presentata in anteprima dal 14 al 17 novembre 2019 nell'ambito della Borsa Mediterranea del Turismo Archeologico di Paestum, l'attesissima esposizione aprirà i battenti ufficialmente il prossimo 5 dicembre 2019. La mostra già si preannuncia come un evento da non perdere per chi ama l'archeologia, ma non solo: 400 reperti, provenienti da prestigiose istituzioni italiane ed internazionali (tra queste, il Museo Archeologico di Atene, che presta circa 30 opere provenienti dal famoso relitto di Antikythera, prima imbarcazione scoperta nel Mediterraneo proprio agli albori del Novecento) tratteranno la natura polisemantica di un "Mare Nostrum" che, già nell'antichità, aveva un profondo valore simbolico, culturale ed economico. «Thalassa - commenta il direttore del Museo Archeologico di Napoli, Paolo Giulierini - non è solo una mostra sul Mediterraneo antico ma è, soprattutto, un esempio di metodo. Al centro del nostro lavoro ci sono la ricerca scientifica, il sostegno tra enti statali e territoriali, l'apporto delle Università, le professionalità dei giovani archeologi, le azioni innovative di aziende tecnologiche private. Le costellazioni del cosmo celeste dell'Atlante Farnese, simbolo della mostra, non sono dunque solo un riferimento alle rotte nel mondo antico ma, per noi, equivalgono ad una guida verso un nuovo corso». E aggiunge: «Nelle molte sezioni troverete temi legati al Mediterraneo antico, nelle quali dialogano reperti archeologici riemersi dalle acque, tecnologia, ricostruzioni: dai tesori al commercio, dal mito all'economia, dalla vita di bordo alle ville d'otium fino ai rinvenimenti nelle acque profonde il visitatore potrà avere un quadro aggiornato dello stato dell'arte dell'archeologia subacquea del Meridione. Vi saranno naturalmente anche le nuove scoperte provenienti dall'area portuale di Neapolis». «Thalassa disegna, nel complesso, rotte culturali tra tanti siti campani, del Meridione e di altri paesi mediterranei. Si tratta di una connessione storica che però deve rafforzare l'idea che il Mare Nostrum sia un ponte e non una separazione. In questo senso vanno intese anche le mostre collaterali, che ci parlano di migranti napoletani e Ischitani fra fine Ottocento e primi del Novecento», conclude il direttore Paolo Giulierini. Molteplici, dunque, i filoni tematici che saranno approfonditi dalla mostra "Thalassa": se un focus ad hoc sarà dedicato all'archeologia subacquea, dagli albori degli studi negli anni Cinquanta del Novecento (tra i primi ritrovamenti, le statue del porto di Baia, le migliaia di lucerne dal porto di Pozzuoli, l'elmo dal relitto di Albenga) alla sperimentazione tecnologica del terzo millennio (grazie a robot e strumentazioni raffinate, è possibile oggi conoscere la ricchezza degli abissi del Tirreno), l'esposizione si connoterà come una vera e propria enciclopedia, per immagini, della vita e della cultura antica dedicata al mare. Indispensabile, per delineare questa summa di significati, l'analisi dei carichi delle imbarcazioni che sono affondate in epoca antica: in "Thalassa", sarà possibile ammirare raffinati gioielli in oro, pregiate coppe di vetro, parti di statue bronzee ed oggetti della vita di bordo del relitto di Antikythera, così come sezioni di nave ed anfore vinarie del relitto rinvenuto nel 1990 a largo di Punta Licosa. Il mare era, dunque, la via per eccellenza dei commerci, la sconfinata distesa d'acqua che veniva solcata da costa a costa o con traversate più lunghe: a questa dimensione sarà legata la presenza, nel percorso di visita, di utensili per la preparazione e conservazione del cibo, anfore per il trasporto di olio, vino e garum, così come di lingotti di piombo che, dalla penisola iberica, raggiungevano Roma, testimoniando la ricchezza dei più importanti mercati delle province romane; eccezionale l'esposizione di lingotti in oricalco, prezioso materiale citato da Platone nei racconti su Atlantide. Eppure il Mediterraneo

The screenshot shows the homepage of the 'madeinpompei' website. At the top, there is a navigation bar with categories like 'ARCHEOLOGIA', 'TURISMO', 'EVENTI', 'ENOGASTRONOMIA', 'CULTURA', 'ATTUALITÀ', 'SPORT', and 'WEB TV'. Below this, a large banner features the title 'Thalassa meraviglie sommerse dal Mediterraneo' with a background image of a diver. To the right of the banner, there are several smaller promotional boxes, including one for 'Baby House' and another for 'Dai ritmo al tuo benessere'. The main text on the page reads: 'Al Mann è partito il countdown per la mostra "Thalassa. Meraviglie sommerse del Mediterraneo"'. Below this, it states: 'L'attesa esposizione aprirà i battenti il prossimo 5 dicembre 2019 e si preannuncia come un evento da non perdere.' There are also social media icons and a 'SCOPRI DI PIÙ' button.

NAPOLI. Al Mann è partito il countdown per la mostra "Thalassa. Meraviglie sommerse del Mediterraneo". Presentata in anteprima dal 14 al 17 novembre 2019 nell'ambito della Borsa Mediterranea del Turismo Archeologico di Paestum, l'attesissima esposizione aprirà i battenti ufficialmente il prossimo 5 dicembre 2019. La mostra già si preannuncia come un evento da non perdere per chi ama l'archeologia, ma non solo: 400 reperti, provenienti da prestigiose istituzioni italiane ed internazionali (tra queste, il Museo Archeologico di Atene, che presta circa 30 opere provenienti dal famoso relitto di Antikythera, prima imbarcazione scoperta nel Mediterraneo proprio agli albori del Novecento) tratteranno la natura polisemantica di un "Mare Nostrum" che, già nell'antichità, aveva un profondo valore simbolico, culturale ed economico. «Thalassa - commenta il direttore del Museo Archeologico di Napoli, Paolo Giulierini - non è solo una mostra sul Mediterraneo antico ma è, soprattutto, un esempio di metodo. Al centro del nostro lavoro ci sono la ricerca scientifica, il sostegno tra enti statali e territoriali, l'apporto delle Università, le professionalità dei giovani archeologi, le azioni innovative di aziende tecnologiche private. Le costellazioni del cosmo celeste dell'Atlante Farnese, simbolo della mostra, non sono dunque solo un riferimento alle rotte nel mondo antico ma, per noi, equivalgono ad una guida verso un nuovo corso». E aggiunge: «Nelle molte sezioni troverete temi legati al Mediterraneo antico, nelle quali dialogano reperti archeologici riemersi dalle acque, tecnologia, ricostruzioni: dai tesori al commercio, dal mito all'economia, dalla vita di bordo alle ville d'otium fino ai rinvenimenti nelle acque profonde il visitatore potrà avere un quadro aggiornato dello stato dell'arte dell'archeologia subacquea del Meridione. Vi saranno naturalmente anche le nuove scoperte provenienti dall'area portuale di Neapolis». «Thalassa disegna, nel complesso, rotte culturali tra tanti siti campani, del Meridione e di altri paesi mediterranei. Si tratta di una connessione storica che però deve rafforzare l'idea che il Mare Nostrum sia un ponte e non una separazione. In questo senso vanno intese anche le mostre collaterali, che ci parlano di migranti napoletani e Ischitani fra fine Ottocento e primi del Novecento», conclude il direttore Paolo Giulierini. Molteplici, dunque, i filoni tematici che saranno approfonditi dalla mostra "Thalassa": se un focus ad hoc sarà dedicato all'archeologia subacquea, dagli albori degli studi negli anni Cinquanta del Novecento (tra i primi ritrovamenti, le statue del porto di Baia, le migliaia di lucerne dal porto di Pozzuoli, l'elmo dal relitto di Albenga) alla sperimentazione tecnologica del terzo millennio (grazie a robot e strumentazioni raffinate, è possibile oggi conoscere la ricchezza degli abissi del Tirreno), l'esposizione si connoterà come una vera e propria enciclopedia, per immagini, della vita e della cultura antica dedicata al mare. Indispensabile, per delineare questa summa di significati, l'analisi dei carichi delle imbarcazioni che sono affondate in epoca antica: in "Thalassa", sarà possibile ammirare raffinati gioielli in oro, pregiate coppe di vetro, parti di statue bronzee ed oggetti della vita di bordo del relitto di Antikythera, così come sezioni di nave ed anfore vinarie del relitto rinvenuto nel 1990 a largo di Punta Licosa. Il mare era, dunque, la via per eccellenza dei commerci, la sconfinata distesa d'acqua che veniva solcata da costa a costa o con traversate più lunghe: a questa dimensione sarà legata la presenza, nel percorso di visita, di utensili per la preparazione e conservazione del cibo, anfore per il trasporto di olio, vino e garum, così come di lingotti di piombo che, dalla penisola iberica, raggiungevano Roma, testimoniando la ricchezza dei più importanti mercati delle province romane; eccezionale l'esposizione di lingotti in oricalco, prezioso materiale citato da Platone nei racconti su Atlantide. Eppure il Mediterraneo

## Made in Pompei

Napoli

---

era, per gli antichi, non soltanto trait d' union, reale e simbolico, tra popolazioni diverse (testimoniano una suggestiva prassi di contaminazione culturale l' applique d' oro del sito protostorico di Vivara, le coppette del II millennio a.C. provenienti dal relitto di Lipari, la dea Lakshmi in avorio proveniente da Pompei), ma base per il sostentamento delle comunità locali: nella sezione dedicata a "Il mare e le sue risorse", saranno esposti strumenti provenienti da Pompei, Ercolano e dalle acque di Pantelleria, utilizzati per pesca di cetacei, tonno e corallo; su un' anfora saranno leggibili addirittura resti di pesce, forse garum. Naturalmente, il Mare Nostrum sarà anche raccontato attraverso i luoghi dell' otium, grazie alle sculture ritrovate sui fondali della Grotta Azzurra, ninfeo di età romana, così come ai raffinati affreschi provenienti da Pompei, Ercolano e Stabiae. Eppure la mostra "Thalassa" andrà oltre la matrice archeologica, per promuovere un messaggio dall' alto valore culturale e didattico, ben incardinato nella programmazione culturale dell' Archeologico, come sottolinea il direttore Paolo Giulierini: «Il mare è anche avventura, fascino dell' esotico, crocevia di culture: per questo "Verso Thalassa" abbiamo ospitato la mostra su Corto Maltese nel quadro del progetto Obvia e questo spiega il calendario di eventi che accompagnerà i giorni iniziali dell' esposizione. Il mare è, infine, ambiente da tutelare: nel percorso si succedono le fasi antiche e quelle future del Mediterraneo mentre, praticamente a fianco, la mostra "Capire il cambiamento climatico", realizzata con il National Geographic, ci parla di quanto le plastiche e le altre forme di inquinamento insidino le nostre acque». Il progetto espositivo di "Thalassa" è nato nel più ampio framework di collaborazione con l' Assessorato dei Beni Culturali e dell' Identità Siciliana della Regione Siciliana: questa rete di ricerca è stata resa possibile dall' impegno del prof. Sebastiano Tusa, archeologo di fama internazionale, scomparso tragicamente nella sciagura aerea di marzo 2019. "Teichos. Servizi e tecnologie per l' archeologia" ha promosso l' esposizione, che è stata realizzata anche in sinergia con il Parco Archeologico dei Campi Flegrei. La mostra ha ottenuto il patrocinio morale di: Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Regione Campania, Comune di Napoli ed **Autorità** di **Sistema** Portuale del Mar Tirreno centrale (Napoli-Salerno-Castellammare di Stabia).

# Il gruppo Gallozzi in Cina e Turchia prossime tappe Genova e la Germania

L' ECONOMIA DEL MARE Continua il processo di espansione del Gruppo Gallozzi SpA. Nei giorni scorsi il presidente Agostino Gallozzi ha inaugurato la nuova sede di «GF Logistic Turchia» avviata nel 2017 a Istanbul. La società - in circa due anni di attività - si è attestata su indici di crescita più che positivi, con un incremento delle attività tale da richiedere prima del previsto il trasferimento in uffici più grandi. Complessivamente Gruppo Gallozzi SpA oggi conta su 350 addetti nelle attività della logistica integrata e portuali. Includere anche gli addetti impegnati nel settore diportistico - in forma diretta e indiretta - consente di arrivare a toccare la soglia delle 700 unità lavorative. «GF Logistic Turchia - spiega Gallozzi al Mattino - assicura un range articolato di servizi marittimi e logistici all' interscambio commerciale con i mercati internazionali di riferimento coperti dal Gruppo. Fin da settembre del 2017 la società si è posta l' obiettivo di raggiungere una capillare presenza nel Paese per assicurare una assistenza in real time alle aziende italiane (e non solo) che acquistano o vendono merci nelle aree del mediterraneo orientale. In previsione di questo programma - entro il 2020 - sono previste le aperture in altre due importanti città a sud di Istanbul: Izmir e Mersin». I PROGETTI Il Gruppo Gallozzi è presente in Inghilterra da oltre cinquant' anni, e dal 2007 in Cina, con una propria sede regionale a Shanghai, dove è stata tra le prime aziende della logistica ad aprire una struttura a intero capitale italiano. Nell' ambito del processo di ampliamento della rete dei collegamenti, sempre nel 2020 si prevede l' apertura di due ulteriori sedi operative: Genova che si unisce a **Salerno** per assicurare una più completa copertura dell' intero mercato italiano, sia meridionale che settentrionale, ed Amburgo che affianca Londra nel presidio del bacino nord europeo e baltico, anche in previsione post-Brexit . «Sono stato molto felice di inaugurare, a soli due anni di distanza dall' apertura della prima sede - dichiara Gallozzi - i nostri nuovi uffici ad Istanbul, più grandi, per gestire al meglio la crescita dei traffici e del personale che abbiamo registrato in così poco tempo». Gallozzi, appena rientrato dalla Turchia, è poi partito per la Cina, prima con una tappa a Pechino per partecipare alla missione organizzata da Intesa SanPaolo, e, poi, a Shanghai per promuovere i collegamenti tra Estremo Oriente ed il Centro-Sud Italia tramite il **porto di Salerno**, potenziati dai primi giorni di novembre. Con cadenza settimanale le merci provenienti dall' Estremo Oriente, con linee dirette, saranno trasbordate nel **porto** del Pireo in Grecia e da lì in sole ventiquattro ore giungeranno a **Salerno** con una connessione marittima dedicata. Cresce in questo modo anche l' interazione con il circuito regionale e dell' intero Sud-Italia. «Riserveremo - aggiunge, infatti, Gallozzi - particolare attenzione non solo a **Salerno** ed all' area regionale meridionale, ma anche al collegamento fast track con le aziende del distretto economico di Cis-Interporto Campano, grazie alla integrazione operativa di recente finalizzata tra **Salerno** Container Terminal ed il Terminal Intermodale di Nola. Tale corridoio terrestre, irradiandosi verso nord, garantirà inoltre la consegna veloce e competitiva delle merci destinate a Roma e al Lazio». LO SCENARIO Una delle strade principali per mantenere lo scalo marittimo nella fase attiva del confronto con gli altri porti. «Siamo convinti - conclude Gallozzi - che la riproposizione competitiva del **porto di Salerno**, dopo i lavori di approfondimento dei fondali e di allargamento della imboccatura, ormai di imminente avvio, consentirà un rapido e vigoroso recupero dei traffici fin dal 2020, con ulteriori proiezioni di crescita per gli anni successivi.



## Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

---

L' economia italiana può soltanto crescere attraverso la internazionalizzazione e la collocazione competitiva dei propri prodotti sui mercati d' oltre mare, a sostenuta capacità di spesa. In questo scenario il nostro Gruppo, fin dalla nascita (1952), continua ad operare con forza, mantenendo il cuore e la mente dell' organizzazione nella sede della nostra **Salerno**, ma con braccia e gambe operative nei grandi mercati del mondo». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

# Informare

## Salerno

### Potenziamento del servizio di linea Italia-East Med della Hapag-Lloyd

Dal prossimo anno sarà immessa una quinta nave. Dalla seconda settimana del prossimo anno la compagnia di navigazione tedesca Hapag-Lloyd immetterà una quinta portacontainer nel servizio settimanale Levante Express Service (LEX) che collega i porti italiani tirrenici agli scali portuali del Mediterraneo orientale. Il potenziamento del servizio marittimo di linea avverrà con la partenza della nave Berlin Bridge in programma dal porto di Salerno il prossimo 8 marzo. La rotazione del servizio LEX tocca i porti di Alessandria, Damietta, Beirut, Iskenderun, Mersin, Aliaga, Pireo, Livorno, Genova, Civitavecchia, Salerno, Pireo, Alessandria.

The screenshot shows the 'informARE' website interface. At the top, there are logos for STAR SERVICE and informARE. The main headline reads 'Potenziamento del servizio di linea Italia-East Med della Hapag-Lloyd'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Dal prossimo anno sarà immessa una quinta nave'. The main text of the article is visible, starting with 'Dalla seconda settimana del prossimo anno la compagnia di navigazione tedesca Hapag-Lloyd immetterà una quinta portacontainer...'. There are also logos for PSA GENOVA PRA, SCT, and L.S. (Logistica Soluzioni). At the bottom of the screenshot, there is a search bar with the text 'Cerca il tuo albergo' and a table with columns for 'Destinazione', 'Data di arrivo', and 'Data di partenza'. The table shows 'O Altre destinazioni' with dates for 2019.

## Allagamenti al porto Scatta la protesta «I lavori partiranno»

*Ancora una giornata di disagi al "Masuccio Salernitano" Messineo: presto gli interventi all'imboccatura dello scalo*

«Da anni solo promesse»: si lamentano i diportisti per le condizioni del Masuccio salernitano, il porto di piazza della Concordia, sostanzialmente rimasto a decenni fa, soprattutto per l'imboccatura insicura dello scalo turistico utilizzato anche dai pescatori. Ieri pomeriggio l'ennesima rassicurazione: l'ingegner Francesco Messineo, segretario generale dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centrale**, ha annunciato che i lavori inizieranno entro la prossima settimana. L'imboccatura del Masuccio è attualmente larga 95 metri e ciò consente l'ingresso delle onde che travolgono anche la banchina. Ieri l'ennesimo episodio. «Da anni hanno promesso interventi, da quando l'allora presidente dell'**Autorità** portuale, Fulvio Bonavitacola, fu travolto da un'onda durante un sopralluogo - ricorda Vito Caponigro, socio della Lega Navale, ex direttore Ept - Da allora ci sono state fatte numerose promesse ma i lavori non sono mai iniziati. Intanto, qui si rischia la barca a causa delle condizioni del porto e spendiamo molti soldi per la manutenzione pontili». Guglielmo Maraziti, della Federazione vela, aggiunge: «Potremmo svolgere le nostre attività anche d'inverno. Purtroppo, non è possibile perché dovremmo avere le barche a mare ma qui non è sicuro ormeggiarle». E il vicepresidente della Lega navale, Giuseppe Gallo: «Siamo disponibili a lasciare parte delle aree portuali del Masuccio ad altre attività, se mettono in sicurezza lo scalo». Poi l'annuncio di Messineo: «Entro la prossima settimana inizieranno i lavori per la realizzazione di un pennello di 45 metri di lunghezza, perpendicolare al molo di sopraflutto, che ridurrà l'ampiezza della bocca del porto». Per ridurre ulteriormente la risacca all'interno del bacino occorre, però, trasformare a banchina lato terra (3 milioni di euro di costo) in un'antiriflettente, in modo tale che l'energia che entra nel porto venga in parte assorbita per ridurre il modo ondoso. Il terzo intervento prevede l'allungamento del molo di sopraflutto. Per ora ci sono i soldi solo per il pennello i cui lavori saranno eseguiti dalla General Impresa srl di Apricena, aggiudicataria dell'appalto con un ribasso del 30% per un importo pari a 344.520 euro, oltre 18.568 euro per oneri sicurezza, oltre Iva. (s.d.n.) ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

The screenshot shows the website interface for lacittadisalerno.it. At the top, it displays the date 'mercoledì 27 novembre 2019' and the site name 'la Città QUOTIDIANO DI SALERNO E PROVINCIA'. Below the navigation bar, there is a main article titled 'Allagamenti al porto Scatta la protesta «I lavori partiranno»'. The article text is partially visible, matching the main text on the page. To the right of the article, there are several promotional banners, including one for 'CINEMA MAXIMALI' and another for 'CAMPAGNA "DIRITTO ALLA SALUTE"'. The website layout includes a search bar, social media links, and a menu with categories like 'Home', 'Cronaca', 'Sport', 'Cultura e Spettacoli', 'Cibo', 'Foto', 'Video', 'Prima', and 'Edizione digitale'.

## Sbarcati a Taranto i 62 della Open Arms

*Ci sono 26 minori e un ferito da arma da fuoco*

TARANTO. Ha attraccato ieri mattina intorno alle 10 al molo san Cataldo del porto di Taranto la nave della ong spagnola Open Arms dalla quale sono stati fatti sbarcare i 62 migranti soccorsi nei giorni scorsi nel tratto di mare fra Italia e Libia. Secondo quanto dichiarato dal capo missione Riccardo Gatti, a bordo c' erano anche 26 minori di cui 24 non accompagnati. Un giovane presentava ferite d' arma da fuoco mentre altri migranti avevano forti ustioni. Inizialmente erano 73 le persone a bordo della nave, ma 11 migranti domenica scorsa sono stati trasferiti ad Augusta. Si tratta di bambini con le famiglie e alcuni feriti. A Taranto, come in ogni sbarco di migranti, si è attivata la macchina dell' accoglienza coordinata dalla Prefettura e dal Comune con in supporto del 118, della Croce Rossa, delle forze dell' ordine, della Capitaneria di porto, della Polizia locale e delle associazioni di volontariato. I migranti sono stati accolti sul molo dai volontari muniti di beni di prima necessità. I migranti, dopo le cure mediche e l' identificazione all' hotspot, sono stati suddivisi in base al pre -accordo de La Valletta, secondo quanto aveva già precisato dal ministro dell' Interno Luciana Lamorgese dopo la concessione del porto di sbarco da parte del Viminale alla Open Arms. Davvero provati i volti dei 62 migranti sbarcati dalla Open Arms a Taranto, e solo alcuni di loro hanno accennato a un sorriso dopo aver toccato terra. Ai volontari e mediatori hanno riferito di avere affrontato «un viaggio da incubo». Alcuni migranti, che presentavano ferite e ustioni, sono stati medicati dal personale del 118. I 24 minori non accompagnati che erano a bordo sono stati presi in carico dal Comune di Taranto in attesa del successivo smistamento in altre strutture italiane. L' assessore comunale alle politiche dell' accoglienza Gabriella Ficocelli che ha seguito le operazioni di sbarco per l' amministrazione comunale afferma che non è stata riscontrata alcuna situazione di emergenza e che i migranti sbarcati erano in buone condizioni di salute, a parte qualche caso di lieve ipotermia. «Speriamo che lascino alle spalle le terribili esperienze vissute e l' Europa le tratti con umanità» hanno scritto su Twitter i volontari spagnoli che in questi giorni si sono presi cura di loro, aggiungendo: «Un porto sicuro è quello che ti garantisce accoglienza e cure. È quello che ti assicura il rispetto della tua vita e della tua dignità. #Taranto». [M.Maz. ]



## «Integrare la Zes secondo la nostra vocazione»

MARIA FLORENZIO

PALAGIANELLO Maria FLORENZIO «Condividiamo pienamente la scelta di incentrare la Zes Ionica sul settore agroalimentare per la ricchezza della florida terra che si estende lungo tutto l' arco ionico dalla Puglia alla Basilicata, nella consapevolezza che occorre passare dalla contrapposizione tra agricoltura e industria, dall' emarginazione dell' agricoltura quale settore ritenuto superato e dall' uso distorto del settore turistico a un sistema armonico integrale e intersettoriale». Così Paolo Rubino e Mino Antonicelli, rispettivamente coordinatore del Tavolo Verde e consigliere comunale di Palagianello bene Comune intervengono sulla questione Zes Ionica, concependola come importante occasione di sviluppo per il territorio. «All' agricoltura continuano - potrebbe collegarsi lo sviluppo turistico con la valorizzazione di masserie e case rurali, che possono diventare anche preziosa occasione di impresa. Ma necessita tendere a un nuovo modello di sviluppo che veda nel Mezzogiorno un volano strategico per l' Italia, che impedisca il trasferimento di fondi dal Mezzogiorno al nord, valorizzando e promuovendo territorio, impresa e sviluppo». Per Rubino e Antonicelli, gli amministratori devono assumersi la responsabilità di fare scelte nell' interesse del territorio, perché da quelle scelte potrà dipendere il benessere presente e futuro per le comunità e i territori che oggi rappresentano. La Zes è la prima occasione che si presenta per creare, in alternativa all' industria pesante, uno sviluppo a vocazione naturale. La zona occidentale, inoltre, si presenta come zona omogeneamente predisposta perché nasca un distretto vocato alla produzione agroalimentare e al biologico, collegato col nord Europa e nord Africa. Per questo, nell' ambito del sistema territoriale integrato, previsto dalla Zes, in stretta connessione con il **porto di Taranto** e la retroportualità, Rubino e Antonicelli propongono aree che potrebbero integrare la Zes. In particolare, indicano Città Impresa di Palagiano, che si trova in area adiacente a un importante snodo ferroviario e autostradale, a ridosso dell' area portuale, dotata di pubblica illuminazione e di parcheggi. Dispone di cavidotti per il passaggio di reti di telecomunicazione; presenta una superficie libera disponibile con la presenza anche di capannoni vuoti e prontamente disponibili in posizione strategica tra le strade statali 100 e 106, che collegano il sud al nord dell' Italia. Le aree adiacenti alle seguenti zone sono, solo per citarne alcune: la Miroglio (Castellaneta - Ginosa), ex tabacchificio (Ginosa Marina), ex conservificio (Palagiano), Cartiera (Palagianello), la Vianini (Ginosa), struttura ex Enaoli (Castellaneta), Coavin (Palagiano, zona Conca d' oro), zona industriale e artigianale (Palagianello), ex cantine Volee (Palagiano), Consorzio Costa Verde Masseria La Principessa (ingresso Castellaneta Marina), che per esempio potrebbe costituire un luogo di accoglienza per i prossimi Giochi del Mediterraneo. Diverse di queste strutture dismesse sono state realizzate con fondi pubblici e sarebbe, dunque, giusto, per Antonicelli che venissero rimesse in attività, prima di impiegare altro denaro pubblico per creare nuove strutture. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Migranti:nave Open Arms in porto Taranto

*A bordo 62 persone soccorse tra Italia e Libia, tra cui 26 minori*

(ANSA) - **TARANTO**, 26 NOV - Ha attraccato al molo san Cataldo del porto di Taranto la nave della ong spagnola Open Arms dalla quale stanno per sbarcare i 62 migranti soccorsi nei giorni scorsi nel tratto di mare fra Italia e Libia. Secondo quanto dichiarato nelle ultime ore dal capo missione Riccardo Gatti, a bordo ci sarebbero 26 minori di cui 24 non accompagnati, un giovane avrebbe ferite d' arma da fuoco e ci sarebbero persone con forti ustioni. Inizialmente erano 73 le persone a bordo della nave, ma 11 migranti domenica scorsa sono stati trasferiti ad Augusta. Si tratta di bambini con le famiglie e alcuni feriti. A Taranto si è attivata la macchina dell' accoglienza coordinata dalla Prefettura e dal Comune con in supporto del 118, della Croce Rossa, delle forze dell' ordine, della Capitaneria di porto, della Polizia locale e delle associazioni di volontariato. I migranti, dopo le cure mediche e l' identificazione all' hotspot, saranno suddivisi in base al preaccordo de La Valletta.

The image shows a screenshot of a news article from ANSA. The main headline is "Migranti:nave Open Arms in porto Taranto". Below the headline, there is a sub-headline: "A bordo 62 persone soccorse tra Italia e Libia, tra cui 26 minori". The article text is visible, starting with "(ANSA) - TARANTO, 26 NOV - Ha attraccato al molo san Cataldo del porto di Taranto la nave della ong spagnola Open Arms...". There is a small photograph of the ship at the port. The article is presented in a standard news layout with a navigation bar at the top and social media sharing options at the bottom.

## Migranti, nuovi sbarchi a Taranto e Pozzallo

*A Taranto la Nave Open Arms, a Pozzallo l'imbarcazione della Aita Mari*

È attaccata al porto di Taranto la nave Open Arms e sono in corso le operazioni di sbarco dei 62 migranti che sono a bordo, soccorsi tra Italia e Libia. I migranti vengono trasferiti per la prima identificazione all' hotspot del porto. Ad accoglierli sono stati i volontari della Croce Rossa. Prestata ai migranti anche una prima assistenza medica e garantito loro un rificillamento essenziale. Secondo quanto dichiarato nelle ultime ore dal capo missione Riccardo Gatti, a bordo ci sarebbero 26 minori di cui 24 non accompagnati, un giovane avrebbe ferite d' arma da fuoco e ci sarebbero persone con forti ustioni. È approdata invece nel porto di Pozzallo la nave dell' ong Aita Mari con 78 migranti a bordo: 71 uomini, 6 donne e un bambino. Sulla nave è salito il medico marittimo per i primi controlli sanitari. I migranti verranno trasferiti nell' hot spot di Pozzallo. La ong spagnola Salvamento Marittimo Humanitario aveva ottenuto l' assegnazione del porto sicuro - Pozzallo (Ragusa) - nella serata del 24 novembre ma a causa del maltempo si era ridossata alla costa sud orientale della Sicilia attendendo un miglioramento delle condizioni meteo marine tra Catania e Messina.

**informativa breve**  
Il sito Rai utilizza cookie tecnici o assimilati e cookie di profilazione di terze parti in forma aggregata per la navigazione, garantire la fruizione dei servizi e se vuoi saperne di più o negare il consenso a tutti o ad alcuni cookie, visita [la pagina dei cookie](#). Chiudendo questo banner, scorrendo questa pagina o cliccando qualunque suo elemento acconsenti all'uso dei cookie.

### Migranti, nuovi sbarchi a Taranto e Pozzallo

**A Taranto la Nave Open Arms, a Pozzallo l'imbarcazione della Aita Mari**

24 novembre 2019

È attaccata al porto di Taranto la nave Open Arms e sono in corso le operazioni di sbarco dei 62 migranti che sono a bordo, soccorsi tra Italia e Libia. I migranti vengono trasferiti per la prima identificazione all' hotspot del porto. Ad accoglierli sono stati i volontari della Croce Rossa. Prestata ai migranti anche una prima assistenza medica e garantito loro un rificillamento essenziale. Secondo quanto dichiarato nelle ultime ore dal capo missione Riccardo Gatti, a bordo ci sarebbero 26 minori di cui 24 non accompagnati, un giovane avrebbe ferite d' arma da fuoco e ci sarebbero persone con forti ustioni.

È approdata invece nel porto di Pozzallo la nave dell'ong Aita Mari con 78 migranti a bordo: 71 uomini, 6 donne e un bambino. Sulla nave è salito il medico marittimo per i primi controlli sanitari. I migranti verranno trasferiti nell' hot spot di Pozzallo. La ong spagnola Salvamento Marittimo Humanitario aveva ottenuto l' assegnazione del porto sicuro - Pozzallo (Ragusa) - nella serata del 24 novembre ma a causa del maltempo si era ridossata alla costa sud orientale della Sicilia attendendo un miglioramento delle condizioni meteo marine tra Catania e Messina.

**Open Arms e Aita Mari (da sinistra)**

- 19 Migranti, il drammatico video della Guardia costiera dopo il naufragio di sabato davanti Lampedusa
- 19 Migranti, donati a Taranto i 62 su Open Arms, Guardia costiera diffonde video del naufragio di sabato
- 19 Migranti, naufragio al largo di Lampedusa: trovati i corpi di 3 donne

**Rai** Rai è un'azienda pubblica controllata dal Parlamento italiano. Per informazioni sui servizi Rai e sui contenuti Rai, visitate [il sito Rai](#) o chiamate il numero verde 112. Per le segnalazioni di contenuti illeciti visitate [il sito Rai](#) o chiamate il numero verde 112.

## Porto, tante parole e nessun fatto

Antonella Balestrieri Il porto di Corigliano e le promesse mai mantenute. L'importante infrastruttura resta nell'oblio. Nonostante le tante promesse e proclami, nell'area portuale mancano servizi essenziali. Ancora niente acqua potabile, niente elettricità. La senatrice pentastellata, Silvana Abate, ritorna ad interessarsi della struttura, annunciando di avere sollecitato il commissario straordinario dell'Autorità portuale di Gioia Tauro, Andrea Agostinelli, per chiedere ufficialmente notizie sullo stato dei lavori utili a portare l'energia elettrica nel Porto di Corigliano Rossano e sull'avvio degli stessi. Tali interventi erano stati preannunciati, nei mesi scorsi, anche dal vicesindaco Claudio Malavolta, ma ad oggi tutto tace. Lo scorso febbraio, proprio nella struttura di Schiavonea, nel corso della visita dell'allora Ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, ampia discussione sulle prospettive future del porto di Schiavonea e sulla possibilità che diventi punto strategico per il rilancio dell'economia della piana di Sibari. Spiega la senatrice Abate «già allora rimarcaì come l'impianto fosse completamente privo di tutti i servizi: acqua potabile, energia elettrica, allaccio alle fognie e nessuna forma di raccolta rifiuti. Niente appositi contenitori per la raccolta differenziata e dei rifiuti speciali (olio esausto). Non ci sono nemmeno cantieri operativi che permettono ai pescatori di tirare a secco le barche». Nel corso del dibattito emerse che l'Autorità portuale di Gioia Tauro aveva a disposizione per il progetto di installazione della linea elettrica e per altri ammodernamenti circa 400mila euro. «Si disse che i bandi sarebbero partiti entro poco tempo, ma siamo arrivati a fine novembre e non ho più avuto notizie». Annuncia pertanto che «nei prossimi giorni sentirò anche l'ingegnere Gianluca Ievolella, provveditore interregionale per la Sicilia e la Calabria, invitato da l'ex ministro Toninelli ad un proficuo impegno per addivenire ad una risoluzione». Nello scalo di Schiavonea mancano acqua potabile e linee elettriche.



## Porto, sbloccati i fondi del Ministero Sei milioni per interventi infrastrutturali

Arriva finalmente lo sblocco dei fondi per rifunzionalizzare il **porto**. Il ministero delle Infrastrutture ha infatti reso disponibili le risorse, ammontanti a circa sei milioni di euro per interventi strutturali negli scali di competenza nazionale sui quali la Regione voleva già dall'anno scorso intervenire. Un pasticcio burocratico nel rimbalzo di competenze tra diversi enti che aveva impedito l'avvio dei lavori tanto che nelle settimane scorse il vice presidente della Regione, Francesco Russo, aveva preso carta e penna per segnalare questa situazione di stallo che andava avanti da troppo tempo. Una protesta vera e propria indirizzata al neoministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli. Dopo pochi giorni il decreto che supera la criticità. Adesso, in attesa che la nuova Autorità dello Stretto entri in funzione e diventi pienamente operativa anche su Reggio e Villa, si potrà procedere con gli interventi. Quelli programmati sono importanti e sono finalizzati a superare gli attuali problemi. «Gravi sono le carenze infrastrutturali. In termini di integrazione rispetto agli altri nodi calabresi inseriti nelle reti europee, centrale e globale, il **porto** non gode di un collegamento diretto via strada con l'aeroporto di Reggio Calabria, né di collegamenti diretti ferroviari con lo stesso aeroporto di Reggio, con l'aeroporto di Lamezia Terme e con il **porto** di **Gioia Tauro**. Sono inoltre necessari lavori di adeguamento e risanamento della banchina Margottini, lavori nei paramenti delle banchine del **porto** e degli arredi portuali, la realizzazione dell'impianto antincendio». In attesa dell'approvazione del Piano regolatore del **porto**, la Regione ha deciso di giocare d'anticipo mettendo in campo fondi per interventi nella banchina Margottini, sia dal punto funzionale per la navigazione e la messa in sicurezza sia per una conseguente "rivisitazione" in chiave estetica del piazzale, anche alla luce degli interventi sui parcheggi già realizzati dal Comune e alla programmata riqualificazione del waterfront. Nel decreto del ministero delle Infrastrutture sono stati indicati tutti i tempi e le modalità per l'erogazione e la spesa dei fondi. a.n. In attesa dell'approvazione del nuovo piano regolatore i lavori potranno partire.



## Le nuove gru simbolo del rilancio del porto?

*Alte 87 metri, sono tra le più grandi del mondo*

Domenico LatinoGIOIA TAURO Mastodontiche da sovrastare i palazzi, scivolano lente e silenziose all' interno del **porto** sotto gli occhi attenti di un' intera comunità: dal vecchio molo giù alla Marina alla foce del fiume Budello, dai balconi delle abitazioni al sonnacchioso centro storico del Piano delle Fosse, dalle scuole cittadine che si affacciano sul golfo alla passeggiata del lungomare: da ogni vicolo di Gioia Tauro a favore di visuale i gioiesi non hanno voluto perdersi lo spettacolare ingresso della barge carrier "Zhi Xian ZhiXing", partita lo scorso 31 agosto dal **porto** di Dalian Quanshui, in Cina, con il suo carico di tre nuove gru di ultima generazione acquistate dal terminalista Til-Msc per il rilancio dell' infrastruttura gioiese, che alle 11 di ieri mattina, dopo 90 giorni di navigazione circumnavigando l' Africa, ha varcato la grande bocca d' entrata dello scalo. La nave, in verità giunta a Gioia lunedì mattina, ha dovuto attendere un giorno in rada a causa delle condizioni meteo avverse, del forte vento. Ieri, con il sole che ha illuminato bene l' orizzonte, lo scenografico approdo è stato immortalato da tanti residenti, addetti ai lavori, fotoamatori, curiosi, semplici cittadini che si sono riversati nei posti strategici per assistere ad un evento dal forte valore simbolico: per molti, infatti, l' arrivo di queste gru, tra le più grandi al mondo, rappresenta la vera svolta per il futuro occupazionale del territorio, legato a un' infrastruttura che fino a qualche mese addietro versava in una crisi irreversibile, con ben 377 lavoratori messi alla porta. L' arrivo delle gru è stato commentato anche dall' ex ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, che aveva seguito direttamente la vertenza negli ultimi mesi. «Un anno fa - scrive - era vicino al fallimento e ora invece guardate cosa sta arrivando. Sono le nuove imponenti gru per le mega navi portacontainer che sono tornate. Non è un salvataggio ma un rilancio del **porto** e di tutta la Calabria». 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". Le complesse 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".



# Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

## GIOIA TAURO L'investimento della Till (gruppo Msc) per ammodernare lo scalo

### Le nuove gru simbolo del rilancio

*Nel dibattito di domani sulle prossime sfide il mea culpa di Confindustria*

GIOIA TAURO - Quasi come se fossero le prime gru arrivate al porto nel 1995. Tutti con gli occhi verso il mare ieri mattina per vedere l'entrata della nave Zhi Xian Zhi Xing nel porto canale con a bordo le tre gigantesche gru ordinate a fine marzo, anzi deviate per Gioia Tauro, visto che erano destinate ad un altro terminal. Telefonini e macchine fotografiche in cerca del luogo più adatto ad immortalare l'evento, che simbolicamente è come se rappresentasse per davvero un nuovo inizio per questo scalo dopo la paura di inizio d'anno quando tutto sembrava volgere per un' involuzione quasi totale. A marzo lo sblocco con l'acquisizione totale del terminal da parte di Til del gruppo Msc che promise e continua a mantenere gli impegni presi allora: dotare nel migliore dei modi possibile l'equipment del porto con nuove gru e nuovi carrelli, dopo anni di quasi abbandono. Un investimento gigantesco quello della Til che si aggira intorno ai 150 milioni di euro per ammodernare lo scalo di mezzi ed attrezzature moderne per «farlo ridiventare - promise il patron di Msc Gianluigi Aponte - il più grande porto del Mediterraneo». Ma per scalare le classifiche e farlo diventare sempre più performante il porto aveva bisogno di almeno 6 gru e ben 40 carrelli nuovi. In tanti hanno capito lo sforzo del patron di Msc e non a caso ieri mattina addetti ai lavori e semplici cittadini hanno atteso che le nuove gru entrassero in porto. Cavalli di acciaio giganteschi che arrivano ad un'altezza di 87 metri e possono sollevare fino a 65 tonnellate di peso con un braccio che può movimentare container anche dalle nuove modernissime navi che arrivano anche fino a 24 mila teu. Un evento insomma per tutti. La nave è stata accostata alla banchina e nei prossimi giorni cominceranno le difficilissime fasi di collocazione sui binari del lungo terminal che avverrà con speciali martinetti che le solleveranno e le collocheranno al loro posto. Tutti soddisfatti e felici dunque. Ovviamente si parlerà anche di questo domani pomeriggio alle ore 16, nella Sala "Fallara" del Comune di Gioia Tauro, nel convegno dal titolo: "Gioia Tauro. Il futuro passa dal territorio - pro poste e sfide per la portualità calabrese" organizzato da Confindustria Reggio Calabria, Comune di Gioia Tauro e Camera di Commercio di Reggio Calabria, in collaborazione con Unindustria Calabria, intende rappresentare un momento di analisi e di confronto sulle prospettive della portualità calabrese, nell'ambito del più complesso scenario del Mezzogiorno d'Italia e del bacino del Mediterraneo, e avrà un taglio istituzionale, altamente tecnico ed economico. Un convegno nel quale forse Confindustria reggina farà il mea culpa per i tanti errori compiuti nel recente passato quando cercò in tutti i modi, anche facendo ricorso all'Agcom tentando di bloccare l'acquisizione del terminal a Msc arrivando persino a proporre l'entrata nella società di imprenditori locali che sognavano di poter competere con Aponte. Una scelta quanto surreale per non dire ridicola. Il dibattito si aprirà con i saluti istituzionali di Domenico Vecchio, presidente di Confindustria Reggio Calabria, Antonino Tramontana, presidente della Camera di Commercio di Reggio Calabria, Natale Mazzuca, presidente di Unindustria Calabria, Aldo Alessio, sindaco di Gioia Tauro, Giuseppe Falcomatà, sindaco Città metropolitana di Reggio Calabria e Andrea Agostinelli, commissario straordinario **Autorità portuale** Gioia Tauro. A seguire intervengono Gualtiero Tarantino, presidente sezione Trasporti e logistica Unindustria Calabria, Felice Iracà, dirigente generale vicario Dipartimento Attività produttive Regione Calabria, Paolo Maccarini, direttore Terminal Investment Limited - Msc, Massimo Sabatini, direttore Politiche regionali e della coesione territoriale Confindustria e Andrea Prete, vicepresidente nazionale Unioncamere.



## Le gru più grandi al mondo arrivano al porto di Gioia Tauro

*L'ingresso nell'area portuale questa mattina. Ognuna è alta oltre 87 metri ed è in grado di manovrare fino a 24 file di container*

Si sono fatte attendere come una donna al primo appuntamento, ma alla fine questa mattina sono arrivate. Le tre nuove e maestose gru sono appena entrate al porto di Gioia Tauro trainate nel canale portuale da tre rimorchiatori e scortate dalle motovedette della Capitaneria di porto. Dopo i problemi meteorologici di ieri, che avevano fatto posticipare l'approdo a causa del forte vento, questa mattina ad accogliere le tre nuove gru il bel sole quasi primaverile. A presidiare tutta l'area portuale, al fine di assicurare un efficace servizio di security e antiterrorismo, è stato il personale della Gioia Tauro Port Security, assieme al Pfsò dell'autorità portuale, Luigi Errante. L'attività è stata effettuata sia sul posto, attraverso presidi mobili, che a distanza, grazie al monitoraggio dei sistemi di videocontrollo. 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, questa mattina sono entrate all'ingresso del porto. 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. 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. 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.

FRANCESCO ALTOMONTE

**Le gru più grandi al mondo arrivano al porto di Gioia Tauro**

**VIDEO** / L'ingresso nell'area portuale questa mattina. Ognuna è alta oltre 87 metri ed è in grado di manovrare fino a 24 file di container

di Francesco Corigliano | 26 novembre 2019 | 11:55 | 432 visualizzazioni

Si sono fatte attendere come una donna al primo appuntamento, ma alla fine questa mattina sono arrivate. Le tre nuove e maestose gru sono appena entrate al porto di Gioia Tauro trainate nel canale portuale da tre rimorchiatori e scortate dalle motovedette della Capitaneria di porto. Dopo i problemi meteorologici di ieri, che avevano fatto posticipare l'approdo a causa del forte vento, questa mattina ad accogliere le tre nuove gru il bel sole quasi primaverile. A presidiare tutta l'area portuale, al fine di assicurare un efficace servizio di security e antiterrorismo, è stato il personale della Gioia Tauro Port Security, assieme al Pfsò dell'autorità portuale, Luigi Errante. L'attività è stata effettuata sia sul posto, attraverso presidi mobili, che a distanza, grazie al monitoraggio dei sistemi di videocontrollo.

**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, questa mattina sono entrate all'ingresso del porto. 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. 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. 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.

## ATTUALITA'

**Gioia Tauro, entrano finalmente al Porto le tre nuove imponenti gru FOTO**

*Le condizioni meteo favorevoli hanno consentito alla grossa chiatta Zhi Xian Zhi Xing di effettuare le operazioni di manovra*

Gioia Tauro (Reggio Calabria). E' entrata finalmente al Porto di Gioia Tauro, la nave Zhi Xian Zhi Xing, partita dalla Cina lo scorso 31 agosto, con a bordo l'imponente carico costituito dalle 3 nuove gru destinate alla banchina per la movimentazione container. Gru, tra le più grandi al mondo, del tipo Gantry cranes capaci di lavorare navi da 22 mila teus con un braccio d'estensione che copre ben 24 file di container. Le condizioni meteo favorevoli, rispetto alla giornata di ieri, hanno consentito le operazioni di manovra dell'altrettanto grossa chiatta che nei giorni scorsi e dopo aver circumnavigato per oltre due mesi l'Africa, ha fatto ingresso nel Mediterraneo dal canale di Gibilterra, per via del carico troppo alto e imponente per attraversare Suez. L'ingresso ufficiale al porto è stato accompagnato con un applauso e tanta soddisfazione da parte degli operai, del terminalista MSC e dell'**Autorità Portuale**. Francesco Chindemi 26-11-2019 11:39.



Questo sito web utilizza i cookie. Continuando a navigare su questo sito e cliccando su "Accetta" o chiudendo automaticamente il browser, consenti il loro utilizzo per migliorare la navigazione e per scopi di marketing. [Gestisci i cookie](#)

**RTV**

HOME ATTUALITÀ CRONACA POLITICA SPETTACOLO SPORT AMBIENTE CULTURA ECONOMIA PUGILATO

LA PALAZZA CON NOI

**ATTUALITÀ**

LE CONDIZIONI METEO FAVOREVOLI HANNO CONSENTITO ALLA GROSSA CHIATTA ZHI XIAN ZHI XING DI EFFETTUARE LE OPERAZIONI DI MANOVRA

**Gioia Tauro, entrano finalmente al Porto le tre nuove imponenti gru FOTO**

Gioia Tauro (Reggio Calabria). E' entrata finalmente al Porto di Gioia Tauro, la nave Zhi Xian Zhi Xing, partita dalla Cina lo scorso 31 agosto, con a bordo l'imponente carico costituito dalle 3 nuove gru destinate alla banchina per la movimentazione container. Gru, tra le più grandi al mondo, del tipo Gantry cranes capaci di lavorare navi da 22 mila teus con un braccio d'estensione che copre ben 24 file di container. Le condizioni meteo favorevoli, rispetto alla giornata di ieri, hanno consentito le operazioni di manovra dell'altrettanto grossa chiatta che nei giorni scorsi e dopo aver circumnavigato per oltre due mesi l'Africa, ha fatto ingresso nel Mediterraneo dal canale di Gibilterra, per via del carico troppo alto e imponente per attraversare Suez. L'ingresso ufficiale al porto è stato accompagnato con un applauso e tanta soddisfazione da parte degli operai, del terminalista MSC e dell'Autorità Portuale.

Francesco Chindemi  
26-11-2019 11:39

0 Commenti 0

Ordina per: **Relevanti**

Aggiungi un commento...

0 Commenti 0

# Zoom 24

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

## Gioia Tauro, entrano finalmente al Porto le tre nuove imponenti gru

*Le condizioni meteo favorevoli hanno consentito all'imponente nave cinese di effettuare le operazioni di manovra*

E' entrata finalmente al Porto di Gioia Tauro, la nave Zhi Xian Zhi Xing, partita dalla Cina lo scorso 31 agosto, con a bordo l'imponente carico costituito dalle 3 nuove gru destinate alla banchina per la movimentazione container. Gru, tra le più grandi al mondo, del tipo Gantry cranes capaci di lavorare navi da 22 mila teus con un braccio d'estensione che copre ben 24 file di container. Le condizioni meteo favorevoli, rispetto alla giornata di ieri, hanno consentito le operazioni di manovra dell'altrettanto grossa chiatte che nei giorni scorsi e dopo aver circumnavigato per oltre due mesi l'Africa, ha fatto ingresso nel Mediterraneo dal canale di Gibilterra, per via del carico troppo alto e imponente per attraversare Suez. L'ingresso ufficiale al porto è stato accompagnato con un applauso e tanta soddisfazione da parte degli operai, del terminalista MSC e dell'**Autorità Portuale**.



## Rigettato il ricorso di Medcenter Dovrà versare 2 milioni di Imu

**GIOIA TAURO** La Commissione tributaria provinciale di Reggio Calabria, con sentenza emessa il 24 settembre e depositata il 21 novembre scorso, ha rigettato il ricorso presentato dalla società Medcenter, terminalista del porto di Gioia Tauro, contro il Comune, difeso dall'avv. Gaetano Callipo, in merito all'avviso di accertamento sull'imposta Imu per l'anno 2012. Si tratta di una vittoria della Commissione straordinaria che ha gestito per due anni l'ente, all'epoca dei fatti composta dai viceprefetti Franca Tancredi e Vito Turco e dal funzionario Bernardino Nuovo, che, salvo altre sorprese, vede il Comune in una posizione creditoria importante nei confronti di Mct. Gli avvisi di accertamento hanno infatti un importo complessivo di 371.585 euro per ciascuna annualità dal 2012 al 2016 e potranno costituire una fonte di finanziamento per l'Organismo di liquidazione insediato dopo la dichiarazione del dissesto finanziario il 29 giugno 2017. A settembre dello stesso anno, la terna commissariale dava mandato ai dirigenti dei settori II e V di adottare con estrema urgenza, per prevenire il rischio di decadenza o prescrizione in danno dell'ente, ogni atto di competenza per il corretto ed efficace esercizio dell'attività di accertamento, liquidazione e riscossione dei tributi comunali nell'ambito dell'area portuale e, principalmente, nei confronti dei titolari di concessioni demaniali, con specifico riferimento all'Imu. Il provvedimento chiedeva agli uffici che avrebbero dovuto svolgere l'attività accertativa di porre particolare attenzione alla posizione tributaria in materia di Imu della società Medcenter, in virtù di una rettifica legata ad un'erronea identificazione catastale da parte dell'Agenzia delle Entrate-Sezione Territorio delle superfici operative in E (esenti da Imu) invece che nella categoria DS5, così come ampiamente descritto con la Legge di bilancio 2018. Verifiche che evidentemente fino ad allora non erano state eseguite al meglio, così come scritto nero su bianco dal prefetto Antonio Reppucci nella sua relazione finale: «In ordine all'Imu dovuta da MCT - aveva evidenziato - anche interloquendo informalmente con professionisti esperti, si è avuto modo di riscontrare un'azione comunale non propriamente energica e decisa nell'aggreddire processualmente la predetta società, relativamente al tributo dalla stessa dovuto, ancorato ad una diversa modalità di attribuzione della rendita catastale». Per la "svolta" si è dovuto aspettare che arrivassero i funzionari dello Stato. Gli atti di accertamento riguardano gli anni tra il 2012 e il 2016.



# Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

GIOIA T. Aiello (OpenCalabria)

## Zes, «avviarla definitivamente»

**GIOIA TAURO** - «La ripresa della movimentazione di container nel **porto** di **Gioia Tauro** (+15,5% nel periodo aprile -ottobre 2019 rispetto al 2018) è l' esito della strategia aziendale della nuova governance. Nel 2018 la movimentazione di contenitori si è fermata a 2,3 mln di Teus, poco più di quanto si è fatto - 2,07 mln di Teus - nei soli primi dieci mesi dell' anno». Lo afferma in una nota Francesco Aiello, professore ordinario di Politica economica all' Università della Calabria, fondatore di OpenCalabria e componente ministeriale nel Comitato di indirizzo della Zes Calabria. «Il piano industriale di MCT - prosegue - è sia cospicuo (103 milioni di euro) sia fortemente orientato all' utilizzo di strumentazione di ultimissima generazione. Il risultato di questo piano di investimenti è che tra pochi anni, il **porto** calabrese sarà nuovamente al centro del traffico marittimo internazionale: a regime la movimentazione supererà i 4 mln di Teus all' anno. Numeri importanti che avranno forti ricadute occupazionali sia per le attività strettamente portuali sia per l' indotto a servizio del transhipment. Tuttavia, **Gioia Tauro** non è solo trasbordo di container. E' anche l' area più importante della Zes Calabria. Un' area che gode del vantaggio di essere localizzata in prossimità di un importante nodo del traffico marittimo mondiale. Sulla Zes si è avuta un' accezione culminata a fine settembre con l' avvio delle procedure per accedere al credito d' imposta, ma la sua implementazione è molto lenta. Non esiste lo sportello unico. Le infrastrutture per l' accessibilità all' area non sono state ancora finalizzate. Non esiste alcuna attività che promuova **Gioia Tauro** agli investitori nazionali e internazionali. In tali condizioni, difficilmente quell' area attrarrà nuovi investimenti. Il rischio è che diventerà l' ennesimo esempio di come gli incentivi fiscali siano una condizione necessaria ma non sufficiente per promuovere sviluppo nel Mezzogiorno». «Su **Gioia Tauro** - conclude Aiello - si è puntato molto in passato. Ora è necessario che il Governo e la Regione Calabria finalizzino i loro interventi per avviare definitivamente la Zes Calabria».





Porto di Gioia Tauro, Arruzzolo: "Finalmente torna a macinare risultati"

"Finalmente il porto di Gioia Tauro riprende a macinare nuovi e importanti risultati. E questo, grazie all' investitore privato Til-Msc, all' **Autorità portuale**, ai sindacati ed alle maestranze che hanno saputo con senso di responsabilità contribuire a superare la crisi". Lo afferma in una nota il consigliere regionale Giovanni Arruzzolo. "Si stavano preparando scenari davvero a tinte fosche - continua Arruzzolo - per il nostro porto, che aveva subito un severo contraccolpo legato alle controversie tra i precedenti gestori, fortunatamente risolti con la decisione di dare vita ad una nuova società saldamente governata dalla famiglia Aponte. E di questo - sottolinea ancora Arruzzolo - non possiamo non essere soddisfatti, poiché Msc è una delle più grandi compagnie navali al mondo di trasporto merci su container. E quanto sia strategico Gioia Tauro per Msc, lo si è compreso nel momento in cui il management del gruppo ha comunicato al Governo ed all' **Autorità portuale** l' intenzione di investire a Gioia Tauro in nuove tecnologie per oltre cento milioni di euro. Ed i risultati non tardano a venire, e non mi riferisco soltanto alle nuovissime gru che stanno per essere montate sulle banchine, ma anche alla ripresa dei traffici, con una impennata di produttività di oltre il 15% rispetto all' anno precedente. Una risposta seria e concreta - continua Arruzzolo - che attesta come anche il futuro del porto di Gioia Tauro stia a cuore di chi ci lavora dentro e grazie a quel lavoro porta pane a casa. Da ora in poi - evidenzia il consigliere regionale - è necessario che il Governo nazionale e la Regione si impegnino con priorità a dare forza e consistenza per l' organizzazione della ZES, a cui molti imprenditori italiani guardano con interesse per le facilitazioni fiscali, e permettere così - conclude - la riorganizzazione del retroterra **portuale**, della mobilità di servizio, stradale e ferroviaria, per ricongiungere Gioia Tauro più velocemente al nord Italia ed all' Europa". redazione@giornaledicalabria.it.



## Il Metropolitano

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

### Porto di Gioia Tauro, Arruzzolo: "Finalmente riprende a macinare nuovi e importanti risultati"

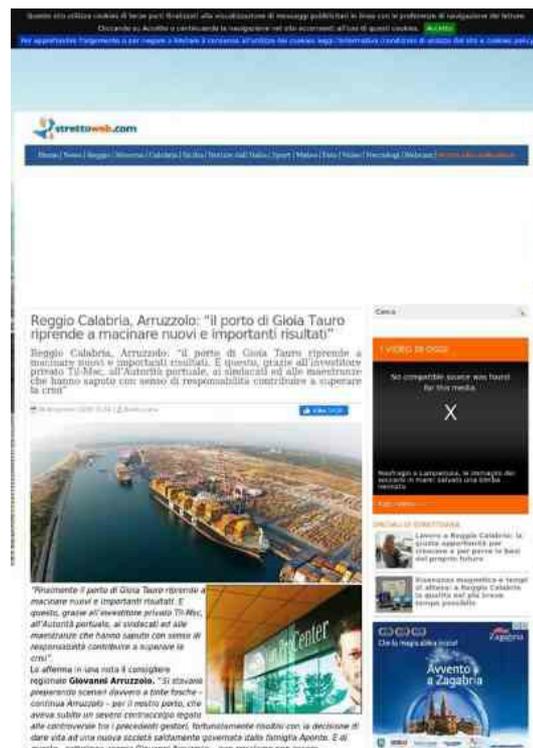
'Finalmente il porto di Gioia Tauro riprende a macinare nuovi e importanti risultati. E questo, grazie all' investitore privato Til-Msc, all' **Autorità portuale**, ai sindacati ed alle maestranze che hanno saputo con senso di responsabilità contribuire a superare la crisi'. Lo afferma in una nota il consigliere regionale Giovanni Arruzzolo. 'Si stavano preparando scenari davvero a tinte fosche - continua Arruzzolo - per il nostro porto, che aveva subito un severo contraccolpo legato alle controversie tra i precedenti gestori, fortunatamente risolti con la decisione di dare vita ad una nuova società saldamente governata dalla famiglia Aponte. E di questo - sottolinea ancora Giovanni Arruzzolo - non possiamo non essere soddisfatti, poiché Msc è una delle più grandi compagnie navali al mondo di trasporto merci su container. E quanto sia strategico Gioia Tauro per Msc, lo si è compreso nel momento in cui il management del gruppo ha comunicato al Governo ed all' **Autorità portuale** l' intenzione di investire a Gioia Tauro in nuove tecnologie per oltre cento milioni di euro. Ed i risultati non tardano a venire, e non mi riferisco soltanto alle nuovissime gru che stanno per essere montate sulle banchine, ma anche alla ripresa dei traffici, con una impennata di produttività di oltre il 15% rispetto all' anno precedente. Una risposta seria e concreta - continua Arruzzolo - che attesta come anche il futuro del porto di Gioia Tauro stia a cuore di chi ci lavora dentro e grazie a quel lavoro porta pane a casa. Da ora in poi - evidenzia il consigliere regionale - è necessario che il Governo nazionale e la Regione si impegnino con priorità a dare forza e consistenza per l' organizzazione della ZES, a cui molti imprenditori italiani guardano con interesse per le facilitazioni fiscali, e permettere così la riorganizzazione del retroterra **portuale**, della mobilità di servizio, stradale e ferroviaria, per ricongiungere Gioia Tauro più velocemente al nord Italia ed all' Europa'. Giovanni Arruzzolo porto di Gioia Tauro.



## Reggio Calabria, Arruzzolo: "il porto di Gioia Tauro riprende a macinare nuovi e importanti risultati"

*Reggio Calabria, Arruzzolo: "il porto di Gioia Tauro riprende a macinare nuovi e importanti risultati. E questo, grazie all' investitore privato Til-Msc, all' Autorità portuale, ai sindacati ed alle maestranze che hanno saputo con senso di responsabilità contribuire a superare la crisi"*

"Finalmente il porto di Gioia Tauro riprende a macinare nuovi e importanti risultati. E questo, grazie all' investitore privato Til-Msc, all' **Autorità portuale**, ai sindacati ed alle maestranze che hanno saputo con senso di responsabilità contribuire a superare la crisi". Lo afferma in una nota il consigliere regionale Giovanni Arruzzolo. " Si stavano preparando scenari davvero a tinte fosche - continua Arruzzolo - per il nostro porto, che aveva subito un severo contraccolpo legato alle controversie tra i precedenti gestori, fortunatamente risolti con la decisione di dare vita ad una nuova società saldamente governata dalla famiglia Aponte. E di questo - sottolinea ancora Giovanni Arruzzolo - non possiamo non essere soddisfatti, poiché Msc è una delle più grandi compagnie navali al mondo di trasporto merci su container. E quanto sia strategico Gioia Tauro per Msc, lo si è compreso nel momento in cui il management del gruppo ha comunicato al Governo ed all' **Autorità portuale** l' intenzione di investire a Gioia Tauro in nuove tecnologie per oltre cento milioni di euro. Ed i risultati non tardano a venire, e non mi riferisco soltanto alle nuovissime gru che stanno per essere montate sulle banchine, ma anche alla ripresa dei traffici, con una impennata di produttività di oltre il 15% rispetto all' anno precedente. Una risposta seria e concreta - continua Arruzzolo - che attesta come anche il futuro del porto di Gioia Tauro stia a cuore di chi ci lavora dentro e grazie a quel lavoro porta pane a casa. Da ora in poi - evidenzia il consigliere regionale - è necessario che il Governo nazionale e la Regione si impegnino con priorità a dare forza e consistenza per l' organizzazione della ZES, a cui molti imprenditori italiani guardano con interesse per le facilitazioni fiscali, e permettere così la riorganizzazione del retroterra **portuale**, della mobilità di servizio, stradale e ferroviaria, per ricongiungere Gioia Tauro più velocemente al nord Italia ed all' Europa".

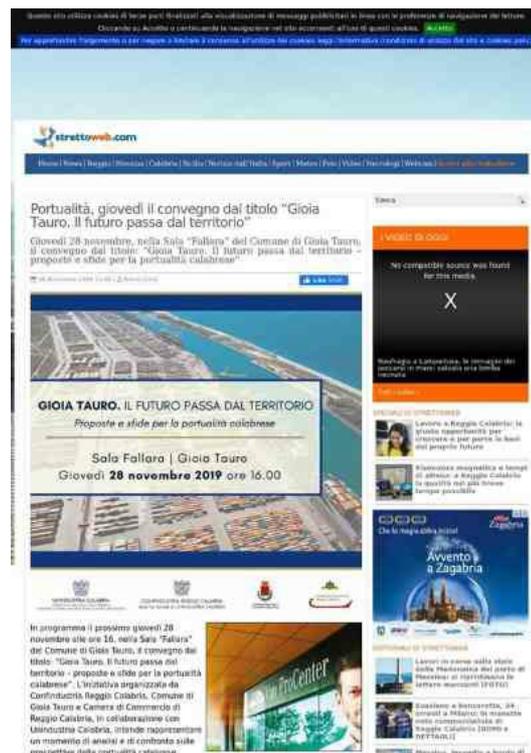


## Portualità, giovedì il convegno dal titolo "Gioia Tauro. Il futuro passa dal territorio"

*Giovedì 28 novembre, nella Sala "Fallara" del Comune di Gioia Tauro, il convegno dal titolo: "Gioia Tauro. Il futuro passa dal territorio - proposte e sfide per la portualità calabrese"*

ANDREA PRETE

In programma il prossimo giovedì 28 novembre alle ore 16, nella Sala "Fallara" del Comune di Gioia Tauro, il convegno dal titolo: "Gioia Tauro. Il futuro passa dal territorio - proposte e sfide per la portualità calabrese". L'iniziativa organizzata da Confindustria Reggio Calabria, Comune di Gioia Tauro e Camera di Commercio di Reggio Calabria, in collaborazione con Unindustria Calabria, intende rappresentare un momento di analisi e di confronto sulle prospettive della portualità calabrese, nell'ambito del più complesso scenario del Mezzogiorno d'Italia e del bacino del Mediterraneo, e avrà un taglio istituzionale, altamente tecnico ed economico. Il dibattito si aprirà con i saluti istituzionali di Domenico Vecchio, presidente di Confindustria Reggio Calabria, Antonino Tramontana, presidente della Camera di Commercio di Reggio Calabria, Natale Mazzuca, presidente di Unindustria Calabria, Aldo Alessio, sindaco di Gioia Tauro, Giuseppe Falcomatà, sindaco Città metropolitana di Reggio Calabria e Andrea Agostinelli, commissario straordinario **Autorità portuale** Gioia Tauro. A seguire intervengono, Gualtiero Tarantino, presidente sezione Trasporti e logistica Unindustria Calabria, Felice Iracà, dirigente generale vicario Dipartimento Attività produttive Regione Calabria, Paolo Maccarini, direttore Terminal Investment Limited - MSC, Massimo Sabatini, direttore Politiche regionali e della coesione territoriale Confindustria e Andrea Prete, vicepresidente nazionale Unioncamere.



## La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

### La Sinergest chiede sei milioni

Il sindaco-presidente Nizzi: «Minimo garantito incongruo, chi l'ha deciso non conosce questa realtà» fronte del porto

GIANDOMENICO MELE

OLBIA Fronte del porto e carte sul tavolo. La Sinergest ha incontrato ieri sera i sindacati per illustrare il progetto di finanza per la gestione del porto Isola Bianca di Olbia. Un incontro convocato in Comune, con il sindaco Settimo Nizzi nel duplice ruolo di primo cittadino e presidente di Sinergest. Insieme a lui Massimo Mura, amministratore delegato di Tirrenia e rappresentante del cda di Sinergest, insieme a Giuseppe Savarese, comandante d'armamento di Moby e uno degli uomini di punta del Gruppo Onorato. Il progetto. In vista dell'incontro con l'**Autorità di sistema portuale** della Sardegna di domani, la Sinergest ha chiarito alcuni punti chiave della sua proposta. Il primo consiste nell'aumento di tre volte del minimo garantito, l'attuale milione e 900 mila euro l'anno stabiliti dall'advisor Sinloc per la gestione dell'Isola Bianca. Sinergest chiede, dunque, una cifra vicina ai 6 milioni di euro. A fronte di questo, il progetto di finanza prevede investimenti superiori ai 6 milioni di euro chiesti nella manifestazione di interesse per il partenariato pubblico privato elaborata dalla Adsp. Che non aveva raccolto offerte. Sinergest punterebbe sulla realizzazione di un terminal croceristico tra i più importanti del Mediterraneo, con servizi all'avanguardia. I lavoratori. I sindacati hanno chiesto la soluzione al problema dei trenta lavoratori fissi della Sinergest con la lettera di licenziamento in tasca, che sarebbero fuori a partire dal prossimo primo gennaio 2020. La proposta sul tavolo sarebbe quella di un affidamento temporaneo alla Sinergest dei servizi attualmente svolti, almeno fino all'assegnazione alla stessa Sinergest o ad un eventuale altro concorrente sulla base di un nuovo bando di gara. «Tratteremo questi temi nell'incontro chiesto all'**Autorità di sistema portuale**, approfondiremo il nostro project financing e cercheremo di capire se esistono i presupposti per il proseguimento dell'attività di Sinergest all'Isola Bianca - ha spiegato Massimo Mura -. Se la gara con la base di un milione e 900 mila euro è andata deserta, vuol dire che i presupposti economici non erano adeguati. Questa è una condizione ostativa per la prosecuzione del rapporto». Nizzi. Concetti ribaditi da Settimo Nizzi, nella sua veste di presidente di Sinergest. «Il lavoro dell'advisor dimostra la mancanza di conoscenza della realtà di Olbia. Ha scelto di assegnare una cifra assolutamente incongrua per la quantità di servizi richiesti - ha sottolineato il sindaco -. Infatti non si è presentato nessuno da tutta Europa. Conosciamo il porto di Olbia e sappiamo che con quella cifra non si pagano nemmeno i dipendenti». La modifica normativa stabilisce che ora sia la Port authority a riscuotere le tasse d'imbarco. Sinergest incassava circa 8 milioni di euro l'anno. Il 25 per cento andava all'**Autorità portuale**, più altri oneri. Il risultato finale corrispondeva a circa 6 milioni di euro. Esattamente quanto la società chiede oggi. I sindacati. «La Sinergest ha illustrato un progetto di finanza per il porto di Olbia ambizioso, al quale andrà data una risposta nei termini di legge - ha osservato Arnaldo Boeddu, segretario regionale della Filt Cgil -. Noi dobbiamo pensare all'occupazione. Si devono garantire la continuità del servizio e di conseguenza i posti di lavoro». ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



# La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

le ipotesi

## L' obiettivo: l' affidamento temporaneo

Mirko Idili (Cisl): «Riallineare l' Isola Bianca a criteri di eccellenza»

OLBIAI sindacati sostengono il sindaco e presidente di Sinergest, Settimo Nizzi, nella candidatura di Sinergest per l' affidamento temporaneo dei servizi, per un massimo di sei mesi, a decorrere dal primo gennaio 2020. Cioè il tempo necessario per elaborare un nuovo bando di gara e garantire l' effettuazione dei servizi portuali partendo dalla base di un operatore che gestisce l' Isola Bianca da trent' anni. In questo caso non si tratterebbe di una proroga, vietata dalla legge, ma di un nuovo affidamento in attesa del bando di gara. Per i lavoratori e per i loro rappresentanti sindacali questa al momento rappresenterebbe la soluzione migliore, mentre la peggiore sarebbe lo "spacchettamento" dei servizi da parte dell' Authority applicando contratti di locazione degli spazi demaniali per le attività commerciali e affidando invece attraverso gara i singoli servizi. Su questi due differenti orientamenti si gioca la partita dell' Isola Bianca. Secondo i sindacati il porto Isola Bianca ha bisogno di certezze e investimenti. «La nostra visione punta a riallineare l' offerta portuale di Olbia a criteri di eccellenza, attraverso infrastrutture che puntino sul turismo croceristico e la salvaguardia e il futuro incremento dei livelli occupazionali - ha confermato Mirko Idili, segretario generale della Cisl Gallura -. Noi vogliamo essere facilitatori in questa dinamica di confronto tra Sinergest e l' **Autorità di sistema portuale**, rimuoviamo gli ostacoli e pensiamo al futuro di Olbia». (g.d.m.)

**FRONTE DEL PORTO**

### La Sinergest chiede sei milioni

Il sindaco-presidente Nizzi: «Mirino garantito incognito, chi l'ha deciso non conosce questa realtà»

**LE SPESSE**  
L'obiettivo: l'affidamento temporaneo  
Mirko Idili (Cisl) «Riallineare l'Isola Bianca a criteri di eccellenza»

**ECO OLBIA s.r.l. SERVIZI ECOLOGICI**  
**Amianto STOP**  
www.eco-olbia.it  
PREVENIRE ERASITTI  
TEL. 0709 93804 - OTTEGNO 21  
C.A.B. 124 947719  
Olbia, zona industriale Seti 4

# L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Inchiesta. Corsa contro il tempo per ottenere una gestione provvisoria del porto

## Sinergest rilancia con l' ok dei sindacati

Nizzi: «Investimenti e più occupazione ma servono circa sei milioni»

Sinergest mette sul piatto il suo piano per la gestione del porto. O meglio, lo metterà domani nell' incontro fissato nella sede dell' **Autorità portuale** dal presidente Massimo Deiana ma intanto, ieri, ha incassato la benedizione dei sindacati che nel progetto hanno visto non solo la salvaguardia dei livelli occupazionali, e anzi un loro incremento, ma un programma di investimenti per il rilancio dei servizi, all' altezza del primo porto passeggeri in Italia. Gli scogli da superare però sono due. Il primo, i tempi: il 31 dicembre scade l' ultima proroga concessa alla Sinergest mentre l' **Autorità portuale** ha 90 giorni per valutare il project financing. Il secondo, i soldi: Sinergest ritiene che sia necessario più o meno il triplo della cifra, 1,9 milioni, che gli advisor dell' **Authority** hanno ritenuto congrua per la società di gestione. In sostanza circa sei milioni, la stessa somma che Sinergest incassa col regime attuale attraverso i diritti di sbarco (al netto del 25 per cento che versa all' **Autorità** di sistema). Il sindaco-presidente È Settimo Nizzi, sindaco e presidente della società (controllata al 51 per cento dal gruppo Onorato) che vede la partecipazione del Comune ad annunciare, dopo l' incontro, l' intesa con i sindacati sul progetto finanziario. «Progetto - spiega - che assicura la continuità nei servizi e nella forza lavoro. Inoltre prevede consistenti investimenti, i sei milioni ipotizzati nell' avviso dell' **Autorità portuale** non sono certo sufficienti». Investimenti a carico della società di gestione che però prevede anche introiti pari al triplo rispetto a quanto previsto. I toni sono molto più distesi. «Ci metteremo intorno a un tavolo per trovare una soluzione. L' importante è che ci sia la disponibilità di tutti a trovarla. La cifra ipotizzata di 1,9 milioni non copre i costi, e non a caso nessuno ha risposto all' avviso». I sindacati «Si tratta di un progetto finanziario molto ambizioso e importante per l' intera Sardegna», ha commentato Arnaldo Boeddu, segretario regionale della Filt Cgil: «Bisogna affrontare però una condizione di emergenza che è legata alla scadenza del 31 dicembre. Noi speriamo che con responsabilità ed intelligenza si riesca a salvare la situazione». Un' ulteriore proroga, ha fatto sapere l' **Autorità portuale**, non sarebbe possibile per legge. Qualcuno ipotizza un contratto ponte, si tratta insomma di trovare una forma giuridica adatta, nell' attesa che il piano Sinergest venga analizzato. Quello che i sindacati vogliono evitare è lo spaccettamento dei servizi, che potrebbe decidere l' **Autorità portuale** in caso di gestione diretta, che aprirebbe la strada a contratti precari o atipici. «Oltre alla salvaguardia dei posti di lavoro - spiega Mirco Idili, segretario della Cisl - nel piano Sinergest c' è una visione che allinea verso l' alto l' offerta **portuale** prevedendo sviluppo e maggiore occupazione». Dai sindacati arriva anche un' altra richiesta per l' **Authority**: «È fondamentale l' escavo della canaletta e delle banchine - ha detto ancora Boeddu - altrimenti rischiamo che qua non si attracchi più». Tema delicato e controverso, questo, per la mitilicoltura. Un altro capitolo del fronte del porto. Caterina De Roberto.



## La Nuova Sardegna

Cagliari

### «Il metano è un diritto» la Regione va allo scontro

La giunta pronta a sfidare il governo: infrastruttura irrinunciabile la battaglia sull'energia

GIUSEPPE CENTORE

CAGLIARI Sulla metanizzazione la Regione cambia passo, e si prepara, pur non volendolo a un confronto aspro col governo. Le parole del presidente del Consiglio Conte prima e del sottosegretario Todde, favorevoli al metano per i sardi ma contrari alla dorsale, hanno fatto suonare più di un campanello d'allarme a Viale Trento. E così quasi ogni giorno partono bordate contro l'esecutivo, accusato di non voler rispettare i patti, di misconoscere i dati e gli studi pur prodotti e soprattutto di rompere un accordo, un patto mai prima d'ora messo così in discussione. La riprova dell'allarme rosso sulla questione energia si è avuta ieri, alla seconda giornata della conferenza sul gnl. Nel giro di pochi minuti sono intervenuti l'assessore all'industria Pili, subito prima il suo consulente sulle questioni energetiche Antioco Gregu e subito dopo il direttore generale dell'assessorato Giuliano Patteri. Tre interventi, declinati in modo diverso, ma con un solo filo conduttore: sulla dorsale nessun passo indietro. Con questa premessa si spiegano le parole non più diplomatiche di Anita Pili. «Oggi il governo sconfessa ciò che accettava ieri, rinnegando numeri e dati a sostegno di una metanizzazione coerente per la Sardegna. È tempo di fare chiarezza, e se il governo non vuole rispettare il patto per lo sviluppo del luglio del 2016 lo dica senza nascondersi con le battute. Il governo sappia che il tema metanizzazione non è più argomento per economisti: è diventato altro. Ora riguarda i diritti dei sardi». E così il convegno sul gnl ha messo

sul piatto interessi, aspettative, speranze che non confluiscono più in un unico obiettivo. La metanizzazione non è un paradigma che può essere declinato in un solo modo. Da una parte c'è il mondo che vede nei depositi costieri e nella filiera del bunkeraggio navale importanti opportunità di sviluppo, tali da porre la Sardegna, se i depositi andranno presto in esercizio in posizione privilegiata nel Mediterraneo. Interessi legittimi, da coltivare e rafforzare sull'intera filiera (depositi, rifornimento navi, capacità di attrarre nuovi traffici, commerciali e turistici, traffico e potenziamento del trasporto su gomma a gnl, uno dei carburanti del futuro), ma che non automaticamente si sposano con gli altri interessi, quelli di tutti i sardi e di tutte le imprese, che aspettano da quaranta anni un diritto loro negato. Su questo punto è stato chiaro ben oltre la diplomazia, il direttore dell'assessorato all'industria Patteri. «Per noi il progetto metanizzazione si deve reggere su tre pilastri imprescindibili, e non negoziabili: deve consentire l'abbattimento delle emissioni, deve garantire tariffe adeguate, deve assicurare la stabilità elettrica. Su nessuno di questi tre elementi si può tergiversare, pena il venir meno dei nostri diritti. E consentitemi con una battuta, vorrei capire perché quello che è stato speso per portare il metano in sicurezza e a tariffe adeguate a Pizzocalabro non può essere speso per portare lo stesso metano a Perdasdefogu». Naturalmente le società di trading di gas, i costruttori di impianti, i responsabili di multinazionali che vendono in proprio il metano liquefatto hanno il legittimo interesse a difendere il loro business, e in questo l'Autorità di sistema portuale sardo, come ha ricordato il suo presidente Massimo Deiana, cerca di trarre profitto per l'intera isola. «Aumentano le iniziative energetiche legate alla portualità, la Sardegna può diventare un hub importante per le navi da crociera che vanno e sempre più andranno a metano», concetto ripreso da Valeria Mangiarotti, direttore marketing della stessa Autorità che ha annunciato il prossimo arrivo a Cagliari della Costa Smeralda, prima nave del gruppo alimentata



# La Nuova Sardegna

Cagliari

---

a gnl. «Ma non faranno bunkeraggio qui, hanno un contratto quinquennale con Barcellona. La Spagna sul tema del rifornimento per navi a gnl è molto più avanti di noi». Quando partirà il minirigassificatore nel porto di Cagliari, questo problema sarà risolto. «Ma il nostro deposito - ha detto Giuseppe Delitala, amministratore di Sardinia Lng - vuole connettersi alla rete nazionale prima possibile». Ecco, i due filoni di business possono convivere, a condizione che uno non escluda l' altro. @gcentore©RIPRODUZIONE RISERVATA.

# L'Unione Sarda

Cagliari

Energia. Il presidente dell' Authority Deiana: «Porti, per crescere fondamentale il gas»

## Metano, battaglia lunga 40 anni

L' assessora Pili: sì alle rinnovabili ma da qui al 2050 serve la dorsale

La prima legge è del 1980, l' ultimo atto formale - il Patto per la Sardegna - è del 2016. Da 39 anni, nonostante nove tra provvedimenti legislativi e accordi di programma, la Sardegna aspetta il metano e ancora si discute di come farlo arrivare. Nel frattempo altri, in Italia e nel resto d' Europa, hanno realizzato le reti, risparmiato sull' energia e reso concorrenziali le loro imprese, progettato impianti di rifornimento delle navi e dei mezzi pesanti alimentando un' economia florida. Il confronto ieri mattina progettisti, imprenditori, studiosi, investitori, si sono confrontati a Cagliari sulle mille potenzialità del Gnl e sulla frustrazione per il suo mancato arrivo. Su come all' ombra di una politica che discute, la metanizzazione vada avanti ma molto, molto lentamente tra veti e incertezze. Il primo deposito costiero - quello della Higas a Oristano - sarà inaugurato il 5 agosto 2020, un altro è autorizzato, altri due (entrambi con rigassificatore, uno dei quali a Cagliari) attendono le autorizzazioni. I bacini Due terzi dei 38 bacini di distribuzione sono stati realizzati o sono in costruzione, per altri 14 gli imprenditori attendono di avere certezze sulla tariffa perché senza garanzia l' investimento può non essere remunerativo e, dunque, potrebbe essere annullato. Le reti di distribuzione sono state realizzate a partire dagli anni '90 ma ci passa Gpl e non Gnl. In tutto sulla metanizzazione sono già stati investiti circa 400 milioni. Ma il metano non c' è. E quando arriverà, con o senza dorsale, si tratta di capire se avrà un costo equo, cioè socializzato, come previsto negli accordi, o no. Al momento l' Arera, l' Authority dell' energia e del gas, dice no. Porti, progetti al palo Così molti progetti restano al palo assieme a molte opportunità di crescita. Ieri mattina Massimo Deiana, presidente dell' **Autorità di sistema portuale** Mare di Sardegna, ha spiegato quanto è importante per lo sviluppo dei porti. «C' è un potenziale enorme nel settore del bunkeraggio, anche nel mercato delle crociere. Ad esempio, l' anno prossimo ospiteremo la Costa Smeralda, la nuova ammiraglia della Costa alimentata a Gnl (come il 22% delle nuove navi ordinate dagli armatori in tutto il mondo), ma andrà a rifornirsi a Barcellona e noi perderemo un' opportunità perché non abbiamo il gas. Il metano è centrale per tutta la Regione ma lo è anche per lo sviluppo della filiera industriale e logistica attorno ai porti sardi», ha detto Deiana. Insomma, per il presidente dell' Authority «da questa sfida dipende parte dello sviluppo dei traffici marittimi» ma, conclude, «la tempistica è fondamentale per evitare di perdere altre opportunità». Le tariffe Come è noto, il deposito con rigassificatore da 20 mila metri cubi che sarà realizzato al porto industriale di Cagliari attende la fine del lunghissimo processo autorizzativo, che dovrebbe terminare nei primi mesi del 2020 con l' emanazione dei decreti. Manca anche l' autorizzazione paesaggistica legata alla presenza di una spiaggia scomparsa da decenni, il Comune e la Regione ci stanno lavorando. Giuseppe Delitala, ingegnere e amministratore della Cosin e della Sardinia Cng, la società costituita per realizzare l' opera, ha spiegato che l' impianto ha tre scopi: «Il bunkeraggio navale, la fornitura alle cisterne che raggiungono le industrie non collegate al gasdotto ma la più importante», ha detto, «è l' alimentazione della dorsale» che, dunque, per loro è fondamentale. «Se tutto andrà bene l' impianto sarà pronto nel 2023 ma non sono ottimista, visto che abbiamo cambiato sette volte il cronoprogramma». Energie del futuro Antioco Mario Gregu, consulente dell' assessorato all' Industria ha ribadito che «la scelta della Regione è il progetto integrato», che «la tariffa non può che essere perequata con

## L'Unione Sarda

Cagliari

---

il **sistema** nazionale» e che «ogni cosa che realizzeremo è prefigurata per le energie del futuro». L' assessora La Giunta Solinas continua a credere alla dorsale ma sconta lo scetticismo della parte pentastellata del Governo, bilanciata dalla disponibilità del Pd. Ieri l' assessora all' Industria Anita Pili ha ribadito la sua posizione: «L' obiettivo di tutti è una Sardegna coperta da energie rinnovabili nel 2050, ma oggi siamo al 30% e servono alternative nella fase di transizione, che può essere costituita solo dall' arrivo del metano», ha detto. «Gli studi di cui disponiamo ci dicono che oggi il modo migliore per garantire ai cittadini e alle industrie sarde un metano con tariffa pari a quella degli altri italiani è la dorsale assieme a depositi costieri. Oggi il Governo contesta questi studi e noi stiamo cercando di capire se intendono mantenere gli accordi. Una cosa è certa», ha concluso, «l' industria vuole ripartire a condizioni di mercato competitive». Fabio Manca.

# L'Unione Sarda

Cagliari

Il parere. L'istituzione

## «Zes, manca solo il via libera dell' Economia»

Si attendeva una risposta sulla Zes e Provenzano ha confermato che manca solo il parere del ministero dell' Economia sul piano strategico della Regione. «Arriverà in tempi brevissimi, poi sarò pronto a deliberare sull' istituzione anche in Sardegna». Le cose sono ormai fatte, ma il ministro per il Sud non si trattiene dal muovere una critica: «Quando mi sono insediato ho riscontrato un forte ritardo nell' iter, poi abbiamo accelerato e ora siamo quasi alla fine, ma non nego la mia perplessità sulla strutturazione delle Zes, e non solo in Sardegna: ho notato che si è lavorato per allargare a dismisura le zone interessate, invece di favorire la concentrazione unicamente sulle aree portuali così da attrarre gli investimenti stranieri». Per il governatore Christian Solinas «la Zona economica speciale deve essere sostanziata di alcune azioni importanti per attrarre grandi investimenti in grado di generare un aumento significativo del Prodotto interno lordo». Quella sarda sarà una zona "a rete" che includerà i sei porti di Cagliari, Portovesme, Oristano, **Porto Torres**, **Olbia**, Tortolì-Arbatax con le rispettive zone retroportuali. Pilastro centrale del progetto è il **porto** di Cagliari, l' unico Ten-It (inserito cioè nei corridoi rilevanti a livello comunitario, requisito necessario per l' istituzione della Zes). Complessivamente, dunque, 2.770 ettari di aree collegate alle zone portuali dove vigerà un sistema di semplificazioni amministrative e vantaggi fiscali (credito di imposta fino a 50 milioni di euro) tali da favorire lo sviluppo di imprese già insediate e da attrarne di nuove. L' ultima cabina di regia Zes per fare il punto su quelle istituite e su quelle da istituire, coordinata proprio dal ministro Provenzano, si è tenuta a Roma il 22 novembre scorso. ( ro. mu. )



## Infrastrutture e lavoro Il laboratorio della Cgil

Strade, autostrade, porti, aeroporti, ferrovie ma anche digitalizzazione. Sono le infrastrutture - fisiche e immateriali - il tema centrale del terzo appuntamento dei "Laboratori per il lavoro", organizzati dalla Cgil Sicilia. L'incontro, oggi dalle 10 al salone degli Specchi di Palazzo dei Leoni, sarà presieduto dal segretario generale della Cgil Sicilia, Alfio Mannino, e vedrà gli interventi introduttivi del segretario della Cgil Messina Giovanni Mastroeni, di Mario Ridulfo (Fillea Sicilia), Franco Spanò (Filt Sicilia), Maurizio Rosso, (Slc Sicilia). Previsti, inoltre, gli interventi di Salvatore Leocata (Rfi), Vincenzo Falgares (dipartimento Programmazione), Santo Cutrone (Ance Sicilia), Delio Miotti (Svimez), Marco Mega (presidente **Autorità** di **sistema** dello Stretto), Marco Falcone (assessore regionale alle Infrastrutture e Trasporti), Andrea Di Vincenzo (segretario Confartigianato). Le conclusioni saranno svolte da Vincenzo Colla, segretario nazionale Cgil. «Infrastrutture e sviluppo - dice il segretario generale della Cgil Sicilia, Alfio Mannino - sono due termini interdipendenti e direttamente proporzionali. La Sicilia è oggi una regione con un **sistema** di infrastrutture inadeguato e in piena crisi economica e occupazionale. È anche il regno delle incompiute. Riteniamo che le infrastrutture possano essere una leva importante di crescita economica e sociale e un importante volano di crescita occupazionale».





Trasporto pubblico, gli autisti più anziani saranno destinati al ruolo di controllori

## L' Amat in crisi ma il Comune non paga

*Ritardo nei trasferimenti alla società, Cimino fa i conti con chi usa i mezzi abusivamente «Quattro passeggeri su dieci viaggiano senza biglietto, una perdita di 4 milioni all' anno»*

Quattro passeggeri su dieci viaggiano senza «staccare» il biglietto, e la crisi nelle casse dell' Amat cresce. Da circa quattro mesi non arrivano neppure i fondi dal Comune, ma tutto sommato la situazione non è troppo preoccupante e ci si sta già confrontando per fare partire il risanamento. Come? «Non speriamo - spiega il presidente dell' azienda partecipata Michele Cimino - di arrivare al 100 per cento, ma se almeno l' 80 per cento di chi sale sui bus pagasse il trasporto, potremmo stare più tranquilli. Sul trampolino di rilancio c' è il piano del fabbisogno che permetterebbe all' azienda di destinare, tornando al passato, gli autisti più anziani al ruolo di controllori». Più vigilanza, meno portoghesi. «Sono proprio quelli che non pagano - aggiunge Cimino - a lamentarsi del servizio di trasporto pubblico che offre Amat. Credo che soltanto chi paga il servizio può essere legittimato ad esprimere critiche». Intanto, però, il conto resta quasi in rosso. «Stimiamo una perdita tra i 3,5 e i 4 milioni di euro all' anno, cifre che sono importanti per il nostro bilancio - ha sottolineato Cimino ma contiamo sul concorso per 100 autisti e sulla opportunità di mettere a punto un tavolo di azione comune che si occupi di mobilità integrata e condivisa con Gesap, Amat, Sispi, **Autorità portuale**, Ance e Università». «Amat - ha aggiunto Cimino sta puntando sul servizio di car sharing anche a Catania, Castelvetro e Racalmuto e presto saremo anche a Sciacca. È uno strumento importante e chi lo conosce, lo apprezza perché anche questo rientra nella mobilità del futuro». Dalle strade ai binari, quelli del tram. Al focus sulla mobilità, nella sede dell' Ance, assieme a Cimino c' era anche l' assessore Giusto Catania che ha annunciato il via a tre nuove linee di tram: «Dalla città della mobilità individuale fatta di cemento e petrolio, da qualche anno, stiamo pensando alla città della mobilità collettiva stiamo programmando piano piano la città del 2030 - ha spiegato -. Oltre alle 3 linee di tram che connettono già le periferie al centro, si stanno acquisendo tutti i pareri degli uffici sul progetto definitivo, affinché ci sia la preventiva approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici per le altre tre linee di tram: stazione - stadio, Notarbartolo - Libertà e viale Regione Siciliana Università - stazione che a metà del prossimo anno andranno in gara». Vagoni che tagliano dolcemente la città, silenziosamente e senza inquinare l' aria che respiriamo. Viabilità sostenibile, insomma, uguale a migliore qualità di vita. «Nei prossimi giorni arriverà un cofinanziamento di 600 mila euro dal ministero dell' Ambiente, cifra che si aggiunge ai circa 750 mila che metteranno Comune e Amat per realizzare una pista ciclabile bidirezionale di quattro chilometri e che attraverserà le vie Villafranca, Mattarella, Leopardi, Pie monte, Campania, Ausonia per arrivare in viale Strasburgo. Si perderanno centinaia di parcheggi per le auto, ma avremo una pista ciclabile degna di questo nome che farà aumentare la percentuale degli spostamenti in bici casa - lavoro che oggi sono fermi all' 1,5%». Sogni di una città ideale che ha bisogno di risorse finanziarie per passare dalla progettualità alla realtà e che impatta con la gestione e i problemi delle società partecipate. E i guai non riguardano solo l' Amat. «Questa manovra getta molte ombre - dice il presidente del Consiglio Giulio Tantillo - non solo sul futuro della Reset, ma su tutte le partecipate e sui fondi già promessi per teatri, eventi e servizi.



# Giornale di Sicilia

Palermo, Termini Imerese

---

Deve essere approvata entro il 30 novembre e siamo in alto mare».

## Palermo Today

Palermo, Termini Imerese

### Crisi Amat: "Quattro passeggeri su 10 non pagano il biglietto, perdite di 4 milioni all' anno"

*L' intervento del presidente dell' azienda di trasporto pubblico urbano, Michele Cimino, nel corso dei lavori su "La mobilità nelle aree metropolitane", nell' ambito delle Giornate dell' Economia del Mezzogiorno*

"Quattro passeggeri su dieci non pagano il biglietto e sono soprattutto questi che si lamentano del servizio di trasporto pubblico che offre Amat a Palermo. Credo che soltanto chi paga il servizio possa essere legittimato ad esprimere critiche". Lo ha detto in mattinata, nella sede di Ance Palermo, il presidente dell' azienda di trasporto pubblico urbano, Michele Cimino, intervenendo ai lavori su 'La mobilità nelle aree metropolitane' nell' ambito delle Giornate dell' Economia del Mezzogiorno, organizzate da Diste Consulting e Iseest, con il patrocinio di Comune, Ars, Università di Palermo, Irfis FinSicilia, Gesap, Svimez, Amat e Ance Palermo. "Stimiamo una perdita tra i 3,5 e i 4 milioni di euro all' anno, cifre che sono importanti per il nostro bilancio", ha aggiunto Cimino che ha parlato anche del concorso per 100 autisti e della opportunità di mettere a punto "un tavolo di azione comune che si occupi di mobilità integrata e condivisa con Gesap, Amat, Sispi, **Autorità portuale**, Ance e Università". "Ma Amat - ha concluso Cimino - sta puntando anche sul servizio di 'car sharing' anche a Catania, Castelvetro, Racalmuto e presto saremo anche a Sciacca, è uno strumento importante e chi lo conosce, lo apprezza perché anche questo rientra nella mobilità del futuro".

**Più copertura, più velocità**

**PALERMO TODAY** Cronaca

**Crisi Amat: "Quattro passeggeri su 10 non pagano il biglietto, perdite di 4 milioni all'anno"**

L'intervento del presidente dell'azienda di trasporto pubblico urbano, Michele Cimino, nel corso dei lavori su "La mobilità nelle aree metropolitane", nell'ambito delle Giornate dell'Economia del Mezzogiorno

**Q**uattro passeggeri su dieci non pagano il biglietto e sono soprattutto questi che si lamentano del servizio di trasporto pubblico che offre Amat a Palermo. Credo che soltanto chi paga il servizio possa essere legittimato ad esprimere critiche". Lo ha detto in mattinata, nella sede di Ance Palermo, il presidente dell'azienda di trasporto pubblico urbano, Michele Cimino, intervenendo ai lavori su "La mobilità nelle aree metropolitane" nell'ambito delle Giornate dell'Economia del Mezzogiorno, organizzate da Diste Consulting e Iseest, con il patrocinio di Comune, Ars, Università di Palermo, Irfis FinSicilia, Gesap, Svimez, Amat e Ance Palermo.

"Stimiamo una perdita tra i 3,5 e i 4 milioni di euro all'anno, cifre che sono importanti per il nostro bilancio", ha aggiunto Cimino che ha parlato anche del concorso per 100 autisti e della opportunità di mettere a punto "un tavolo di azione comune che si occupi di mobilità integrata e condivisa con Gesap, Amat, Sispi, **Autorità portuale**, Ance e Università". "Ma Amat - ha concluso Cimino - sta puntando anche sul servizio di 'car sharing' anche a Catania, Castelvetro, Racalmuto e presto saremo anche a Sciacca, è uno strumento importante e chi lo conosce, lo apprezza perché anche questo rientra nella mobilità del futuro".

## Un megatunnel tra il porto e l' aeroporto di Palermo: "un progetto tanto faraonico quanto inutile, demagogia e parole al vento"

*La riflessione dell' esperto di trasporti in merito al progetto del megatunnel di Palermo*

Riportiamo di seguito la riflessione dell' ingegnere dei trasporti Roberto Di Maria, in merito all' avveniristico progetto del tunnel sottomarino tra il porto e l' aeroporto a Palermo. Il progetto lo scorso 8 novembre è stato presentato al Ministero delle Infrastrutture, alla presenza del vice ministro Cancellieri (M5S). " Qualche settimana fa abbiamo assistito alla roboante presentazione di un progetto tanto ardito quanto ambizioso: una autostrada in grado di collegare l' autostrada Palermo-Catania alla Palermo-Mazara del Vallo, attraversando la città sottoterra o sotto l' alveo marino per potere servire, con un apposito svincolo, anche il Porto. Un' opera faraonica da 1,2 miliardi di euro, non a caso ribattezzata "megatunnel". A presentarla, con i rappresentanti dell' **Autorità portuale** di Palermo, non c' era un esponente della destra imprenditoriale, da sempre affascinata dal mito del progresso e, quindi, delle grandi opere, né un esponente della sinistra neo-liberista alla Blair, aperta al mercato ed allo sviluppo infrastrutturale ad esso legato. A presentare il progetto al cospetto di giornali e televisioni, per l' occasione convocate in massa, c' era un esponente del movimento politico più contrario alle cosiddette grandi opere che l' Italia abbia mai conosciuto, piazzato recentemente al governo come viceministro alle infrastrutture. Ci sarebbe da meravigliarsi, e parecchio, se non fossimo ormai abituati alle sorprese della politica contemporanea, legata ai sondaggi ed ai social perché costretta, onde poter sopravvivere a sé stessa, alla ricerca spasmodica del facile consenso. Prenderemmo atto con piacere della svolta favorevole,

finalmente, alle infrastrutture necessarie allo sviluppo, se non fosse che la stessa, prima che alla funzionalità ed utilità delle proposte che mette in campo, dimostra di avere proprio il consenso come unico scopo. Infatti, se così non fosse, e se certe opere si inquadrassero nell' ambito della reale fattibilità piuttosto che nel sensazionalismo del momento, sarebbero regolarmente inserite in una qualsivoglia programmazione, all' interno di un quadro infrastrutturale coerente e calato nelle reali necessità del territorio. L' opera in oggetto, per entrare nel merito, non rientra né nel PRG vigente né in quello in fase di redazione ed ancora inspiegabilmente lontano dall' approvazione, nonostante i continui proclami dell' amministrazione comunale palermitana; non se ne trova traccia neanche nel PSP (Piano Strategico per Palermo), nel PGTU (Piano Generale del Traffico Urbano), né nell' elaborando PUMS (Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile). Atti di pianificazione che, se fossero stati consultati, avrebbero suggerito agli arditi redattori del "megatunnel" di evitare il piazzamento degli imbocchi sud in pieno parco di Mareddolce, all' interno di un bel laghetto che sarà ricreato a fregio dell' omonimo castello normanno. Per non parlare dell' imbocco nord, situato all' incrocio tra viale Strasburgo e viale Francia: strada, quest' ultima, che occorrerebbe trasformare in autostrada a 4 corsie, per la gioia degli abitanti dei palazzi e dei fedeli della chiesa prospiciente il viale. A dimostrare l' estemporaneità e l' improvvisazione di certe idee, in campi che meriterebbero ben altri livelli di approfondimento, si pensi soltanto ad un ultimo aspetto. Pochi mesi fa, sempre a Palermo, veniva presentato un altro progetto, redatto a cura di Eurispes, ancor più faraonico, legato proprio alla portualità palermitana. Si trattava delle opere da 5 miliardi di euro per la creazione di un nuovo "porto hub": una nuova area **portuale** realizzata su una piattaforma collegata con la costa all' altezza della Bandita. Tale piattaforma, larga circa 300 metri e lunga ben tre chilometri, garantirebbe 9 km di banchine ed un piazzale di circa 200 ettari. Il progetto prevede anche una nuova viabilità di accesso che, però, nulla ha a che vedere con il megatunnel di cui sopra. Il quale, casomai non solo taglierebbe fuori l' area della Bandita in cui sarebbe situato il "megaporto", ma fornirebbe accessi qualificati ad un porto, quello già esistente, a cui verrebbe

Se non è chiaro il testo di una parte qualsiasi del messaggio pubblicitario, basta cliccare sul pulsante di segnalazione del testo. Descrivere di nuovo e correttamente lo messaggio nel sito accennato, al fine di garantirne la qualità. **Stretto Web** Per segnalare irregolarità o per ricevere informazioni, è necessario iscriversi al servizio. [Scopri di più](#) o [contattaci](#).

strettoweb.com

Home | News | Blog | Servizi | Calcolo | Ricerca | Ricerca dal titolo | Home | News | Foto | Video | Podcast | Archivi | Contatti | Chi siamo

Un megatunnel tra il porto e l' aeroporto di Palermo: "un progetto tanto faraonico quanto inutile, demagogia e parole al vento"

La riflessione dell' esperto di trasporti in merito al progetto del megatunnel di Palermo

Ripartimento di seguito la riflessione dell' ingegnere dei trasporti **Roberto Di Maria**, in merito all' avveniristico progetto del tunnel sottomarino tra il porto e l' aeroporto a Palermo. **Il progetto** lo scorso 8 novembre è stato presentato al Ministero delle Infrastrutture, alla presenza del vice ministro Cancellieri (M5S).

"Qualche settimana fa abbiamo assistito alla roboante presentazione di un progetto tanto ardito quanto ambizioso: una autostrada in grado di collegare l' autostrada Palermo-Catania alla Palermo-Mazara del Vallo, attraversando la città sottoterra o sotto l' alveo marino per potere servire, con un apposito svincolo, anche il Porto. Un' opera faraonica da 1,2 miliardi di euro, non a caso ribattezzata "megatunnel". A presentarla, con i rappresentanti dell' **Autorità portuale** di Palermo, non c' era un esponente della destra imprenditoriale, da sempre affascinata dal mito del progresso e, quindi, delle grandi opere, né un esponente della sinistra neo-liberista alla Blair, aperta al mercato ed allo sviluppo infrastrutturale ad esso legato. A presentare il progetto al cospetto di giornali e televisioni, per l' occasione convocate in massa, c' era un esponente del movimento politico più contrario alle cosiddette grandi opere che l' Italia abbia mai conosciuto, piazzato recentemente al governo come viceministro alle infrastrutture. Ci sarebbe da meravigliarsi, e parecchio, se non fossimo ormai abituati alle sorprese della politica contemporanea, legata ai sondaggi ed ai social perché costretta, onde poter sopravvivere a sé stessa, alla ricerca spasmodica del facile consenso. Prenderemmo atto con piacere della svolta favorevole,

## **Stretto Web**

**Palermo, Termini Imerese**

---

a mancare del tutto il traffico merci, dirottato nel nuovo "hub". Poche semplici considerazioni che aiutano a comprendere come chi avanza certe idee, nonostante le ambizioni, non si preoccupi di confrontarsi né con la pianificazione territoriale esistente, né con le condizioni al contorno che, nella redazione di un progetto, è assolutamente necessario conoscere prima ancora di mettere mano a disegni e calcoli. Insomma, approssimazione e superficialità al potere, in barba agli interessi dei cittadini che, magari, non forniti delle opportune conoscenze, possono farsi abbindolare da tanta fantasia".

### Il Porto di Palermo accoglie l' ammiraglia MSC Grandiosa

**Palermo**, 25 novembre 2019 - 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. 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%.



# Sea Reporter

Palermo, Termini Imerese

---

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. 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. 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 prossimo 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 alimentate a GNL. Una tecnologia innovativa, particolarmente adatta per le operazioni marittime ad alta potenza e in particolare per il settore della crocieristica. Si tratta di un'importante testimonianza dell'impegno della compagnia nel voler accelerare lo sviluppo di tecnologie ambientali di ultima generazione a vantaggio, non solo delle sue operazioni, ma per l'intero comparto. 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. Specifiche ambientali di MSC Grandiosa: Scafo efficiente dal punto di vista energetico e design generale: 28% in meno di carburante rispetto alle navi della Classe Fantasia (entrate in servizio tra il 2008-2013), ovvero una riduzione di 255 kg di anidride carbonica per passeggero, per crociera. Idrodinamica: azipod e propulsori di ultima generazione. Sistema Ibrido di Pulizia di Gas di Scarico (EGCS): 97% in meno di ossido di zolfo attraverso un sistema che può funzionare a circuito chiuso. Sistema Selettivo di Riduzione Catalitica: 80% di ossido di azoto in meno grazie al controllo attivo delle emissioni. Elettrificazione da terra: equipaggiata per la connessione alla rete elettrica locale per ridurre le emissioni all'ormeggio. Gestione avanzata dei rifiuti: sistemi completi per ridurre, riciclare e riutilizzare tutti i rifiuti a bordo. Sistema di trattamento delle acque di zavorra: un sistema per evitare l'introduzione di specie invasive nell'acqua di zavorra. Trattamento avanzato delle acque reflue: il sistema tratta le acque reflue con una qualità molto elevata e il prodotto finale è un'acqua di alta qualità che è di livello migliore rispetto alla maggior parte degli standard previsti per i rifiuti urbani nel mondo. Sistema intelligente di riscaldamento, ventilazione e condizionamento dell'aria (HVAC): due circuiti di recupero ad alta e bassa temperatura per ridistribuire in modo intelligente l'aria calda e fredda dalla lavanderia e dai locali macchine per riscaldare le piscine o altre parti della nave. Ottimizzazione dell'assetto: un'applicazione software per monitorare e ottimizzare l'assetto e la stabilità della nave, in tempo reale. Questa tecnologia supporta gli ufficiali di bordo nel mantenere al meglio l'assetto della nave per ridurre il consumo di carburante e ottimizzare le prestazioni. Illuminazione a LED a risparmio energetico: tutte le navi di MSC Crociere utilizzano solo luci a LED e luci fluorescenti ad alta efficienza energetica. Vernici dello scafo: gli scafi di tutte le navi di MSC Crociere sono rivestiti con speciali vernici ecocompatibili che impediscono la crescita di crostacei, alghe e organismi marini per ridurre significativamente la resistenza aerodinamica. Altre caratteristiche di MSC Grandiosa: Nome della nave: MSC Grandiosa Classe: Meraviglia Data di consegna: 31 ottobre 2019 Stazza: 181.000 GRT Numero totale di passeggeri: 6.334 Membri dell'equipaggio: 1.704 Numero di cabine: 2.421 Lunghezza

# Sea Reporter

Palermo, Termini Imerese

---

- larghezza - altezza: 331,43 m - 43 m - 65 m Velocità massima: 22.3 nodi.

## Ad MSC e Costa le crociere nel west Sicilia

PALERMO 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 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** 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. **Monti** 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, onorevole Paola De Micheli.



## AdSP Palermo per rilanciare la ripresa

**PALERMO** Può un sistema portuale, oggetto per anni di un disinteresse globale si chiede il presidente dell'**AdSP** della Sicilia Occidentale **Pasqualino Monti** uscire allo scoperto e candidarsi a trainare la ripresa di un intero territorio? Per **Palermo** e per gli altri scali marittimi che fanno parte dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare di Sicilia Occidentale, la risposta è: sì. Questo il tema alla base della conferenza che l'Autorità di Sistema, presieduta da **Monti**, organizza il 19 dicembre a **Palermo**, a Villa Tasca, sulla scia di lavori sbloccati, nuove opere già realizzate e altre avviate, di un importante accordo per il rilancio del mercato delle crociere e di una nuova forma di governance portuale che rendono la Sicilia un laboratorio a cielo e mare aperto per una nuova sfida. Ecco il programma. h 08.00 09.00 Registrazione partecipanti. Welcome Coffee. h 09.30 Saluti istituzionali. Leoluca Orlando, sindaco della Città Metropolitana di **Palermo**; Roberto Isidori, direttore marittimo della Sicilia Occidentale e comandante della Capitaneria di Porto di **Palermo**; Nello Musumeci, presidente della Regione Siciliana. Interventi. h 10.00 Porti della Sicilia occidentale: il futuro è oggi. Sblocco dei cantieri e nuove infrastrutture per uno sviluppo scandito da fatti concreti. **Pasqualino Monti**, presidente **AdSP** del Mare di Sicilia Occidentale. h. 10.45 Porti e logistica: scatta l'ora del cambiamento. Il ruolo strategico della portualità può essere affermato solo, sciogliendo i nodi della burocrazia, di normative incerte, anche fiscali, e di una governance costretta a navigare a vista. Ne discutono: Paola De Micheli, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti; **Pasqualino Monti**, presidente dell'**AdSP** del Mare di Sicilia occidentale con i giornalisti Nicola Porro e Luca Telese. h 12.00 Sfida delle crociere: obiettivo centrato Via libera alla nuova gestione dei terminal passeggeri nei porti del network. h 12.15 Dal mercato dello shipping, lavoro e benessere per il territorio. Francesco di Cesare, presidente di Risposte Turismo. h 12.45 Traiettorie di sviluppo sulle rotte dei passeggeri. Vincenzo Boccia, presidente di Confindustria; Giuseppe Bono, ad Fincantieri S.p.A.; Gian Enzo Duci, presidente Federagenti; Adam Goldstein, president Royal Caribbean Cruises, Ltd.; Mario Mattioli, presidente Confitarma; Stefano Messina, presidente Assarmatori; Michael Thamm, ceo Costa Crociere SpA; Pier Francesco Vago, executive chairman, MSC Cruises S.A.. Moderano i giornalisti Nicola Porro e Luca Telese. h. 14.00 Fine lavori. Light lunch.



## L' ANCIP integrata a Bruxelles contro la tassazione delle AdSP

ROMA È uno dei tormentoni più delicati per i porti italiani. Ed è partita dall'ANCIP un'iniziativa per portare all'attenzione delle Istituzioni europee i problemi legati alle tassazioni delle AdSP e la procedura di infrazione europea che rischia di penalizzare gli scali italiani. Si è svolto nei giorni scorsi informa ANCIP presso la sede del Parlamento europeo di Bruxelles, l'incontro promosso dall'europarlamentare onorevole Massimiliano Smeriglio tra la delegazione di ANCIP, composta dal vice presidente Patrizio Scilipoti, dal dottor Gaudenzio Parenti e dal dottor Giordano Luciani, e la rappresentanza missione permanente italiana presso le Istituzioni Europee nelle persone del dottor Enzo Marongiu, coordinatore Settore infrazioni e aiuti di Stato della Rappresentanza, della dottoressa Gioconda Miele attaché per il trasporto aereo e marittimo e della dottoressa Ilaria Brazzoduro, attaché per la Concorrenza e gli Aiuti di Stato. Durante l'incontro, svoltosi in un clima di cordialità e collaborazione scrive ANCIP sono stati analizzati e compiutamente approfonditi tutti gli aspetti concernenti la querelle sulla tassazione delle AdSP, così come prevista dalla Decisione 8 gennaio 2019 della Commissione europea, adottata nel procedimento SA.38399. Nello specifico, i membri della delegazione, anche attraverso la consegna di elaborati e documenti, hanno esposto le perplessità dell'Associazione rispetto alla richiamata Decisione, adottata dalla D.G. Concorrenza. L'incontro è terminato con la consapevolezza di dover costituire al più presto un tavolo istituzionale di confronto con il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Per noi di ANCIP è fondamentale far trovare un compromesso tra le richieste che giungono dalla Commissione europea e l'imprescindibile volontà di conservare la natura pubblicistica delle AdSP, quali Enti pubblici non economici, al fine precipuo di salvaguardare il Sistema portuale nazionale fondato sulla Legge 84/94. I Porti rappresentano un Asset strategico per il nostro Stato e tutti i soggetti coinvolti, dalle istituzioni alle associazioni di categoria, devono concorrere per garantire la competitività e la sostenibilità dell'intero sistema portuale nazionale. A tale scopo ANCIP invierà nelle prossime ore una richiesta formale ed urgente rivolta al Ministro ai Trasporti Paola De Micheli per sollecitare la convocazione del Tavolo del Partenariato Nazionale Risorsa del Mare, chiedendo altresì che agli incontri in oggetto siano formalmente invitati i membri della Rappresentanza permanente italiana presso le Istituzioni Europee e, segnatamente, il dottor Enzo Marongiu. La convocazione di tale organo, infatti, è indispensabile per trovare soluzioni condivise, utili ad evitare la procedura di infrazione e che consenta al contempo di mantenere la natura pubblica dei nostri porti, evitando privatizzazioni e speculazioni. Infine vogliamo ringraziare l'onorevole Massimiliano Smeriglio afferma ancora ANCIP e la delegazione della rappresentanza permanente italiana, per la disponibilità e la sensibilità dimostrate.

