

ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
giovedì, 28 novembre 2019**



Prime Pagine

28/11/2019	Corriere della Sera	9
<hr/>		
28/11/2019	Il Fatto Quotidiano	10
<hr/>		
28/11/2019	Il Foglio	11
<hr/>		
28/11/2019	Il Giornale	12
<hr/>		
28/11/2019	Il Giorno	13
<hr/>		
28/11/2019	Il Manifesto	14
<hr/>		
28/11/2019	Il Mattino	15
<hr/>		
28/11/2019	Il Messaggero	16
<hr/>		
28/11/2019	Il Resto del Carlino	17
<hr/>		
28/11/2019	Il Secolo XIX	18
<hr/>		
28/11/2019	Il Sole 24 Ore	19
<hr/>		
28/11/2019	Il Tempo	20
<hr/>		
28/11/2019	Italia Oggi	21
<hr/>		
28/11/2019	La Nazione	22
<hr/>		
28/11/2019	La Repubblica	23
<hr/>		
28/11/2019	La Stampa	24
<hr/>		
28/11/2019	MF	25
<hr/>		

Trieste

28/11/2019	Il Piccolo Pagina 10	26
<hr/>		
28/11/2019	Il Piccolo Pagina 18	27
<hr/>		
28/11/2019	Il Piccolo Pagina 34	28
<hr/>		

27/11/2019	FerPress		29
Friuli Venezia Giulia: Cosolini (PD), legge stabilità, tagli ad Autorità portuale per 4 mln			

Venezia

28/11/2019	Corriere del Veneto	Pagina 2	<i>Alberto Zorzi</i>	30
Mose, braccio di ferro su tempi e costi				
28/11/2019	Il Gazzettino	Pagina 26	<i>ROBERTA BRUNETTI</i>	32
Porto, effetto Mose «Torre di controllo per evitare il crac»				
28/11/2019	Il Gazzettino	Pagina 26		34
Martella: «Con questi atti trasparenza sulle opere»				
28/11/2019	Il Giornale Di Vicenza	Pagina 10	<i>PIERO ERLE</i>	35
Mose, con le paratoie alzate le navi restano nella tempesta				
28/11/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 2		37
Mose e Salvaguardia, patto da 500 milioni Ipotesi bandi per i restauri delle case				
28/11/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 2		39
«Il Mose va finito ma non è l'unica opera utile per salvare la laguna»				
28/11/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 3		40
Zincone, ritorno in laguna La dirigente è in pole come nuovo Provveditore				
28/11/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 3		41
Musolino: «La conca di navigazione non funzionerà mai»				
28/11/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 3		42
Scintille in Senato tra Ferrazzi e Zaia «Il Mose sostenuto anche dalla Lega»				
27/11/2019	Ansa			43
Costa, recuperati altri 47,4 mln per marginamenti Venezia				
27/11/2019	ifoglio.it			44
Venezia: Costa, 'recuperati altri 47,4 mln per marginamenti'				
27/11/2019	Dire			45
"La conca di navigazione del Mose è inutilizzabile: è costata 653 milioni di denaro pubblico"				
27/11/2019	Messaggero Marittimo		<i>Giulia Sarti</i>	46
Dal Comitato altri 325 milioni per il Mose				
28/11/2019	Corriere del Veneto	Pagina 2	<i>A. Zo.</i>	47
«La soluzione è Marghera Venti mesi per due approdi»				
27/11/2019	Ansa			48
Grandi Navi: Musolino, scavi per mantenere fondali a 12 metri				
27/11/2019	Ansa			49
Grandi Navi: Musolino, in 20 mesi pronte banchine a Marghera				
27/11/2019	The Medi Telegraph			50
Grandi navi a Venezia, "in venti mesi le banchine a Porto Marghera"				
27/11/2019	The Medi Telegraph			51
Venezia, in 20 mesi pronto l' approdo a Marghera				
28/11/2019	Il Gazzettino	Pagina 38		52
Fermare il deposito? Operatori del Porto perplessi				
27/11/2019	Venezia Today			53
Salvaguardia, protocollo fanghi rinviato				

Savona, Vado

28/11/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona)	Pagina 14		54
Processi tecnologici e "green" per gli specialisti del carbone				

28/11/2019	Il Secolo XIX (ed. Savona) Pagina 14	55
<hr/>		
28/11/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 2 <i>di Michela Bompani</i>	56
<hr/>		
27/11/2019	Ansa	58
<hr/>		
27/11/2019	Savona News	59
<hr/>		
FILT-CGIL di Savona: "3 dei 6 lavoratori riassunti in S.T.A."		

Genova, Voltri

28/11/2019	Il Giornale del Piemonte e della Liguria Pagina 7	60
<hr/>		
I portuali affondano il porto e la città che cercano di galleggiare		
28/11/2019	Il Secolo XIX Pagina 4	61
<hr/>		
L' autotrasporto paga il conto: quasi un milione di euro per lo stop al terminal di Pra'		
28/11/2019	Il Secolo XIX Pagina 4	63
<hr/>		
«Dai lavoratori serviva più responsabilità La protesta ha reso la situazione ingestibile»		
28/11/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 5	65
<hr/>		
Liguria nel maxi ingorgo Sui rischi dei viadotti resta il caos delle perizie		
28/11/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 4 <i>di Massimo Minella</i>	67
<hr/>		
Il piano del porto centomila container subito sui treni		
28/11/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 4	69
<hr/>		
Gli spedizionieri: "Aprite i terminal anche di notte"		
28/11/2019	La Stampa Pagina 2 <i>MATTEO DELL' ANTICO</i>	70
<hr/>		
Tra i camionisti e i portuali Viaggi dimezzati Siamo al collasso		
28/11/2019	La Verità Pagina 17	72
<hr/>		
Porti liguri isolati «Lo Stato rischia 1,5 miliardi di danni»		
27/11/2019	Ansa	74
<hr/>		
Ancora caos Liguria, code su autostrade		
27/11/2019	Ansa	75
<hr/>		
Dopo caso A26 nuova inchiesta, è per omessi lavori		
27/11/2019	Corriere Marittimo	76
<hr/>		
Signorini: Porti liguri, connessioni viarie e ferroviarie / Intervista		
27/11/2019	Genova Post	78
<hr/>		
Caos sulle autostrade liguri: code di tir e automobili in A10 e A26		
27/11/2019	ilsole24ore.com	79
<hr/>		
Genova, il caos autostrade può costare caro: -30% di merci in arrivo al porto		
27/11/2019	Genova Today	80
<hr/>		
Sciopero in porto, code e allagamenti: la situazione del traffico		
27/11/2019	Genova24	81
<hr/>		
Porto di Pra', è caos tra sciopero dei lavoratori e blocco dell' autotrasporto		
27/11/2019	Genova24	82
<hr/>		
Blocco al Porto di Pra', tir fermati già a Ventimiglia per alleggerire lo snodo genovese		
27/11/2019	Genova24	83
<hr/>		
Porto di Pra', gli spedizionieri: "Sciopero legittimo ma duro colpo alla città"		
27/11/2019	Genova24	84
<hr/>		
Porto di Pra', viabilità nel caos: i lavoratori sospendono lo sciopero "per senso di responsabilità"		
27/11/2019	PrimoCanale.it	85
<hr/>		
Un' ora di astensione dal lavoro al porto di Pra', tir in coda: il traffico va in tilt		
27/11/2019	PrimoCanale.it	86
<hr/>		
Congelato sciopero al terminal di Genova Pra, Signorini: "Prevale il buon senso"		

27/11/2019	larepubblica.it (Genova)		87
<hr/>			
27/11/2019	larepubblica.it (Genova)		88
<hr/>			
27/11/2019	Transportonline		90
<hr/>			
27/11/2019	The Medi Telegraph		91
<hr/>			
27/11/2019	The Medi Telegraph		92
<hr/>			
27/11/2019	Transportonline		93
<hr/>			
27/11/2019	Genova Today		94
<hr/>			
27/11/2019	Genova24		95
<hr/>			
28/11/2019	Avvenire Pagina 10	<i>NELLO SCAVO</i>	96
<hr/>			
28/11/2019	Corriere della Sera Pagina 39		98
<hr/>			
28/11/2019	Il Secolo XIX Pagina 16		99
<hr/>			
28/11/2019	La Repubblica (ed. Genova) Pagina 18		101
<hr/>			
27/11/2019	FerPress		102
<hr/>			
27/11/2019	FerPress		103
<hr/>			
27/11/2019	MenteLocale Genova		104
<hr/>			

La Spezia

27/11/2019	Citta della Spezia		105
<hr/>			

Ravenna

27/11/2019	Ravenna Today		106
<hr/>			

Livorno

28/11/2019	Il Tirreno Pagina 14		110
<hr/>			
28/11/2019	Il Tirreno Pagina 14		111
<hr/>			
28/11/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo Pagina 20		112
<hr/>			

27/11/2019	Expartibus		113
<hr/>			
Rossi a Livorno incontrerà Ministro De Micheli sul futuro del porto			

Piombino, Isola d' Elba

28/11/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 14	114
<hr/>			
28/11/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 15	115
<hr/>			
28/11/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo	Pagina 67	116
<hr/>			
Studenti elbani in visita alle eccellenze toscane della nautica			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

28/11/2019	Il Resto del Carlino (ed. Ancona)	Pagina 39	117
<hr/>			
Il collegamento con la stazione Marittima			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

28/11/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 53	118
<hr/>			
28/11/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 55	119
<hr/>			
27/11/2019	La Provincia di Civitavecchia		120
<hr/>			
27/11/2019	La Provincia di Civitavecchia		121
<hr/>			
27/11/2019	Il Faro Online	GIADA NOCELLA	122
<hr/>			
Da Gaeta a Civitavecchia: "La Signora del vento" accolta in porto			

Napoli

27/11/2019	Gazzetta di Napoli		123
<hr/>			
Thalassa. Meraviglie sommerse dal Mediterraneo, presentazione al MANN il 12 dicembre.			
27/11/2019	Napoli Post		125
<hr/>			
Mediterraneo, il MARE al MANN			
27/11/2019	Per Sempre Napoli		127
<hr/>			
"Thalassa. Meraviglie sommerse dal Mediterraneo" al Mann dal 9 dicembre			

Salerno

28/11/2019	Cronache di Salerno	Pagina 2	129
<hr/>			
L' ordinanza della Provincia prevede il senso unico alternato sull' ex SS18			
27/11/2019	Informazioni Marittime		130
<hr/>			
Hapag-Lloyd potenzia il servizio Italia-East Med			

Bari

28/11/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno	Pagina 46	131
<hr/>			
«Sequestrate di nuovo il Norman»			

28/11/2019	La Repubblica (ed. Bari) Pagina 5	132
<hr/>		
27/11/2019	Ansa	133
<hr/>		
Cassazione, no dissequestro Norman Atlantic		

Taranto

28/11/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 50	134
<hr/>		
Emergenza ex Ilva il Comune sottoscrive accordo per un nuovo modello di sviluppo		
28/11/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 52	135
<hr/>		
Il Pd lancia il dibattito sulla «Zes»		

Manfredonia

28/11/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Capitanata) Pagina 51	136
<hr/>		
Ormezzi più sicuri in porto? Servono interventi		
27/11/2019	Foggia Today	137
<hr/>		
Abusivismo al porto di Manfredonia. Allarga e raddoppia concessione, ma non ha i permessi: scatta il blitz		
27/11/2019	Puglia Live	138
<hr/>		
NUOVA OPERAZIONE DELLA GUARDIA COSTIERA DI MANFREDONIA		
27/11/2019	Sea Reporter	139
<hr/>		
LA GUARDIA COSTIERA CONTINUA A VIGILARE SU ABUSI DEMANIALI NEL PORTO DI MANFREDONIA		

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

28/11/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 30	140
<hr/>		
Porto, il Tar sospende la revoca della concessione a Zen Yacht		
28/11/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 30	141
<hr/>		
«Il nuovo terminalista Til-Msc punto di riferimento strategico»		
28/11/2019	Il Quotidiano della Calabria Pagina 15	142
<hr/>		
«Porto cruciale per il piano strategico metropolitano»		

Olbia Golfo Aranci

28/11/2019	La Nuova Sardegna Pagina 17	<i>GIANDOMENICO MELE</i> 143
<hr/>		
L' Authority a muso duro: Sinergest sapeva da 15 anni		
28/11/2019	L'Unione Sarda Pagina 50	144
<hr/>		
«Sinergest ha costi fuori controllo»		
28/11/2019	L'Unione Sarda Pagina 47	146
<hr/>		
Nautica, aziende dimenticate crescono		

Cagliari

28/11/2019	L'Unione Sarda Pagina 35	147
<hr/>		
Porto Corallo, nuova gestione		

Messina, Milazzo, Tremestieri

28/11/2019	Gazzetta del Sud Pagina 31	148
<hr/>		
Sviluppo aree portuali Una rotta per l' Authority		

28/11/2019	Gazzetta del Sud Pagina 19	149
<hr/> Assoluto bisogno di infrastrutture		
28/11/2019	Gazzetta del Sud Pagina 22	151
<hr/> Messina e la Zes: le nozze si faranno		
27/11/2019	ilfoglio.it	153
<hr/> Messina: De Luca, 'città avrà la sua Zes'		
27/11/2019	Sicilia 20 News	154
<hr/> ZES a Messina, ora è ufficiale, Sindaco De Luca: "Opportunità di crescita, in sinergia si vince"		

Palermo, Termini Imerese

27/11/2019	Rosalio	155
<hr/> Il megatunnel palermitano: grandi opere sì, purché inutili		

Focus

28/11/2019	Il Giornale Pagina 1	157
<hr/> Il Dragone ai raggi Xi Così nasce l' Italcina		
28/11/2019	Il Manifesto Pagina 13	159
<hr/> Nel Mediterraneo è urgente limitare le emissioni navali		
28/11/2019	Il Manifesto Pagina 2-3	160
<hr/> Su riforma di Dublino e porti chiusi la strada resta ancora in salita		
28/11/2019	La Repubblica Pagina 4	161
<hr/> Non è poi così difficile arginare il mare		

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

ACT/TRADES
Broker Online dal 2001

Champions
Impresa Inter a Praga
Napoli, pari a Liverpool
di **Mario Scocerri**
commenti e pagelle alle pagine 48 e 49

Domani su 7
Kristin Scott Thomas:
l'età ci dona più libertà
di **Stefano Montefiori**
nel settimanale in edicola

ACT/TRADES
Broker Online dal 2001

La nostra fragilità
**LE CADUTE
IN POLITICA
ESTERA**
di **Angelo Panebianco**

C'è un'evidente coerenza fra l'orientamento illiberal degli odierni movimenti neo-nazionalisti (detti sovranisti) europei e le loro scelte di politica internazionale. C'è coerenza fra i loro ideali di società e il modo in cui immaginano di organizzare i rapporti fra i rispettivi Paesi e il mondo esterno. Nulla di nuovo. Anche se è stupido e antistorico paragonare tali movimenti ai partiti totalitari del passato (fascisti e comunisti) c'è però un elemento comune, ossia l'avversione per il mondo occidentale in tutto ciò che esso ha di peculiare: la società aperta, il primato della libertà individuale garantito dalla legge, il libero mercato, la democrazia rappresentativa. Questi movimenti preferiscono intrattenere rapporti con le società chiuse, con le società autoritarie e illiberali, con le quali sanno di avere affinità. Essi pertanto mettono in discussione i tradizionali ancoraggi occidentali dei loro Paesi. Vale per tutti e a maggior ragione per l'Italia la quale di movimenti neo-nazionalisti di successo ne ha partoriti addirittura due (Lega e 5 Stelle). In un precedente articolo (*Corriere*, 19 novembre) mi sono occupato della «dimensione internazionale» del leghismo nei suoi aspetti più preoccupanti: l'antieuropismo, il filoutinismo. Se queste posizioni di Salvini non cambieranno e se egli, nonostante ciò, vincerà le prossime elezioni, il Paese si troverà nei guai: pagheremo care, economicamente e politicamente, tali scelte.

continua a pagina 30

Gualtieri difende l'intesa con l'Europa, bagarre alla Camera. Di Maio: perplessità anche nei 5 Stelle
Lite sul fondo salva-Stati
Von der Leyen ottiene il sì a Strasburgo: priorità al clima e a Venezia

Via libera a Ursula von der Leyen: l'Europarlamento vota il sì alla nuova squadra. La presidente della Commissione definisce le priorità: clima e Venezia. Il ministro dell'Economia, Roberto Gualtieri, difende il Mes, il fondo salva-Stati. Divampa la polemica alla Camera. Perplessità anche tra i Cinque Stelle, sottolinea il ministro Luigi Di Maio.

da pagina 2 a pagina 11

IL COMMENTO
Lo strano caso delle leggi con l'ipoteca
di **Antonio Polito**

a pagina 9



IL PRESIDENTE DEL PARLAMENTO SASSOLI
«Nessuno scommetta contro la Commissione»
di **Paolo Valentino**

David Sassoli: ora nessuno scommetta contro la nuova Commissione.

a pagina 3

IL MINISTRO PATUANELLI (M5S)
«Io al posto di Luigi? È gossip, il capo è lui»
di **Emanuele Buzzi**

Stefano Patuanelli, ministro dello Sviluppo economico: «Io al posto di Luigi? È gossip, il capo è lui».

a pagina 6

ALITALIA, ILVA E PARTITI
L'antica illusione della via statale per le aziende
di **Dario Di Vico**

C'è, dunque, voglia di tri non solo dentro il governo ma a leggere le dichiarazioni di questi giorni anche dentro la Cgil. Il motivo che ha spinto il ministro Stefano Patuanelli a invocare il ritorno delle partecipazioni statali sta tutto dentro la difficoltà di far fronte alle crisi che stanno consumando la vita di due grandi aziende come l'Alitalia e l'Ilva. È chiaro che sia gli uni sia gli altri, il governo come il sindacato, di questi tempi vanno per le spicce e sono portati a pensare che le nazionalizzazioni siano una sorta di balsamo da applicare ai disastri di mercato per mondarli delle loro piaghe.

continua a pagina 30

Storia di una madre Le bimbe con una mutazione genetica



Marina è stata in carcere tre anni con l'accusa di avere avvelenato e quasi ucciso le due figlie, invece affette da una sindrome rara
**«Avvelenò le figlie»
Ma erano solo malate**
di **Fabio Postiglione**

Le hanno tolto le figlie e l'hanno chiusa in cella, dove ha rischiato la vita, perché la legge del carcere non perdona chi tocca i bimbi. Solo che Maria, di Napoli, accusata di avere avvelenato le sue bambine, è innocente. Tre anni dopo è stata scarcerata.

a pagina 23

FIRENZE VERIFICHE SULLA CARTA DI CREDITO A LOTTI
Open, inchiesta sulla casa di Renzi

di **Antonella Mollica e Firenze Sarzanini**

Operazioni immobiliari, carte di credito, cene e convegni. Sono due le inchieste della procura di Firenze sull'utilizzo dei soldi della Fondazione Open. I pubblici ministeri hanno disposto anche degli accertamenti sulla villa acquistata nell'estate 2018 da Matteo Renzi. La segnalazione era arrivata dall'anticiclaggio. «È un'aggressione nei miei confronti. Mi hanno messo nel mirino e vogliono farmi fuori» commenta l'ex premier. Ha un colloquio con la presidente del Senato Elisabetta Casellati e chiede di far svolgere un dibattito in Aula sul finanziamento ai partiti.

alle pagine 10 e 11
Guerzoni, Meli

GENOVA
Mai controllato il viadotto chiuso
di **Marco Imarisio**

Fado, questo sconosciuto. Neppure tra le carte e i documenti sequestrati di recente dalla Guardia di Finanza c'era traccia dell'esistenza del viadotto sulla A26 chiuso domenica sera da Autostrade per l'Italia su gentile invito della magistratura insieme al suo gemello Pecetti, che scorre parallelo sulla corsia accanto. Eppure è stato ultimato nel 1973, ha sulle spalle 46 anni di onorato servizio. Ma agli atti non risultano controlli, di stabilità o sicurezza che siano.

continua a pagina 18

MARCO REVELL
con LUCA TRILESE
TURBOPULISMO
LA RIVOLUZIONE DEI MARGIRI E LE NUOVE SCELTE DEMOCRATICHE
in libreria e in edicola
SOLFERINO

IL CAFFÈ
di **Massimo Gramellini**

Feroza Aziz è una ragazzina statunitense con una cascata di capelli corvini separati in mezzo come il Mar Rosso. Non denuncia catastrofi ambientali, ma persecuzioni umane. E lo fa con la malizia di un'agente dei servizi segreti. Per eludere la censura, entra nel più diffuso social cinese per giovani (Tik Tok, quello a cui si è appena iscritto l'adolescente italo-russo Salvini) con un video in cui impugna un piegaciglia. Sembra un'emula di Chiara Ferragni, intenta a una normalissima dimostrazione di trucco. Ma all'improvviso cambia registro e invita chi la sta guardando a possedere il piegaciglia e a prendere il telefono per informarsi sul destino di una minoranza musulmana perseguitata dal regime di Pechino, gli uiguri.

Feroza del mio cuore

Feroza, nome da femmina dominante che sembra uscito da un romanzo di Garcia Marquez, a soli diciassette anni ha già capito il punto debole delle dittature: l'ottusità. Nella Russia rossa capitava di trovare il pamphlet antisovietico «La fattoria degli animali» di Orwell in qualche biblioteca, registrato nella sezione «agricoltura». Il censore è un burocrate che ha un unico dio, la procedura, e nella smania di rispettarla finisce per fermarsi alla superficie. Ma la meraviglia di Feroza è che nel video, dopo avere sganciato la sua bomba mediatica, torna ad appoggiare il piegaciglia all'occhio come se niente fosse e riprende la lezione di trucco, rivelando un'ironia e una leggerezza che la rende ancora più simpatica.

HERNO

9 11128
9 771120 458008
Noni Italiane SpA - P. 01 - 351/2001 corr. L. 467/2004 art. 1 c.1. 001 Milano



Caso molestie: ieri mons. Zanchetta si è presentato ai giudici argentini e oggi è già di ritorno in Vaticano. La Procura di Salta lo attende al varco al processo



Giovedì 28 novembre 2019 - Anno 11 - n° 328
 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

Accordo vicino
 Tanta malasanità e stupri prescritti: storie di ordinaria impunità italiana

• MASCAU A PAG. 7

Camera: la rissa
 Gualtieri: "Il Mes è inemendabile" Di Maio ferma i SS e salva il governo



• DI FOGGIA E PALOMBI A PAG. 9

Declino: le colpe
 Autostrade, storia del grande scippo che fece ricchi Benetton e gli altri

• RAGAZZI A PAG. 11

Dopo 15 anni
 Per un pugno di voti l'Uruguay sbanda a destra

• CAVALLINI A PAG. 18

• **IL COMMENTO**

MA LE SARDINE SANNO PERCHÉ SALVINI VINCE?

• TOMASO MONTANARI A PAG. 13

L'INCHIESTA CHE CHIUDE UN'EPOCA **OPEN, IL BANCOMAT A LOTTI E I SOLDI ALLA VILLA DI RENZI**



• LILLO E PACELLI A PAG. 2-3



I FONDI PER LA SCALATA AL PARTITO
Ombre e sospetti sulle primarie del 2013 e del '17: il Pd come la Dc

• D'ESPOSITO E GIARELLI A PAG. 5

RENZI NEL PANICO
Complotto e arringa contro il pm in Senato sulle orme di Bettino

• MARRA E RODAMO A PAG. 4-5

CASO CONSIP
La Corte sbugiarda il Csm: via la censura per il pm Woodcock

• IURILLO A PAG. 6

Natale ad Hammamet

• MARCO TRAVAGLIO

Sullo scandalo Open si leggono così tante scemenze, fra l'altro copiate da B. senza pagargli i diritti d'autore, che è meglio mettere qualche puntino sulle i.

"Mi scuso con le persone perbene perquisite perché colpevoli di contribuire in modo onesto alla politica. Subiscono la gogna mediatica pur avendo seguito le regole con la massima trasparenza" (Matteo Renzi). Gli imprenditori in questione non sono stati perquisiti per la loro "onestà" e "trasparenza", ma perché sospettati di aver finanziato la fondazione renziana Open dal 2012 al 2018, cioè dall'inizio della scalata al Pd fino all'ultima débâcle elettorale, aggirando la legge sul finanziamento privato ai partiti. Come? Pagando una fondazione anziché un partito suoi eletti. Con due possibili finalità, tutt'altro che incompatibili fra loro: non far sapere di foraggiare Renzi (possibili illeciti finanziamento e appropriazione indebita, anche tramite false fatture) e ricevere favori dal suo governo e/o partito (possibile traffico d'influenze).

"Non si può abolire il sostegno pubblico ai partiti e poi demonizzare quello privato" (Matteo Orfini, deputato Pd). Il finanziamento pubblico fu abolito dagli italiani nel referendum del '93, truffaldinamente riesumato sotto le mentite spoglie del "rimborso elettorale" e riabrogato nella forma diretta dal governo Letta nel 2014 anche col voto di Orfini. Ma il "sostegno privato" è sempre stato lecito, solo che qui non c'entra una mazza: i soldi arrivavano a una fondazione, cioè a una società privata messa su da politici e pubblici ufficiali come Renzi, Boschi, Lotti, Bianchi, Carrai & C. che nascondeva i donatori con la scusa della privacy. La legge consente a qualunque imprenditore di dare soldi a partiti e a politici, purché il donatore li registri a bilancio (altrimenti è appropriazione indebita, falso in bilancio e frode fiscale); il percettore li dichiara nel registro parlamentare (se non è illecito finanziamento); il contributo sia gratuito e disinteressato (in caso contrario, anche se dichiarato, è corruzione). E qui risultano finanziamenti da Toto (beneficiario dal governo Renzi nel 2017 con l'abbuono di 121 milioni per la concessione delle Autostrade dei Parchi). Ma non solo: l'altra fondazione renziana Eyu era finanziata da Msc Crociere (che sotto il governo Renzi firmò un contratto da 2,1 miliardi con Fincantieri e di cui Renzi scarrozzò il top manager Pierfrancesco Vigo nella visita ufficiale a Cuba); da Lottomatica (altri aiuti dal governo Renzi); da Google (devota a Renzi che fece saltare la Web tax voluta da Letta); ecc. Tutte coincidenze?

SEGUE A PAGINA 24

Todis
 20 ANNI BUONGIORNO CONVENIENZA
 1999 | 2019

HI-TECH Gli attori morti recitano, i vivi s'incanzano
Il nuovo film con James Dean: i miti tornano in carne e pixel
 • FEDERICO PONTIGGIA
 Vivo, morto, X. Lo sappiamo, uncinema, e non solo questo, sempre più a corto d'immaginario arranca, e in mancanza di idee nuove si mette a riutilizzare le vecchie: remake, spin-off, versioni live-action di classici d'animazione, saghe, adattamenti. Ma certe volte non basta, certe volte tocca stravolgere l'ordine naturale e resuscitare i morti. Macché horror, questa rivoluzione non riguarda i generi, ma gli attori
 A PAG. 23

La cattiveria
 Caso Open: "Non giudico e non condanno, non è il mio lavoro", ha detto Salvini mentre chiedeva l'arresto di Carola Rackete
 WWW.FORUM.SPINOZA.IT
COMPLEANNI
Il filo tra Pennac e Ben Jelloun: 75 e non sentirli
 • DENTELLO E SCANZI A PAG. 22



Gran Milano
OGGI
nell'inserto II

Redazione e Amministrazione Via Vittor Pisani 19 - 20124 Milano, Tel. 06 86900.1

quotidiano

Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 48/2004 Art. 1, c. 1, L. 19/02/2004

RomaCapoccia
OGGI
nell'inserto III

ANNO XXIV NUMERO 281

DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

GIOVEDÌ 28 NOVEMBRE 2019 - € 1,80

Siamo schiavi del futuro, non abbiamo mai avuto tanto tempo e non siamo mai stati più incapaci di usarlo. Poi, per fortuna, c'è Nina

C'è tempo, anche se ci sembra il contrario. Non ne abbiamo avuto mai tanto come adesso, ma più di adesso. E non perché viviamo a lungo, è perché un tempo lavoravamo, ma per una ragione antica e per una nuova. Secondo Seneca il tempo è un dono, non una scorta.

Non ci riconosciamo più in quello che siamo, ma in quello che potremmo diventare. Eccediemo in progettualità, la usiamo per distrarci dall'incertezza, e da uno dei nomi della vita: la possibilità. Dal 1950 al 2016, le ore che trascorriamo a lavoro sono calate, complessivamente, del 17 per cento (da 2.227 ore a 1.855 e negli ultimi tre anni non è stata rilevata nessuna inversione di tendenza).

diurno e notturno, casa e ufficio, e quindi il poter lavorare a tutte le ore e dappertutto. Lo sperimentiamo ogni giorno: organizzare una cena con gli amici è un'operazione di raffinata logistica, alibi di una diplozia, coordinamento aerobico tra minuscole libertà.

per preservarci dalla consunzione, evolvere, tenere il futuro sotto controllo, riusciamo a farci bloccare dal terrore di non riuscire a far tutto. La vita è sfuggita dalle mani perché siamo assillati dal possesso di un momento, renderla significativa, farne un ricordo. L'orologio è l'ossesso che ci si è bloccato in più e non va né in su né in giù. Il paradosso di un tempo accelerato e inaridito come il nostro è la criminalizzazione dei suoi e ora. Al presente, e al fatto che restituisce la vita all'unico suo significato che possiamo sperimentare e cioè il compiersi, Ivan Fossati e Mina hanno dedicato il loro disco (e ringraziano) la moglie di lui per averlo minacciato di divorziare, in caso non avesse accettato di scriverlo. "Sono qui e per questo sono felice". Quello che siamo è solo le buste per una trattativa che si possa arri-

O è complice o è incapace? Ecco le prove che Salvini sapeva tutto del "complotto su Mes"

La riforma del "salva stati" discussa in due CdM gialloverdi. E alla Camera Borghesi e Caravaglia esprimevano parere favorevole

Così Savona smentisce la Lega

Roma. Se davvero quello sulla riforma del Mes è "un complotto", come Matteo Salvini va a strisciando da settimana scorsa il leader della Lega è uno di quei congiurati. Magari a sua insaputa, chissà. Ma l'ex ministro dell'Interno ha infatti contribuito a questo "complotto" da quando era ministro dell'Interno.



MATTEO SALVINI

La prima volta che si è parlato della riforma del Fondo salva stati. Senza che dalla bocca di Salvini venisse pronunciata mezza sillaba di protesta. La prima volta che si è parlato del dossier contenente la riforma del Mes finisse sul tavolo del CdM e il 2 dicembre 2018 e quel pomeriggio a condurre i lavori dell'assemblea è stato il segretario Giancarlo Giorgetti. Due mesi più tardi, il 27 febbraio, si affronta nuovamente il tema: è in quel caso a svolgere le funzioni di segretario del CdM è Riccardo Fracaro, il ministro dell'Interno che, essendo assenti sia Giorgetti sia il responsabile delle Politiche europee Paolo Savona, si ritrova a svolgere una breve illustrazione della riforma.

Ma andiamo con ordine. Il 21 dicembre il CdM esamina, su proposta di quel Savona così strenuamente voluto da Salvini al governo, la "Relazione programmatica per il 2019 sulla partecipazione dell'Italia all'Unione Europea"; un documento in cui si illustrano le intenzioni dell'esecutivo rispetto alle principali questioni politiche, economiche e diplomatiche che l'Unione europea si pone per il 2019. E, tra queste, c'è anche il Mes. Si legge a pagina 27: "Quanto al Mes, l'Italia sarà favorevole a iniziative volte a migliorare l'efficacia degli strumenti esistenti. Si appropria tuttavia all'affidamento al Mes di compiti di sorveglianza macroeconomica degli Stati membri che rappresenterebbero una duplicazione delle competenze già attribuite alla Commissione europea".

La ruspa di Gualtieri

Il ministro senza volto le bufale dei sovranisti e gli ricorda che voler uscire dal Mes è come voler uscire dall'euro

Roma. Tutta la polemica sul Mes, il terreno di un imminente dibattito alla riforma del trattato, gli allarmi sul completo franco-tedesco con l'Italia e le accuse di "altro tradimento" rivolte al premier Giuseppe Conte e dell'ex ministro dell'Economia Giovanni Tria per aver firmato "in segreto" l'accordo sono svaniti con l'audizione in Senato, alla commissione Finanze, del ministro dell'Economia Roberto Gualtieri.

Gualtieri, che padroneggia la materia per averla seguita già da tempo a Bruxelles dove era presidente della commissione Affari economici del Parlamento europeo, definisce "comica" la polemica. Spiega nel dettaglio la riforma: "Contrariamente a ciò che si legge, nella riforma ci sono cambiamenti limitati. Da un punto di vista sostanziale riguardano solo l'attribuzione al Mes del bilancio dell'Unione bancaria. Ed è un successo per l'Italia, che da tempo richiedeva questo tassello aggiuntivo". Gualtieri difende l'operato di Tria e Conte, svizzera nel dettaglio tutti i comizi e gli articoli del Mes, ribattono a tutte le obiezioni. A un certo punto ingiuria una battaglia filosofica con Adolfo Uro, di Fratelli d'Italia, che riporta fuori contesto alcune dichiarazioni che sembrano una stroncatura della riforma di cui non ha mai parlato. Canata, Antonio Fattalini, Ignazio Visco e Gianpaolo Galli. "C'è un processo che trasforma, con pervicacia e impudenza, affermazioni totalmente manipolate e fuori contesto. Adesso glielie dimostro una per una" e Gualtieri spiega perché quelle citazioni sono "manipolate". Quando si scende nel concreto, allarmi e contestazioni alla riforma del Mes scoppiano come bolle di sapone.

Proteggere il mestiere della politica dalla repubblica delle procure: è ora di svegliarsi

Si tolgono i finanziamenti pubblici, si demonizzano i finanziamenti privati, si offrono ai pm strumenti per essere discrezionali nella valutazione dei reati. Oltre. Offrono ai pm il coraggio di ribellarsi di fronte alla criminalizzazione della politica?

Il punto in fondo è sempre quello: chi ha il coraggio di ribellarsi di fronte alla progressiva, quotidiana e pericolosa criminalizzazione del mestiere della politica? Da giovedì 28 novembre, in un CdM di Firenze ha disposto delle indagini a carico di uno dei principali finanziatori di Matteo Renzi, l'avvocato Alberto Bianchi.

Il punto in fondo è sempre quello: chi ha il coraggio di ribellarsi di fronte alla progressiva, quotidiana e pericolosa criminalizzazione del mestiere della politica? Da giovedì 28 novembre, in un CdM di Firenze ha disposto delle indagini a carico di uno dei principali finanziatori di Matteo Renzi, l'avvocato Alberto Bianchi. Il punto in fondo è sempre quello: chi ha il coraggio di ribellarsi di fronte alla progressiva, quotidiana e pericolosa criminalizzazione del mestiere della politica? Da giovedì 28 novembre, in un CdM di Firenze ha disposto delle indagini a carico di uno dei principali finanziatori di Matteo Renzi, l'avvocato Alberto Bianchi.

del'indagine sulla Fondazione Open riguarda un tema cruciale per la salute della nostra democrazia: il rischio progressivo di criminalizzare il mestiere della politica. È di accettare in modo supino la trasformazione dell'Italia in Repubblica fondata più sulle procure che sul lavoro.

Il punto in fondo è sempre quello: chi ha il coraggio di ribellarsi di fronte alla progressiva, quotidiana e pericolosa criminalizzazione del mestiere della politica? Da giovedì 28 novembre, in un CdM di Firenze ha disposto delle indagini a carico di uno dei principali finanziatori di Matteo Renzi, l'avvocato Alberto Bianchi.

L'aggressione alla credibilità democratica

Craxi, Berlusconi, Renzi. È la libido del delincente, il desiderio di trovare un modo per eliminare una stagione dall'opinione pubblica. Controindagando sul modo in cui viene aggredita la libertà della politica in una repubblica democratica e liberale

È vero che esordi con la rottamazione, ma oltre che un'espressione brutale quella era una scelta e forse anche una necessità politica nel conflitto per il rinnovo di Giuliano Ferrara.

Dimenticare Genova

Il primo porto del Mediterraneo è ostaggio di un guasto peggiore di un'alluvione: l'immobilità. Intervista

Milano. Piove su Genova, non certo una novità per chi da sempre è abituato a vederla bagnata e alluvionata. Ma di nuovo c'è invece che a 15 mesi dal crollo del ponte Morandi oltre all'acqua e alle frane come quella che ha travolto la carteggiata nord dell'A6 Savona-Torino, piovono sequelle dalla procura (blocco temporaneo della A 26 Voltri-Gravello) e piovono diktat da 5 stelle, gli avvertimenti di Tarzo, sempre di nuovo bloccare la Gronda, la bretella a monte essenziale a decongestionare una città che è secondo polo industriale italiano e primo porto del Mediterraneo.

Il punto in fondo è sempre quello: chi ha il coraggio di ribellarsi di fronte alla progressiva, quotidiana e pericolosa criminalizzazione del mestiere della politica? Da giovedì 28 novembre, in un CdM di Firenze ha disposto delle indagini a carico di uno dei principali finanziatori di Matteo Renzi, l'avvocato Alberto Bianchi.

Malessere americano

In America si nasce di meno e si muore di più. Due ricerche fotografano una crisi che non è solo figlia dell'economia

In America si nasce di meno e si muore di più. La sintesi brutale si deduce da due dati: un calo della fertilità e un aumento della mortalità. Gli Stati Uniti che, lette in parallelo, offrono un'immagine di un malessere che avanza su due fronti.

Il punto in fondo è sempre quello: chi ha il coraggio di ribellarsi di fronte alla progressiva, quotidiana e pericolosa criminalizzazione del mestiere della politica? Da giovedì 28 novembre, in un CdM di Firenze ha disposto delle indagini a carico di uno dei principali finanziatori di Matteo Renzi, l'avvocato Alberto Bianchi.

La Giornata

In Italia

ARCELOR GARANTISCE CONTINUITÀ PRODUTTIVA A TARANTO. L'azienda della causa civile in corso al tribunale di Milano è stata rinviata al 29 dicembre. "Ci sono le basi per una trattativa e Mario Carra, a rivare un accordo", ha detto uno dei legali dei commissari ex Iva.

Trentitalia entra nel mercato spagnolo. La compagnia del gruppo Fa. in consorzio con Air Nostrum, è stata selezionata per gestire, dal 2022, 32 collegamenti giornalieri dell'alta velocità ibérica.

Efficienza dei consumatori ai minimi dal 2007. A novembre l'indice scese al 100,5 dal 111,5 di ottobre, dice Istat.

Omaggio alle vittime di leggi razziali a Roma, dove sono stati intraldate le targhe intitolate a Nella Martignetti e Mario Carra, che avevano ripulito la scorsa settimana quelle dedicate a due firmatari del "Manifesto sulla razza".

Borsa di Milano. Pse-Mib -0,26 per cento. Differenziale Btp-Bund a 168,5 punti. L'euro chiude in calo a 1,10 sul dollaro.

Nel Mondo

IL PARLAMENTO UE HA APPROVATO LA COMMISSIONE UN DER LUYKEN con 461 voti a favore, 157 voti contrari e 89 astensioni. Il mandato dell'ex ministro della Difesa tedesco e dei suoi magistrati inizierà il primo dicembre, con una maggioranza più forte rispetto a quella ottenuta da Jean-Claude Juncker nel 2014.

Malta è stata arrestate Keith Schembri, ex capo di gabinetto del governo Muscat, coinvolto nell'inchiesta sull'omicidio della giornalista Daphne Caruana Galizia. La polizia non ha reso note le motivazioni dell'arresto.

Haftar ha preso un passo petrolifero gestito dall'Eni in Libia, riconosciuto dalle forze Usa. Il presidente Gheddafi ha iniziato a bombardare la zona.

La Bolivia avrà un ambasciatore negli Stati Uniti. Walter Cisneros Cullari, il primo a essere nominato dopo undici anni.

Per la Apple la Crimea è russa: la compagnia ha cambiato lo status della penisola sulle sue mappe, come richiesto da Mosca.

Babbo Natale e la Coca

Natali, quando arriva arriva, diceva una vecchia rima. E noi, della razza per pasticcina che è, il presepe in casa lo facciamo tutti gli anni.

CONTRO MASSIMO CILIEGA - DI MAURIZIO CAPPAS. anni, anche senza bisogno che ci arrivi a scuola la ciroleina da un'assessor regionale, ecco noi siamo della razza che lo abbiamo: non il presepe, ma proprio il Natale. Per un senso di sfinimento. Per un non poterne più di spiegare il mestaggio tra nostra festa santa e "la nostra identità culturale e le nostre tradizioni" (l'assessor piemontese, indovinate di che partito è: non la Lega, quello un po' più a destra) e quelli per cui è soltanto un Slack Friday in ritardo quando gli acconti sono già finiti. E per fortuna che allora il Papa banno Francesco annuncia che andrà a Greccio, provincia di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una lettera, per spiegare a tutto il popolo credente" il significato di questo gest'fratelli di gesto. Però, noi della razza post pasticcina che delle culture voro abbiamo le zampogne piene, lo abbiamo lo stesso. Se non altro perché c'è il vescovo di Rieti, la dove tutto comincia, riguardo al presepe, con san Francesco, nel 1223. E invierà anche una



il Giornale



GIOVEDÌ 28 NOVEMBRE 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 281 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-4071 | Giornale (ed. nazionale)

L'EDITORIALE
L'ANTI-SOVRANISMO
ENCICLOPEDICO
di **Marco Gervasoni**

Prima li delegittimi. Poi li demonizzi. Poi scrivi che sono matti. Stiamo parlando dei sovranisti, a cui la Treccani on line, quindi non esattamente l'ultimo sito del mondo, ha dedicato una voce, per la precisione «sovranoismo psichico», in cui si legge che chi appoggia partiti e posizioni simili può essere considerato affetto da turbe mentali.

Fonti? Grandi psicologi? Noti psicoterapeuti? No, i giornalisti del *Manifesto* e del *Fatto quotidiano*, più il Censis, che non mi sembra si occupi di psicologia. Uno psicologo, per la verità, è intervenuto, a sostenere in diversa sede la medesima tesi: ma è Massimo Recalcati, lo stesso che cantò le imprese di Renzi come quelle di Telemaco, e quindi scusate, ma non mi sembra ci si possa contare molto. Piccoli segnali, certo, anche se la Treccani non è piccola cosa, e vive di contributi pubblici, cioè delle tasse di molti italiani che la sua voce considera affetti da turbe psichiche. Ma da non sottovalutare, perché segnano una preoccupante tendenza: quella, per usare l'orribile linguaggio accademico, di «patologizzazione» dell'avversario politico. Le cui idee non sono prese sul serio, perché considerate frutto di pulsioni, di emozioni senza controllo, di paturnie, in parole povere, di follia. E, quindi, non sarebbero neppure idee e, in ogni caso, non avrebbero diritto di cittadinanza. Con gli stessi argomenti, l'Urss negli anni Sessanta, passò dai gulag, che comunque rimasero, agli ospedali psichiatrici in cui finivano i dissidenti. Solo un pazzo, per Breznev, avrebbe potuto mettere in discussione lo splendido paradiso sovietico. Come oggi, evidentemente per la Treccani, solo un malato di mente potrebbe essere insoddisfatto della meravigliosa Unione europea o non essere entusiasta dell'idea di avere una pletoia di spacciatori nordafricani sotto casa. C'è poi un altro problema: che a votare i partiti sovranisti sono, stando agli ultimi sondaggi, più del 45% degli italiani che, quindi, a rigore, dovrebbero essere considerati tutti affetti da turbe psichiche. C'è da chiedersi in che mondo vivano i redattori della Treccani e Recalcati.

Possibile che non facciano mai la spesa ad un mercato?
Che non parlino mai, chéssò, con un tassista (non voglio pensare che prendano autobus o metrò, per carità)? Non siamo psicologi, psicanalisti o psicoterapeuti: ma sappiamo che chi si costruisce mondi artificiali in cui crede di vivere, e che pensa che essi siano i migliori, a cui tutti dovrebbero adeguarsi, ha certo bisogno, lui e non i sovranisti, di farsi curare.

NUOVI GUAI GIUDIZIARI

Bomba su casa Renzi

L'accusa: villa da 1,3 milioni coi soldi di un finanziatore. Resa dei conti al governo

Paolo Bracalini

Un'altra casa si abbatte sulla politica italiana, anzi una villa. Quella acquistata per 1,3 milioni di euro da Matteo Renzi nel 2018, quando aveva solo «15mila euro sul conto corrente», come raccontò lui stesso in tv. La villa, scrive *L'Espresso*, fu comprata grazie

ad un prestito di 700mila euro della famiglia Maestrelli, ricchi imprenditori toscani amici e finanziatori della fondazione Open, sotto inchiesta della Procura di Firenze. «Non ho nulla da nascondere», replica Renzi.

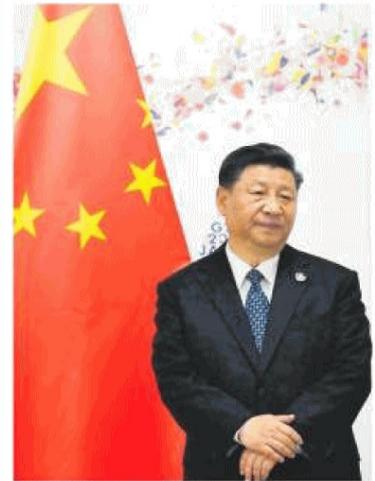
a pagina 3
Boschi, Cottone e Marino alle pagine 2-3

IL LIBRO

Il Dragone ai raggi Xi

Così nasce l'ItalCina

di **Gennaro Sangiuliano***
direttore del Tg2



«IL NUOVO MAO» Il presidente cinese Xi Jinping

Xi Jinping atterra a Roma con due Boeing 747 di Air China. Non ne basta uno perché la delegazione che solitamente accompagna l'imperatore è composta da cinquantotto persone. Oltre a una schiera di guardie del corpo, ci sono due medici, due cuochi, un assaggiatore di pietanze, vari interpreti, e poi (...)

segue a pagina 9

TERZO INCARICO DI GOVERNO AL SUO AVVOCATO

Un altro «reddito di amicizia»

Di Maio navigator dei suoi

Pasquale Napolitano

Il navigator Di Maio è una macchina perfetta per tirare fuori dal tunnel della disoccupazione un altro ex collaboratore (ora sono 10): Marco Bellezza, ex consigliere giuridico di Palazzo Chigi del vicepremier grillino nel Conte 1, finito nel board del Fondo nazionale innovazione. Il «reddito di amicizia» funziona alla grande.

E M5S SI SPACCA SULLA UE

«Il Salva-Stati non si tocca»: rissa alla Camera

Gian Maria De Francesco
a pagina 5

ATM E IL CAOS PER I PENDOLARI

«Limiti ai micro-scioperi»

Aziende di trasporti in rivolta

Chiara Campo

Milano a rischio caos oggi per uno sciopero dei trasporti pubblici, l'undicesimo dall'inizio dell'anno. Arrigo Giana, direttore generale Atm, chiede una riflessione sulla rappresentanza sindacale: «Le aziende non possono essere ostaggio di minoranze che hanno il potere di paralizzare le città».

LO STUDIO MEDITERRANEA
Le tasse in Italia dei big del web? Solo 64 milioni

Cinzia Meoni
a pagina 18

PONZI SpA
INVESTIGAZIONI AZIENDALI



• Concorrenza Sleale
• Assenteismo
• Abusi legge 104
• Osservazioni dinamiche

Francesco Ponzi
ceo Ponzi SpA
MILANO ROMA

ponzi.com
ponzonline.info
ponziinvestigazioni.com

Numero Verde
800-013458

BATTUTI IL REAL (4,2 MILIARDI) E I CUGINI DELLO UNITED (2,7 MILIARDI)

Manchester City da record: vale 4,3 miliardi

di **Camilla Conti**

Quattro miliardi e ottocento milioni di dollari, circa 4,3 miliardi di euro. È il valore record assegnato ieri al Manchester City con la vendita del 10% del City Football Group al fondo di private equity americano Silver Lake per 500 milioni di dollari (circa 450 milioni di euro). Il City vale più del Real Madrid (4,2 miliardi) e del rivale Manchester United (2,7 miliardi). La Juventus in Borsa capitalizza «solo» 1,4 miliardi.

a pagina 19

IL CASO LUIS ENRIQUE-MORENO

Un calcio all'amicizia

Ecco come il pallone può fare a pezzi legami di una vita

di **Tony Damascelli**
a pagina 16



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

GIOVEDÌ 28 novembre 2019
1,50 Euro*

Nazionale

FONDATO NEL 1956
www.ilgiorno.it



Sos infrastrutture, l'allarme delle Province: ne sono stati stanziati solo 3,7

Lombardia, rischio crolli Un conto da 600 milioni

Balzarotti alle pagine 6 e 7



Noi tartassati, colossi web impuniti

Da Google ad Amazon, in Italia hanno pagato solo 64 milioni di imposte. Il rapporto: dal 2014 elusi 74 miliardi **Troise** a pagina 2

Ben venga la web tax

Un oltraggio che non si può più tollerare

Raffaele Marmo

I numeri hanno una loro forza che le parole possono rincorrere e accompagnare, ma non sostituire. Ebbene, il fisco italiano ha incassato «solo» 64 milioni di euro da 15 giganti globali del web e dei social con filiali nel nostro Paese. Verrebbe da dire: c'è bisogno di aggiungere altro?

Sì, c'è bisogno di gridare da parte di tutti i contribuenti onesti che si tratta di un oltraggio, di uno schiaffo doloroso alla verità e all'equità.

Sì, c'è l'esigenza di confrontare quella infinitesima e offensiva cifra con quanto versano (e sono costrette a versare) le nostre imprese.

Continua a pagina 2

L'OCSE BOCCIA L'ITALIA: DOVETE LAVORARE FINO A 71 ANNI



IN PENSIONE MAI

Marin a pagina 3

Milano, accordo pilota

Amazon, consegne anche la domenica In cambio più soldi e diritti ai fattorini

Gianni a pagina 25

ARRESTATO A SEVESO

Delitto in Calabria Il killer nascosto nella verde Brianza

Servizio a pagina 20

Milano

Brusca frenata del metrò: 11 contusi S'indaga ancora

Anastasio nelle Cronache



Grana fondazione e un prestito di 700mila euro

Renzi all'attacco dei pm Scoppia il caso della villa

Brogioni, Polidori e commento di De Robertis alle p. 4 e 5



Champions, con lo Slavia 1-3. Ottavi più vicini

Inter, Praga espugnata Lautaro c'è, Lukaku torna

Mola e Todisco nello Sport

must
ESPRESSO ITALIANO

L'ESPRESSO?
UN MUST.

Oltre 130 milioni
di espresso nel 2019!

Grazie!

WWW.MUSTESPRESSO.IT





Oggi l'ExtraTerrestre

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



Culture

LEONE GINZBURG Angelo d'Orsi firma la biografia dell'intellettuale assassinato dai nazifascisti nel '44 Claudio Vercelli pagina 10



Visioni

CINEMA «Dark Waters», il nuovo film di Todd Haynes. Una battaglia legale contro gli abusi del capitalismo Giulia D'Agno Vallen pagina 13

il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE EURO 2,00

GIOVEDÌ 28 NOVEMBRE 2019 - ANNO XLIX - N° 285

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

IL VIA LIBERA DALL'EUROPAPARLAMENTO ALLA NUOVA PRESIDENTE. 5 STELLE DIVISI. I VERDI SI ASTENGONO

Ue, nasce il governo von der Leyen

La nuova Commissione europea è stata approvata al Parlamento europeo con 461 voti a favore, 151 contrari e 89 astenuti. Su 751 eurodeputati, ne erano presenti 707. Una maggioranza schiacciante dunque per von der Leyen, che ha tirato un grosso sospiro di sollievo dopo il risultato ristretto sul suo nome, lo scorso 16 luglio (passata con soli 9 voti). Al Ppe la presidenza di ben 9 commissari ufficiali più due indipendenti. Molti volti nuovi, tranne i pilastri del governo Junker. Restano in sella con altri portafogli Timmermans e Vestager, così pure Drombrowski che dirigerà l'Economia. 15 stelle si sono divisi, 2 hanno votato contro e 2 astenuti. Astenuti anche i verdi, che condizioneranno i loro voti futuri alle politiche ambientali annunciate come prioritarie dalla nuova commissione. Contro la destra sovranista. ANNA MARIA MERLO A PAGINA 2

skis che dirigerà l'Economia. 15 stelle si sono divisi, 2 hanno votato contro e 2 astenuti. Astenuti anche i verdi, che condizioneranno i loro voti futuri alle politiche ambientali annunciate come prioritarie dalla nuova commissione. Contro la destra sovranista. ANNA MARIA MERLO A PAGINA 2

del parlamento europeo Fabio Castaldo. «Al movimento serve un grande confronto interno, ma il governo deve andare avanti». Parla il vicepresidente DANIELA PREZIOSI A PAGINA 3

FABIO CASTALDO (M5S)

«Ora un M5s coraggioso e collegiale»

«Si alla commissione Van der Leyen, con noi ha preso impegni precisi. I nostri quattro dissidenti hanno fatto una scelta grave». Parla il vicepresidente

del parlamento europeo Fabio Castaldo. «Al movimento serve un grande confronto interno, ma il governo deve andare avanti». Parla il vicepresidente DANIELA PREZIOSI A PAGINA 3

Il mercato politico

I proprietari di tutto, anche dei partiti

TOMMASO NENCIONI

«Chi decide come si fonda un partito, i giudici o i cittadini?» ha sbottato via Twitter Matteo Renzi, a proposito dell'inchiesta della magistratura sui presunti finanziamenti per mezzo della Fondazione Open. In effetti in democrazia non dovrebbero essere i giudici. Ma neppure armatori, possessori di cliniche private, amministratori delegati di grandi gruppi farmaceutici e tutta la pleora di corporazioni. A prescindere dalla liceità di quei finanziamenti per la politica renziana. — segue a pagina 15 —

I nuovi re della Rete

Assange è riuscito a sfondare il muro, ma era un'altra era

BENEDETTO VECCHI

Julian Assange deve tornare ad essere un uomo libero. Non perché è un antipatista, né un fiero avversario dell'imperialismo yankee, né tantomeno un navigatore rivoluzionario di professione. Deve poter continuare a fare quel che ha sempre fatto: veicolare informazione; e esplorare un mondo molto diverso da quello che ha dovuto lasciare precipitosamente sei anni fa quando si è rifugiato nell'ambasciata ecuadoriana per sfuggire a una estradizione in Svezia, dove l'attende un processo per stupro. — segue a pagina 15 —

Profitti stellari e slalom dei giganti del web per aggirare le tasse nei paesi in cui operano. Secondo Mediobanca dal 2014 elusi 74 miliardi grazie a imposte agevolate e fuga nei paradisi fiscali. In Italia il fatturato è di 2,4 miliardi a fronte di 64 milioni di euro versati pagina 5

amazon
Google Microsoft
JD.COM Facebook Alibaba Tencent
ORACLE NETFLIX otto Baidu
B qurate ADP 唯品会 阿里巴巴
Fintech eBTV Rakuten NetEase
Fatturato > €8 mld
YAHOO! ACTIVISION BILIBILI wayfair zalando intuit
AMADEUS NAVER EA Symantec NRI Trip.com HEXAGON
LAC DRESSLIFT SYSTEMS Sabre amdocs gemalto Red Hat NASPERS
SAS Gearbest SYMPHONY INTERPARK GoDaddy servicenow
workday UNISYS Grov
WE
ropbox
GRUBER yelp A ATLIASSIAN

La grande evasione

FONDAZIONE OPEN Renzi attacca i pm e annuncia querele



Renzi va al contrattacco e definisce «ferita alla democrazia» l'inchiesta sulla vecchia Fondazione Open. L'Espresso rivela un prestito da 700 mila euro da parte di Riccardo Maestrelli - nominato a Cdp - che Renzi usò per comprare casa. «Soldi restituiti, li denuncio», risponde il senatore. CHIARI A PAGINA 4

all'interno

Clima La green generation domani torna in piazza

GIANSANDRO MERLI PAGINA 6

Malta Arrestato il braccio destro del premier Muscat

YOUSSEF HASSAN HOLGADO PAGINA 7

Libano Piazze senza leader e governo senza premier

GIORGIO, PORCIELLO PAGINA 9

AMERICA LATINA Femministe unite su tutto, tranne Evo



In Argentina la Giornata mondiale contro la violenza sulle donne rilancia i dati sconvolgenti sui femminicidi: uno ogni 32 ore. Voci dal corteo di Buenos Aires: «È un crimine di stato». Intanto in Bolivia il movimento condanna il golpe ma non perdona il «maschilista» Morales FACCHINI, FANTI, A PAGINA

Immigrazione Contro un popolo, il genocidio dell'Europa

GINEVRA BOMPIANI

Qualche notte fa, ho sognato che mi aggiravo per l'Aia in cerca della Corte di Giustizia. Dopo molto girovagare, all'improvviso, mi trovavo davanti a un lungo edificio rosso, appoggiato su una fila di archi. Entravo e chiedevo di fare una denuncia. — segue a pagina 14 —

SABATO ALIAS



«Sulla strada del pane e le rose». In viaggio tra Atene, Istanbul, Belgrado e Palermo per seguire il progetto itinerante di Elena Bellantoni che si sviluppa per un intero anno. «La mia breadline» spiega l'artista - crea un ponte tra civiltà diverse, cresciute su sponde opposte dello stesso mare, ma accumulate da un retroterra culturale simile.

Poste Italiane SpA, in a. p. - D.L. 352/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Giur. CRM/23/21/03 91128 9 770225-2151003



€ 1,20 ANNO CCXXVII-N° ITALIA

Fondato nel 1892



Giovedì 28 Novembre 2019

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Terremoti di Albania e Creta Africa contro l'Europa la placca che fa tremare il mar Mediterraneo Capone a pag. 11



Lo spettacolo Conti, Pieraccioni e Panariello a Napoli «Totò perdonaci» Giannini a pag. 17



Il commento SE FINANZIARE LA POLITICA DIVENTA UN PECCATO

Paolo Balduzzi

Quando si parla di giustizia, in questo Paese, tutti sembrano esistere le mezze misure. C'è un indubbio e pervasivo clima giustizialista che pervade tutto e che rende non solo l'aria irrespirabile e la vita impossibile ai più. Gli ultimi esempi di questa deriva ce lo fornisce per ultima la vicenda politico-giudiziaria scaturita da "Open", la fondazione vicina a Matteo Renzi che ha finanziato gran parte della sua attività politica, pur non essendo formalmente un partito.

Al netto dei suoi sviluppi, la vicenda ci dà la possibilità di riflettere su un tema dirimente per la qualità della democrazia nel nostro Paese, vale a dire quello di come si debba e si possa finanziare l'attività dei partiti o più in generale di chi fa politica.

Ormai 25 anni fa, nel 1993, uno storico referendum popolare sancì, con l'appoggio di oltre il 90% dei votanti, l'abolizione del finanziamento pubblico dei partiti. Come in tanti altri casi, il Palazzo ci impiegò 20 anni per recepire questa decisione e solo nel 2014, durante il governo Letta, venne definitivamente approvata la legge che formalmente aboliva il finanziamento pubblico ai partiti. È una legge tuttora in vigore, che solo formalmente, appunto abolisce questa forma di finanziamento, ma che di fatto lo ripropone in forme diverse.

Chi finanzia i partiti ha infatti diritto a sconti di imposta attraverso specifiche detrazioni (finanziate dalla fiscalità generale) oppure può scegliere di destinare il proprio 2 per mille, invece che al finanziamento della spesa pubblica, a uno specifico partito. Continua a pag. 51

Salvi i lavoratori di Almaviva Whirlpool, parte la trattativa

Lavoro, Napoli respira: confermati i 147 contratti del call center Regione e Invitalia pronte a un piano per la fabbrica di lavatrici

Champions De Laurentiis: «Bravi tutti. Le multe? Ne parliamo tra noi»



Allan, autore di una splendida prestazione a Liverpool, in un contrasto con Mané

Il riscatto del Napoli a Liverpool

Roberto Ventre Inviato a Liverpool

Il Napoli riparte da Liverpool. È importante il punto conquistato in Champions (1-1), dopo il vantaggio ottenuto da Mertens. Servizi da pag. 22 a 25

Il punto

Il cuore ritrovato un calcio alla crisi

Francesco De Luca a pag. 50

Le pagelle

Koulibaly e Allan la diga azzurra

L'inviato Taormina a pag. 21

Il fenomeno

Letizia e le altre ragazzine rapite sulle chat di incontri

Valentino Di Giacomo

«Mamma vado a messa», ma invece fa perdere le sue tracce mandando in angoscia i genitori. Letizia Diana David, 17 anni, una ragazzina di origini romene, aveva conosciuto un uomo più grande di lei attraverso un gruppo di Whatsapp. Lui, un romeno di 27 anni, si sospetta abbia portato la minorenni in Germania. È una delle tante storie di ragazzine scomparse a seguito degli incontri in chat. A pag. 13

«Salva-Stati», è rissa a Bruxelles rispunta la stretta sul debito

Lite alla Camera, il governo punta al rinvio della firma ma la Ue ci riprova con le regole già bocciate dall'Italia

Non c'è pace per il «Salva-Stati». A Bruxelles ritorna la stretta sul debito e il ministro Gualtieri, alla Camera, difende l'intera sul fondo salva-Stati: «Ne goziato chiuso ma non firmato». Lega e Fratelli d'Italia protestano, con lanci di sedie in Aula. Conte e Di Maio sono per lo slittamento. La riforma è in agenda per il 4 dicembre, possibile il rinvio. È spunta un allegato per calcolare se i debiti pubblici dei Paesi euro possono considerarsi sostenibili. Bassi e Conti a pag. 5

L'inchiesta Open

Renzi contro i pm «Democrazia ferita» Il prestito restituito

L'ex premier Matteo Renzi, leader di Iv, sbotta alla notizia della perquisizioni della procura di Firenze nelle case dei finanziatori di Open, fondazione renziana: «Democrazia ferita». Jerkov e Errante alle pag. 8 e 9

Le inchieste del Mattino

Il calvario della metro di Napoli treni rotti e vecchi di trent'anni

Paolo Barbuto

Tra treni rotti, inservibili, fermi in officina e scartati dei vettori in servizio è davvero un calvario quello della metro di Napoli. Eppure tutto accade nella terza città d'Italia. Sta per cambiare qualcosa? Sono in arrivo 19 nuovi treni, li stanno costruendo in Spagna, anche il sindaco de Magistris è andato a seguire i lavori in officina. Ma, nell'attesa, occorre fare i conti ancora per un bel po' con i vagoni di oggi e la loro usura. A pag. 28

I trasporti del futuro

A CHI FA PAURA L'AUTOBUS SENZA PILOTA

Antonio Pescapé

I veicoli a guida autonoma sono (finalmente) arrivati anche nel nostro Paese. E precisamente sono arrivati a Merano dove è già in corso l'esperimento. Continua a pag. 51

Black Friday limited edition advertisement for Passalacqua coffee, featuring a shopping cart and promotional text.





Il Messaggero



€ 1,40* ANNO 141-N° 328 ITALIA

NAZIONALE



Giovedì 28 Novembre 2019 • S. Fausta

IL GIORNALE DEL MATTINO

mentale le notizie su ILMESSAGGERO.IT

Lo studio
Dai giganti del web solo 76 milioni di tasse in Italia, nel mondo "evasi" 75 miliardi
A pag. 18



Musei, la riforma
Franceschini rilancia l'autonomia da Villa Giulia all'Appia Antica
Larcan a pag. 23



Oggi Europa League
Mezzo miliardo per comprare il 10%: il ManCity è il club più ricco del mondo
Saccà nello Sport



Il Messaggero
BEEP!!!
motori.ilmessaggero.it

Soldi alla politica
Finanziamenti come peccato quel tabù da rimuovere

Paolo Balduzzi

Quando si parla di giustizia, in questo Paese, non sembrano esistere le mezze misure. C'è un indubbio e pervasivo clima giustizialista che pervade tutto e che rende non solo l'aria irrespirabile e la vita impossibile ai più. Gli ultimi esempi di questa deriva ce lo fornisce per ultima la vicenda politico-giudiziaria scaturita da "Open", la fondazione vicina a Matteo Renzi che ha finanziato gran parte della sua attività politica, pur non essendo formalmente un partito.

Al netto dei suoi sviluppi, la vicenda ci dà la possibilità di riflettere su un tema dirimente per la qualità della democrazia nel nostro Paese, vale a dire quello di come si debba e si possa finanziare l'attività dei partiti o più in generale di chi fa politica.

Ormai 25 anni fa, nel 1993, uno storico referendum popolare sancì, con l'appoggio di oltre il 90% dei votanti, l'abolizione del finanziamento pubblico dei partiti. Come in tanti altri casi, il Palazzo ci impiegò 20 anni per recepire questa decisione e solo nel 2014, durante il governo Letta, venne definitivamente approvata la legge che formalmente aboliva il finanziamento pubblico ai partiti. È una legge tuttora in vigore, che solo formalmente, appunto abolisce questa forma di finanziamento, ma che di fatto lo ripropone in forme diverse.

Continua a pag. 16

Rissa sul debito, ipotesi rinvio

►Gualtieri alla Camera difende l'intesa sul fondo salva-Stati: «Non modificabile ma non firmata» Lega e FdI all'attacco. Conte e Di Maio per lo slittamento. Allarme sui conti da un allegato nascosto

ROMA Rissa alla Camera sulla riforma del fondo salva-Stati, ipotesi rinvio. Bassi e Conti alle pag. 2 e 3

Ordinanza della Regione: «La sindaca scelga subito o la denunciamo»



Caos rifiuti, Raggi "commissariata"
5 giorni per trovare nuovi impianti

Roma invasa dai rifiuti, la sindaca Raggi "commissariata".

De Cicco ed Evangelisti a pag. 8

L'inchiesta su Open

Renzi contro i pm: «Democrazia ferita»
Il prestito da 700 mila euro «restituito»

Barbara Jerkov

Un'accuse durissimo di fronte alla notizia delle perquisizioni della procura di Firenze nelle case dei



finanziatori di Open, la fondazione renziana. Per Matteo Renzi è un vero e proprio attacco alla «separazione del potere».

A pag. 6
Errante a pag. 7

Scuola d'eccellenza per governare Roma: la scossa anti-declino

►Il progetto di Rutelli fuori dai giochi di partito
«Garantire la competenza con corsi e attestati»

Mario Ajello

«Per far funzionare la Capitale serve conoscere i meccanismi, le leggi che la regolano, le procedure che la muovono o che la bloccano, la storia, l'urbanistica, il tessuto economico». E allora, l'idea di Rutelli è quella di istituire una vera e propria Scuola di servizio civico. Così ha deciso di chiamarla.

Alta velocità

La Spagna sceglie i Frecciarossa Fs

Roberta Amoroso

Alta velocità, Fs arriva in Spagna dal 2022 con i Frecciarossa. A pag. 17
Di Branco a pag. 17

Il mondo di Mika

Mika: «Io figlio dell'Europa, non la riconosco più»

Con questo articolo la popstar comincia la collaborazione con il Messaggero.

Mika

Ma madre è libanese, mio padre americano. In me convivono l'educazione anglosassone, ricevuta a scuola, e il temperamento libanese, molto più vicino a quello dell'Europa continentale.

Continua a pag. 21



IL CAPRICORNO
TROVA RISPOSTE

Buongiorno, Capricorno! Soci e colleghi non sono d'accordo con la vostra visione delle cose e un confronto è necessario. In certe situazioni, un avvocato potrebbe servire, però conviene attendere Giove del giorno 2. Intanto oggi si presenta una Luna affettuosa e amorosa, grazie a Venere nel segno e all'appassionata assistenza di Marte-Urano, troverete la risposta che cercate. Anche il coniuge va bene. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo all'interno

* € 1,20 in Umbria, € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nella provincia 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

GIOVEDÌ 28 novembre 2019
1,60 Euro

Nazionale

FONDATO NEL 1885
www.ilrestodelcarlino.it



Emilia Romagna e Marche: la nuova crociata parte da Ravenna

«Basta coi graffiti ripuliamo le città»

Mancini, Rosato, Servadei e commento di Baroncini alle pagine 6 e 7



Noi tartassati, colossi web impuniti

Da Google ad Amazon, in Italia hanno pagato solo 64 milioni di imposte. Il rapporto: dal 2014 elusi 74 miliardi **Troise** a pagina 2

Ben venga la web tax

Un oltraggio che non si può più tollerare

Raffaele Marmo

I numeri hanno una loro forza che le parole possono rincorrere e accompagnare, ma non sostituire. Ebbene, il fisco italiano ha incassato «solo» 64 milioni di euro da 15 giganti globali del web e dei social con filiali nel nostro Paese. Verrebbe da dire: c'è bisogno di aggiungere altro? Sì, c'è bisogno di gridare da parte di tutti i contribuenti onesti che si tratta di un oltraggio, di uno schiaffo doloroso alla verità e all'equità. Sì, c'è l'esigenza di confrontare quella infinitesima e offensiva cifra con quanto versano (e sono costrette a versare) le nostre imprese.

Continua a pagina 2

L'OCSE BOCCIA L'ITALIA: DOVETE LAVORARE FINO A 71 ANNI



Marin a pagina 3

Fra Bologna e Trento

Gioco erotico su Skype: lo vede morire in diretta

N. Bianchi a pagina 11

LA PROCURA SULL'EX NAR

Strage del 2 agosto Chiesto l'ergastolo per Cavallini

Bianchi a pagina 20 e in Cronaca

Sos infortuni: Medel in dubbio

Il Bologna è ko Allarme titolari: 40 milioni in infermeria

Giordano in Cronaca



Grana fondazione e un prestito di 700mila euro

Renzi all'attacco dei pm Scoppia il caso della villa

Brogioni, Polidori e commento di De Robertis alle p. 4 e 5



Reggio Emilia: portiere di colore, danno e beffa

Va via per i cori razzisti Il giudice lo squalifica

Barilli a pagina 17



GIOVEDÌ 28 NOVEMBRE 2019
IL SECOLO XIX



QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXIII - NUMERO 273, 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

UN GENOVESE PARTECIPÒ AI PRIMI SCAVI
La scoperta del capitano Caviglia
il marinaio che cercava piramidi
MARCO ZATTERIN / PAGINA 48



ARGENTO VIVO
Il lessico si adegua ai tempi
Così l'anziano diventa senior
ENRICO TESTA / PAGINA 49



Table with 2 columns: Category and Page number. Includes sections like Liguria/Isobata, Politica, Cronache, etc.



URSULA E LA SUA SQUADRA: È NELLE LORO MANI IL FUTURO DELL'EUROPA
BRESOLINI / PAGINA 11

IL PRESTITO DA 700 MILA EURO
Renzi, si indaga
anche sulla casa
Lui contrattacca:
parlerò in Senato

C'è un'inchiesta sulla casa acquistata da Matteo Renzi a Firenze. Una vicenda distinta da quella sulla Fondazione Open. L'indagine riguarda un prestito di 700 mila euro, poi restituito, chiesto dall'ex premier a una famiglia di imprenditori, i Maestrelli. «Mi trattano come il mostro di Scandicci», è la reazione di Renzi, che chiede di parlare in Senato sulla Fondazione Open: «Chi decide che cosa è un partito politico? I magistrati?».

INTERVISTA CON L'AD TOMASI: PRONTI A DIALOGARE CON IL MINISTERO SUI PEDAGGI DA CANCELLARE IN LIGURIA

Autostrade: «I viadotti sono sicuri
Via le concessioni? Danno all'Italia»

La Procura apre però altre due indagini per lavori non fatti su cinque ponti e sui sospetti di report falsati. Forse oggi sarà riaperta parzialmente la A6. Toti e i danni del maltempo: è l'autunno più piovoso dal 1953

DANIELE GRILLO E MATTEO INDICE
«Tutti i viadotti della rete autostradale gestita da noi sono sicuri, lo garantisco, ma reagiremo a ogni segnalazione di criticità. Il crollo del Morandi? Era un'opera sotto il nostro controllo, non ha giustificazione». Il nuovo amministratore delegato di Autostrade per l'Italia Roberto Tomasi rilascia per la prima volta un'intervista.
SEGLIE / PAGINA 3
COSTANTE, DI MATTEO, FREGATTI, E ROSSI
ESCLUSIVI / PAGINE 2-7

SCIOPERO A GENOVA
Matteo Dell'Antico
Portuali- trasportatori, tensioni e traffico ko
Interviene il prefetto

Nel porto di Pra', messo a dura prova dai problemi del traffico, si rischia lo scontro tra i camionisti in coda e i portuali in sciopero. Il prefetto media e i toni si abbassano.
L'ARTICOLO / PAGINA 4



«TRENI TROPPO AFFOLLATI SULLA FOSSANO-SAVONA»
AGGIUNTI 140 NUOVI POSTI
L. BARBERIS / PAGINA 8

IL REPORTAGE
Marco Menduni / INVIATO A VARAZZE
L'entroterra si sgretola
«Alcune strade franate sono irrecuperabili»

Le cicatrici delle frane segnano il potente ligure. E il sindaco di Varazze Alessandro Bozzano avverte: alcune strade sono irrecuperabili, bisogna pensare a delle alternative.
L'ARTICOLO / PAGINA 7



INVESTIMENTO DA 27 MILIONI
La sfida di Amico:
«Genova capitale
nell'assistenza
ai mega-yacht»

Il cantiere Amico cresce e punta tutto su Genova. Oggi sarà inaugurato un avveniristico shiplift, infrastruttura di alleggio in grado di movimentare imbarcazioni fino a 95 metri. Una sorta di ascensore per mega-yacht. Il presidente Alberto Amico: «Se questa città non vuole essere colonizzata dalle multinazionali deve investire. Noi lo abbiamo fatto».
F. FERRARI / PAGINA 16

AURUM 1982
COMPRO ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO
Genova - Corso Buenos Aires 81 r

BUONGIORNO
Lo scorso gennaio Giuseppe Dorice è stato preso per il collo dal patrigno e ucciso a bastonate in testa. Aveva sette anni. Il patrigno lo malmenava spesso e la madre, è stato detto ieri al processo, taceva per tutelare, dei due, il più forte. Nel piolo più basso di una scala di forze e debolezze stava il bambino. I bambini sono sempre in fondo a quella scala, e siccome sono bambini non hanno nemmeno la forza di parlare di sé, come categoria, di invocare giustizia cumulativa, severità delle leggi, di puntare il dito contro gli adulti che li umiliano. Il picchiano, li ammazzano, e soltanto perché sono più deboli ed è più facile. Anche fra loro, di frequente, si regolano così: il bambino più grande spinge giù dall'altalena il bambino più piccolo. Ogni nostro giorno è il racconto di una forza che si abbatte su una debolezza, gli uomini che picchiano le donne, gli insegnanti che picchiano gli alunni, gli infermieri che picchiano gli anziani e, pure se non scorre il sangue, è il racconto di un forte che ha la meglio su un debole, fosse pure per la moneta negata con disprezzo a un accattone. La forza che tutti noi usiamo origina semplicemente da una occasionale debolezza altrui, lo sappiamo dai tempi di Omero, e infatti, così omericamente, appena l'assassino di Giuseppe finì in catene e fu chiamato mostro, ed era a sua volta sceso al piolo più basso, su di lui calò la forza dell'indignazione e della moltitudine che invocò la pena di morte e, potendo, lo avrebbe linciato lì per lì, purché fosse ammanettato. La differenza fra i deboli e i forti, è che i forti non sanno a quale prezzo lo sono. —

Sul piolo più basso
MATTIA FELTRI

AURUM 1982
COMPRO ORO e ARGENTO
SEDE STORICA
SERVIAMO TUTTI
COMPRIAMO TUTTO
Genova - Corso Buenos Aires 81 r





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Fisco e contribuenti
Ruffini va verso il rientro alla guida dell'agenzia delle Entrate

Rapporti Nordest
All'Hydrogen Park di Marghera gli eco-combustibili

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



Mobili e Parente — a pagina 8



ABOVE & BEYOND

FTSE MIB 23485,03 -0,26% | SPREAD BUND 10Y 168,70 +5,50 | €/€ 1,1009 -0,10% | BRENT DTD 66,10 -0,30% | Indici&Numeri → PAGINE 38-41

Banche, numeri shock Margini a picco e tagli per 5 miliardi

CREDITO IN ITALIA
Rapporto di Oliver Wyman: in cinque anni i ricavi diminuiranno del 10%

«Con poca crescita e tassi bassi occorre rivoluzionare il modello di business»

Tra le ricette: una revisione dei costi pari a 70mila addetti e 7mila agenzie

Edizione chiusa in redazione alle 22

Per le banche italiane si impone una discontinuità industriale, alla luce di uno scenario che nel migliore dei casi prevede poca crescita e tassi bassi: la media degli istituti voterà una riduzione dei ricavi, in termini di margine di intermediazione, del 10%, con punte del 15% per quelli più esposti su credito e titoli di stato. Occorrerà quindi un ripensamento totale del business model. È la ricerca della società di consulenza Oliver Wyman, che nel rapporto dal titolo «Banche Italiane su un piano inclinato» fornisce cifre precise: 5 miliardi di costi da tagliare nei prossimi cinque anni per restare con la (scarsa) redditività attuale. Una riduzione che corrisponde a 70mila persone e 7mila filiali in meno. **Graziani** — a pag. 15

R&S MEDIUMBANCA

Dai colossi del web soltanto 64 milioni di tasse pagate in Italia

Antonella Olivieri — a pagina 18

Manovra, caccia a 1,3 miliardi Bagarre alla Camera sul salva Stati

LEGGE DI BILANCIO

Quantificate le risorse necessarie per gli sconti Di fiscale: 730 più ampio

Dalle autozele dell'alla sugar tax, dalla plastic tax al pacchetto enti locali le modifiche del governo per rivisitare la manovra valgono complessivamente 1,3 miliardi. Intanto cresce la tensione sulla riforma del Mes (il meccanismo salva Stati Ue): alla Camera sfiorata la rissa, seduta sospesa. Qualiter: la firma slitta a febbraio 2020 «ma il negoziato è chiuso». **Alf. pag. 23**

135,2 Il commento
Più flessibilità in cambio del via libera dell'Italia alla riforma del Mes
Il rapporto tra il debito pubblico e il Prodotto interno lordo nel 2020 secondo le stime del governo contenute nell'ultimo Documento di economia e finanza. Il dato è previsto in lieve calo rispetto al 135,7% stimato per il 2019
di **Gustavo Piga** — a pagina 22

PICCOLI COMUNI



Emiciclo. L'incontro dei sindaci dei Comuni Italiani alla Camera dei deputati

Sindaci, indennità minima di 1.400 €

Indennità minima, variabile fra 1.400 e 1.500 euro netti, ai sindaci dei piccoli Comuni. La finanziaria di decreto fiscale con un emendamento Pd. Il via libera governativo alla richiesta portata avanti da Ali e Anci per un'«indennità di dignità» condice l'intesa di fondo raggiunta ieri sulla manovra nell'incontro a Palazzo Chigi fra il premier Conte e i sindaci. Sarà avviata inoltre la restituzione della vecchia spending review da 560 milioni all'anno che la legge prevedeva fino al 2018, ma che nel silenzio è stata confermata per quest'anno: nel 2020 arriveranno 100 milioni. **Trovati** — a pag. 3

PANORAMA

STRASBURGO

Dal Parlamento Ue si alla Commissione Von der Leyen

Via libera dal Parlamento europeo alla Commissione europea targata Ursula von der Leyen. Nel programma annunciato dalla presidente tedesca, il completamento dell'unione bancaria, interventi per contrastare il cambiamento climatico (un appello per Venezia sommersa), un rinnovato impegno per l'accoglienza dell'immigrazione. Lo sfogare politico della nuova Commissione, è «l'Europa può». **a pagina 2**

ADEMPIMENTI

Dichiarazioni il 2 dicembre: ultime verifiche per evitare reati

Ambrosi e Iorio — a pag. 26

ALTA VELOCITÀ

Trentitalia, il Frecciarossa si aggiudica gara in Spagna

Trentitalia sbarca in Spagna per servizi alta velocità con il Frecciarossa 1000. Il consorzio Ibsi (Trentitalia e Air Nostrum) è stato selezionato come primo operatore privato ad accedere nel mercato Iberico. L'inizio del servizio commerciale è previsto per gennaio 2022. **a pagina 12**

DOMANI IN EDICOLA

Moda e cinema. Accorsi protagonista di «Il»

Domani in edicola il numero di dicembre di Il, il magazine maschile del Sole 24 Ore. Protagonista l'attore Stefano Accorsi: dai maglioni in cashmere a collo alto ai cappotti, dall'abito formale allo smoking, Accorsi recita sul set della Cineteca di Bologna. **a pagina 14**

STATO E MERCATO

IMPENSABILE RISUSCITARE I SUCCESSI DELL'IRI

di **Valerio Castronovo**

Probabilmente non è solo il ministro dello Sviluppo economico Stefano Patuanelli a ritenere che potrebbe servire un ritorno all'Iri per proteggere e rivitalizzare la nostra industria manifatturiera e il suo indotto. Ma, anche se quest'ipotesi fosse realizzabile, l'ente che, per quasi settant'anni ha operato sotto le insegne dello Stato, non potrebbe ripetere la stessa performance che ha caratterizzato la sua attività in alcune fasi salienti della economia italiana. Tanto profondamente è cambiato negli ultimi vent'anni lo scenario internazionale e sono emersi nuovi paradigmi tecnologici. Di certo l'Iri ha svolto un ruolo di primo piano nella storia italiana: a cominciare dall'opera di salvataggio dal dissesto di tante imprese di grossa stazza, che seppe attuare durante la Grande crisi degli anni Trenta. **— Continui a pagina 22**

RANGE ROVER VELAR
landrover.it



Consumi da 5,8 a 11,6 (l/100 km ad emissioni CO₂ da 152 a 270 g/km. Dal secondo ciclo combinato NEDC, standard.

Maxi ingorgo a Genova e in Liguria Caos perizie sui viadotti a rischio

EMERGENZA

La ministra De Micheli: «Rivedere rapidamente le concessioni»

Ancora maltempio in Liguria e ingorghi per le autostrade percorribili solo su una corsia o interrotte. La Procura di Genova ha aperto una nuova inchiesta per omessi lavori e attende il deposito delle perizie sui viadotti Fadda e Pecteti della A6. La ministra della Infrastrutture, De Micheli, rivedere rapidamente le concessioni autostradali. **— Servizi a pagina 5**

SALVATAGGI

Alitalia vola a vista: sul tavolo del Governo anche l'ipotesi di un riassetto
Dragoni — a pag. 17

EX ILVA

Taranto, la burocrazia tiene fermi 1,1 miliardi di progetti pubblici
Palmiotti — a pag. 6

RIBALTONO IN VATICANO

Papa Francesco nomina Barbagallo alla vigilanza

Carmelo Barbagallo, già capo della Vigilanza della Banca d'Italia, è il nuovo presidente dell'Autorità d'informazione finanziaria del Vaticano. Lo ha nominato Papa Francesco. Bankitalia «esprime profondo apprezzamento per il lavoro svolto in questi anni. La

sua nomina consolida il proficuo rapporto di collaborazione da tempo in essere con l'Autorità Vaticana». Nel luglio scorso a Barbagallo era stato affidato l'incarico di consulente del Direttore per i rapporti con i Sim, la Vigilanza della Bca. **Carlo Marvelli** — a pag. 21

nòva.tech

IDEE E PRODOTTI PER L'INNOVAZIONE



Edifici intelligenti, ora diventano interfacce digitali

Gli edifici "intelligenti" che sfruttano le applicazioni dell'Internet of Things per rendere più confortevoli e sostenibili gli ambienti sono qualcosa di più di una tendenza, visto che rappresentano un tassello fondamentale delle città connesse. È un mercato che tra il 2018 e il 2025 crescerà di oltre il 30% all'anno. **Gianni Rosconi** — a pag. 39

ILSOLE24ORE.COM

24+
ONLINE
Fatti, notizie, approfondimenti, gallery e video: l'informazione diventa Premium





IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Giovedì 28 novembre 2019
Anno LXXV - Numero 328 - € 1,20
S. Giacomo della Marca sacerdote

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 + Ciociaria Oggi €1,50 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20 - ISSN 0391-6900

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

Conte ci tira la fregatura

Rissa ieri alla Camera quando si scopre che è imm modificabile quel Mes a cui il premier ha dato l'ok. L'Italia dovrà pagare i guai degli altri Paesi, ma non potrà avere un euro in caso di crisi finanziaria

Il Tempo di Osho

L'erede della Raggi? Uscirà dalle Frattocchie di Rutelli

Bincher a pagina 6



DI FRANCO BECHIS

Un altro giorno alla Camera dei deputati si parlava di terremotati e l'aula era tristemente vuota. Ieri no, era piena. Ma sembrava un ring di boxer: la discussione è un po' trascinata, gli animi si sono scaldati e giù botte con un deputato che si è messo a brandire perfino una sedia contro gli avversari. Lo stile non è commendevole, ma qualche ragione c'era per essere un pizzico alterati. I deputati (...)

segue a pagina 8

Contro i furbetti Gli onorevoli col cartellino

Fdl chiede i badge per incastrare i parlamentari lavativi

La Rosa a pagina 5

Accerchiato Assalto a Renzi Spunta la villa

Ci si mette pure l'Espresso «Matteo ha preso casa con un prestito da Open»



alle pagine 2 e 3

La proposta Un ministero per il Made in Italy

I professionisti vogliono maggiore tutela per i nostri prodotti

Caleri a pagina 7

La nomina In Vaticano arriva mister Bankitalia

Barbagallo va all'Aif Bergoglio si affida all'ex di Palazzo Koch

Frasca a pagina 9

Almeno a Natale stiamo senza rifiuti per strada

La chiusura di Colferro slitta a gennaio. Ma il Campidoglio ha 12 giorni per trovare nuovi siti

La maledizione di Arce

Non regge il cuore del padre di Serena

Nicoletti a pagina 11

Arriva l'ultimatum della Regione al Campidoglio. In cambio della proroga fino al 15 gennaio della chiusura della discarica di Colferro, la Pisana obbliga il Comune a trovare siti alternativi per il conferimento dei rifiuti entro dodici giorni. Insomma, le vacanze di Natale sono salve e i romani potranno passare le feste senza immondizia in strada. Ma l'esplosione dell'emergenza pare essere solo rinviata.

alle pagine 14 e 15

Rapine e botte ai coetanei

Preso la banda di bulli terrore di Roma Nord

Mariani a pagina 18

fincopp **INTEGRAZIONE** **20 ANNI**

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

SEGRETERIA ORGANIZZATIVA
Ketty De Pasquale
080.5093389 - segreteria@fincopp.org
www.fincopp.org

Il diario
di Maurizio Costanzo

Lunedì 25 novembre è stata la giornata contro la violenza alle donne. Ne parliamo adesso, dopo tre giorni, dal momento che ogni quarto d'ora, ripeto quarto d'ora, una donna subisce un abuso o peggio. I femminicidi sono, in dieci mesi, numericamente troppi. Ma ne sarebbe sufficiente uno solo per gridare. Lo dico contro di me, ma si dovrebbe cominciare a fare a meno degli uomini. Difficile, infatti, leggere di un maschiaccio o di un abuso nei confronti di un uomo. Il maschio che si ritiene invincibile, dovrebbe imparare a fare i conti col proprio antico disagio. Solo se sei in difficoltà picchi e uccidi. Le donne, evidentemente, con il solo esistere, mettono l'uomo in difficoltà.

Giovedì 28 Novembre 2019
Nuova serie - Anno 29 - Numero 281 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano
*Grafica industriale con Marketing Oggi (Italia) oggi € 2,30 + Marketing Oggi € 0,90

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



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

WHISTLEBLOWING
La segnalazione degli illeciti si estende ad appalti e finanza
Fedana a pag. 33

DECRETO FISCALE
Lotteria degli scontrini, rischia controlli chi non la fa
Bartelli a pag. 34

L'ANNUNCIO DI BUFFAGNI
Polizza assicurativa obbligatoria per il cda
Damiani a pag. 39

SU WWW.ITALIAOGLI.IT
Decreto fiscale - Gli ultimi emendamenti depositati dai relatori
Whistleblowing - La nuova direttiva europea
IO ONLINE - Cartelle - La decisione della Corte di cassazione sulle modalità di notifica

Il Nobel Stiglitz a ItaliaOggi: la Germania deve smetterla di tener pigiato il freno dello sviluppo
Alessandra Ricciardi a pag. 7

ItaliaOggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Dai big del web il 2,7% in tasse

In Italia nel 2018 le multinazionali digitali hanno fatturato 2,4 miliardi di euro ma hanno versato solo 64 milioni di imposte. E sanzioni per 39 milioni

In Italia, nel 2018, le multinazionali digitali hanno fatturato 2,4 miliardi di euro. E versato imposte per 64 milioni di euro, pari al 2,7% del fatturato (59 mln nel 2017), ma hanno pagato sanzioni all'erario per 39 mln di euro (73 mln nel 2017). Il fatturato italiano rappresenta lo 0,3% del totale mondiale delle cosiddette web soft che nel 2018 a livello globale hanno macinato utili per 110 mld di euro.

Bartelli a pag. 35

ESODO DI MASSA
I giovani Pd siciliani stanno emigrando verso Renzi
Merli a pag. 6

Il flirt politico fra la Merkel e Macron si è trasformato in una rissa implacabile



di PIERLUIGI MAGNASCHI
I media più autorevoli sono finiti (o sono voluti finire) nella trappola. Essendo da sempre impegnati a descrivere l'Europa come il paradiso politico per eccellenza, dove si scambiano solo convenevoli fra persone ben educate e non si litiga mai (i politici possono litigare, per questi analisti, solo a livello nazionale ma mai a livello continentale). Questi analisti trasfigurano i conflitti comunitari in semplici scaramucce o banali scivoloni, subito superabili con un aiuto scoccorvole e un sorriso beneaugurante. Dopo una lunga collaborazione, mai priva però di asperità, spesso abilmente

continua a pag. 5

DIRITTO & ROVESCIO

Elisè Gruber ha scritto un libro appassionato contro la società maschilista che impedisce, alle donne capaci, di emergere nelle carriere di prestigio. Ma la Gruber non è solo un'analista di questo tempo sociale. È una intellettuale che, in prima persona, sa autorevole *talk show*, Otto e mezzo, su La7. E quindi lei potrebbe, se volesse, dare spazio alle donne giornaliste o politiche sulla sua trasmissione dove invece le interlocutrici donne sono oggi pari a circa il 10%. Forse la Gruber non conosce donne brux. Sarebbe strano ma è possibile. C'è una eccezione qualsiasi, ma sono molte di più. Maria Teresa Melli, Monica Guerzani e Paola di Carlo del Corriere, Liana Milesi de la Repubblica, Antonella Chiaro del Foglio, Melania Riccio e Assunta Barbato di Libero, Alessandra Ricciarini di ItaliaOggi, Angela Zappalà di MY, Lisa Palmerin del Sole e così via. Se la Gruber non pensa almeno al 50% le sue interlocutrici su La7 (ma una certa femminista direbbe questo sbarrò) vuol dire che la Gruber è maschilista. Che non è un'eccezione, intendiamoci bene, ma solo una constatazione.

Dis. graf. - Design - F. G. P. in. pag. 10 - Dis. graf. - Design - F. G. P. in. pag. 10



LA NAZIONE

GIOVEDÌ 28 novembre 2019
1,60 Euro

Nazionale

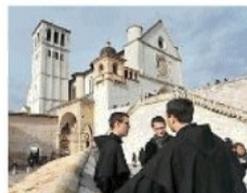
FONDATA NEL 1859
www.lanazione.it



Assisi celebra l'anniversario della ricostruzione post sisma

Basilica, tetto del mondo Vent'anni fa la rinascita

Miliani a pagina 8



Noi tartassati, colossi web impuniti

Da Google ad Amazon, in Italia hanno pagato solo 64 milioni di imposte. Il rapporto: dal 2014 elusi 74 miliardi

Troise a pagina 2

Ben venga la web tax

Un oltraggio che non si può più tollerare

Raffaele Marmo

I numeri hanno una loro forza che le parole possono rincorrere e accompagnare, ma non sostituire. Ebbene, il fisco italiano ha incassato «solo» 64 milioni di euro da 15 giganti globali del web e dei social con filiali nel nostro Paese. Verrebbe da dire: c'è bisogno di aggiungere altro? Sì, c'è bisogno di gridare da parte di tutti i contribuenti onesti che si tratta di un oltraggio, di uno schiaffo doloroso alla verità e all'equità. Sì, c'è l'esigenza di confrontare quella infinitesima e offensiva cifra con quanto versano (e sono costrette a versare) le nostre imprese.

Continua a pagina 2

L'OCSE BOCCIA L'ITALIA: DOVETE LAVORARE FINO A 71 ANNI



Marin a pagina 3

Firenze

Violenza in Oltrarno Accoltellata una coppia

Spano in cronaca

FIRENZE

Scuola, l'appalto delle mense scatena la protesta

Servizio in cronaca

Fiorentina

Chiesa apre al rinnovo dopo un vertice con i dirigenti

Marchini nel Qn



Grana fondazione e un prestito di 700mila euro

Renzi all'attacco dei pm Scoppia il caso della villa

Brogioni, Polidori e commento di De Robertis alle p. 4 e 5



Reggio Emilia: portiere di colore, danno e beffa

Va via per i cori razzisti Il giudice lo squalifica

Barilli a pagina 17

Oggi a € 1,50
con
Scienze

Giovedì
28 novembre 2019
Anno 44 - N°281

la Repubblica

LONGINES®

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli

FRANS TIMMERMANS

“L’Europa sarà verde e l’Italia ora si svegli”

Intervista al vicepresidente della Commissione Ue: “Ambiente e big data al centro della nuova rivoluzione industriale: così batteremo i sovranisti”

Von der Leyen: Venezia sott’acqua, resta poco tempo



▲ La Commissione Ue Ursula von der Leyen e Frans Timmermans (quarta e quinto da sinistra) FABRIZIO SPINAZZI/EPRA

di **Alberto D’Argenio**

Frans Timmermans, vicepresidente esecutivo della nuova Commissione Ue, dovrà realizzare il *Green new deal*, il grande piano per salvare ambiente e industria di fronte al cambiamento climatico. **alle pagine 2 e 3**

Il discorso della leader

Ursula avvisa Trump e la Cina

di **Andrea Bonanni**

Ursula von der Leyen ha disegnato ieri una Ue che si tinge di verde e che scommette tutto sulla propria capacità di diventare leader mondiale nelle trasformazioni epocali che stiamo già vivendo. Il Parlamento europeo l’ha premiata con una maggioranza di due terzi dei voti. Solo l’estrema destra e l’estrema sinistra le hanno detto no. **● a pagina 31**

ROTTURA CON IL GOVERNO

Autostrade La revoca più vicina

Anche il Pd pronto a ritirare la concessione Salva-Stati, scoppia la rissa alla Camera

Altan

IL GOVERNO SCRICCHIOLA. CHI HA FATTO I CONTROLLI?



di Cuzzocrea, De Marchis, Filetto, Livini e Milella **● alle pagine 4, 6 e 7**

Inchiesta dell’Espresso

Renzi, un prestito per comprare casa da un imprenditore nominato in Cdp

di Bocci, Casadio e Serranò **● alle pagine 10 e 11**

LONGINES®

Info: 800 361 094
Conquest Classic

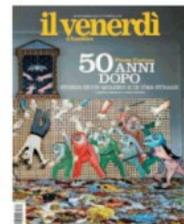
Bloccate le nomine

Nella Rai dei veti va in onda il Paese immobile

di **Sebastiano Messina**

Non sarebbe una notizia che oggi la Rai sia ancora una volta paralizzato dai veti e dalle voglie dei partiti, se stavolta a farlo non fossero proprio i feroci censori che ieri promettevano di cambiare tutto. **● a pagina 12 con un articolo di Lauria**

Domani sul Venerdì



Piazza Fontana Un quadro 50 anni dopo

Il dibattito

Quando eravamo tutti uguali

di **Ezio Mauro**

Di quanta eguaglianza ha bisogno una democrazia per mantenere le sue promesse? Una misura non c’è, salvo quella inventata dal buonsenso pratico degli antichi sulla dimensione ideale della città democratica. **● alle pagine 34 e 35**

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

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

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

NZ



Tff Tre fratelli e i genitori imperfetti nel primo film di Ginevra Elkann

FULVIA CAPRARA - P. 24

Tuttigusti Che strano il panettone con la 'nduja o fragole e formaggio

MIRIAM MASSONE - P. 27



Champions Napoli, 1-1 col Liverpool L'Eurolinter in trionfo a Praga: 3-1

CONDIO E D'ORSI - PP. 34 E 35



LA STAMPA

GIOVEDÌ 28 NOVEMBRE 2019



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N.325 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, DCB-TO II www.lastampa.it GNN

LA PROCURA DI GENOVA: OMESSI LAVORI SU ALTRI CINQUE VIADOTTI, PERICOLO DI CEDIMENTI IMPROVVISI

Autostrade: i ponti sono sicuri

L'Ad Tomasi: "Non cerchiamo scuse e siamo pronti a fare tutte le verifiche che saranno necessarie"

DANIELE GRILLO MATTEO INDICE

Tutti i viadotti della rete autostradale gestita da noi sono sicuri, lo garantisco, ma reagiremo a ogni segnalazione di criticità. E le dichiarazioni rese dall'ex capo delle manutenzioni di Autostrade non trovano riscontro nei nostri manuali. Toglierci le concessioni sarebbe incomprensibile per il patrimonio che rappresentiamo in questo Paese, ma ragioniamo su aspetti tecnici. Il crollo del Morandi?

Era un'opera sotto il nostro controllo, non ha giustificazione". Il nuovo amministratore delegato di Autostrade per l'Italia Roberto Tomasi rilancia per la prima volta un'intervista. Si sente di garantire gli automobilisti e la loro sicurezza? «Per il lavoro svolto finora sì. Non significa che non reagiremo a ogni segnalazione. Sappiamo di essere nell'occhio del ciclone e forniremo risposte».

CONTINUA A PAGINA 3 SERVIZI-PP. 2-3

CINQUE STELLE VOGLIONO ACCELERARE

"Adesso azzerriamo la concessione a quella Società"

Il governo prova ad accelerare sulla revoca della concessione ad Autostrade per l'Italia: l'ultimo allarme della Procura sulla mancanza di controlli sui viadotti ha convinto il premier Conte che è arrivato il momento di tirare le somme dell'istruttoria. Una stretta non semplice, perché l'operazione presenta parecchi problemi di tipo legale. ALESSANDRO DI MATTEO - P. 3

IL FRONTE DEL MARE

Camionisti e portuali: la città ligure rischia il collasso

A Genova, in poche ore, il mondo dei Tir ha pagato di tasca propria quasi un milione di euro. Con la tensione in banchina, arrivata a livelli altissimi come non accadeva da anni nel principale porto d'Italia e smorzata quando ormai la situazione pareva destinata al peggio. «Così rischiamo la paralisi». MATTEO DELL'ANTICO - P. 2

FINANZIAMENTI DUBBI, NEL PD NESSUNO CON L'EX PREMIER

Open, il dossier in Parlamento E scoppia il caso di Villa Renzi

RETROSCENA

IMAGISTRATI IN GUERRA CON MATTEO

UGO MAGRI - P. 21

Renzi pronto a parlare in Senato dell'inchiesta sulla fondazione Open: «Due pm invadono il campo della politica. Ora vediamo se indagano su CasaLeggio». Ma scoppia il caso della sua villa: prestito di 700mila euro, poi regolarmente restituito, dai Maestrelli. BERTINI, GRIGNIETTI E PAOLUCCI - PP. 4-5

Commissione Ue, strapotere tedesco nella squadra di Ursula von der Leyen



Ursula von der Leyen con i membri della nuova Commissione Ue

BRESOLINI E SORGI - PP. 8-9

LE OPPORTUNITÀ PER ROMA

COSA CAMBIA PER L'ITALIA

STEFANO STEFANINI

Vita nuova prima dell'anno nuovo. Approvata a larga maggioranza dal Parlamento europeo (461 su 751), la Commissione di Ursula von der Leyen si insedia dal 1° dicembre. -P. 21

STAMPA PLUS ST+

INTERVISTA

MARCO ZATTERIN

Greco (Zurich): "Servizi digitali per battere la crisi"

P. 17



LO SCIOPERO

BOTTERO E BUCCI

"Io, schiavo dell'algorithm di Amazon"

P. 12

CON UN COMMENTO DI SOFFICI - P. 21



LE STORIE

MARINA MAFFEI

Alessandria, il murales del rifugiato cileno è un atto politico

P. 32

PAOLA SCOLA

Ceva, la storia del marchese che uccise i parenti

P. 32

BUONGIORNO

Lo scorso gennaio Giuseppe Dorice è stato preso per il collo dal patrigno e ucciso a bastonate in testa. Aveva sette anni. Il patrigno lo malmenava spesso e la madre, è stato detto ieri al processo, taceva per tutelare, dei due, il più forte. Nel piolo più basso di una scala di forze e debolezze stava il bambino. I bambini sono sempre in fondo a quella scala, e siccome sono bambini non hanno nemmeno la forza di parlare di sé, come categoria, di invocare giustizia cumulativa, severità delle leggi, di puntare il dito contro gli adulti chi li umilia, li picchiano, li ammazzano, e soltanto perché sono più deboli ed è più facile. Anche fra loro, di frequente, si regolano così: il bambino più grande spinge giù dall'altalena il bambino più piccolo. Ogni nostro giorno è il racconto di una forza che si abbatte su una

Sul piolo più basso

MATTIA FELTRI

debolezza, gli uomini che picchiano le donne, gli insegnanti che picchiano gli alunni, gli infermieri che picchiano gli anziani e pure se non scotte il sangue, è il racconto di un forte che ha la meglio su un debole, fosse pure per la moneta negata con disprezzo a un accatone. La forza che tutti noi usiamo origina semplicemente da una occasionale debolezza altrui, lo sappiamo dai tempi di Omero, e infatti, così omericamente, appena l'assassino di Giuseppe finì in catene e fu chiamato mostro, ed era a sua volta sceso al piolo più basso, su di lui calò la forza dell'indignazione e della moltitudine che invocò la pena di morte e, potendo, lo avrebbe linciato lì per lì, purché fosse ammanettato. La differenza fra i deboli e i forti, è che i forti non sanno a quale prezzo lo sono.

TISSOT advertisement featuring a watch and text: DISPONIBILE SU TISSOTWATCHES.COM E NELLE MIGLIORI OROLOGERIE E GIOIELLERIE



IN EDICOLA

Magazine For Fashion

THE WOWNESS

IL NUOVO NUMERO DI MFF-MAGAZINE FOR FASHION

Rotelli, punta 800 milioni sulla sanità di Milano

Ma negli ultimi anni dalla Regione Lombardia solo tagli alla spesa

Montanari a pagina 14

MILANO FINANZA

Investire su Milano?

La copertina del numero settimanale di Milano Finanza del 16 novembre

MF

il quotidiano dei mercati finanziari

Da Vuitton a Valentino, gli store come opere d'arte

Negozi monumentali progettati da architetti trasformano il lusso

Camurati in MFF

Anno XXXI n. 235

Giovedì 28 Novembre 2019

€2,00 *Classificatori*

IN EDICOLA CON

GUIDA CASA

INVESTIRE

Oltre 300 pagine

Disponibile su www.classificatori.com/investire-sotto-casa

Car MFF Magazine for Fashion n. 101 a €10,00 (2014 + 5,00) - Car MFF Magazine for Living n. 42 a €10,00 (2014 + 5,00) - Car MFF Magazine for Living n. 42 a €10,00 (2014 + 5,00) - Car MFF Magazine for Living n. 42 a €10,00 (2014 + 5,00)

Fse Mib 23.485,03

BORSA -0,26% 1€ = \$1,1009

Dow Jones	28.171	Euro-Yen	130,18
Nasdaq	8.000	Euro-Fr.Sv	1,0089
Tokyo	23.438	Stg. 10 Y	0,0059
Francforte	13.287	Bund 10 Y	-0,4738
Zurigo	10.809	FUTURE	
Londra	7.400	Euro-Btp	142
Parigi	5.827	Euro-Bund	170,24
VALUTE-RENDIMENTI		Lib.Tibord	100,10
Euro-Dollaro	1,1009	Frae-Mib	23,475
Euro-Sterline	0,8945	S&P500 Cma	3,140
		Nasdaq100 Min.	8,428

MONOPOLI UNO STUDIO DI MEDIOBANCA FA I CONTI IN TASCA AI COLOSSI DEL WEBSOFT AMERICANI E CINESI

Google&C, 49 mld in paradiso

È l'importo delle tasse evitate fra il 2014 e il 2018 spostando gli utili in Paesi a fiscalità agevolata

L'anno scorso in Italia hanno versato solo 64 milioni. E hanno investito 300 mld in bond a breve

(Bertolino a pagina 12)

ILSA, IL CONSORZIO DI TRENITALIA E AIR NOSTRUM, È IL PRIMO OPERATORE PRIVATO A ENTRARE NEL MERCATO IBERICO

Fs conquistano la Spagna ad alta velocità

Il servizio commerciale partirà dal 2022 e avrà durata decennale. Sarà usato il Frecciarossa 1000

(Pira a pagina 9)

FOCUS OGGI

Nasdaq batte Nyse sul fronte dei collocamenti

Un report di Dealogic evidenzia che quest'anno c'è stato il sorpasso tra i listini americani. Ma adesso sul fronte si apre un nuovo terreno di confronto

Costa a pagina 5

Mediaset-Vivendi duello infinito

Per oggi preallertato il cda del network tv, se dovesse arrivare una schiarita sulla trattativa

Montanari a pagina 13

Domanda robusta per il bond sostenibile di Intesa

Richieste per oltre 3,5 miliardi di euro per l'obbligazione da 750 milioni, durata cinque anni, che offre una cedola fissa dello 0,75%, sottoscritta da investitori istituzionali

Brizzo a pagina 7

RISTRUTTURAZIONI

Popolare di Bari vende crediti per 2 miliardi ad Amco e Mcc

(Gualtieri a pagina 11)

COMMISSIONE UE

La fiducia a Ursula von der Leyen spacca gli eurodeputati M5S

In quattro non votano a favore

(Pira a pagina 2)

Barbagallo (Bankitalia) nominato presidente dell'Aif

(Bertolino e De Mattia alle pagine 3 e 16)

Il Manchester City ora vale 5 miliardi

Ceduto il 10% al fondo Silver Lake

(Mondellini a pagina 13)

NUOVI PIR

Dopo la riforma Intermonte stima 3,5 miliardi di raccolta nel 2020

(Dal Maso a pagina 7)

RIFORME IN EUROPA

Gualtieri (Mef): timori infondati sull'Esm ma attenzione alle regole per le banche sui titoli di Stato

(Ninfolo e De Mattia a pagina 3)

IL ROMPISPREAD

Conte sulle nuove auto Fca: «Bisogna già pensare all'idrogeno».

Per il governo invece all'ossigeno.

LA NOSTRA STRADA VERSO LA SOSTENIBILITÀ

PRAMERICA SGR, UN DNA SOSTENIBILE DA 15 ANNI.

Scopri le nostre soluzioni di investimento.

WWW.PRAMERICASGR.IT

2005 PRAMERICA AZIONARIO ETICO

PRAMERICA BILANCIATO ETICO

PRAMERICA SICA V SOCIAL 4 FUTURE

PRAMERICA SICA V CLEAN WATER 2019

PRAMERICA SICA V LOW CARBON EURO

PRAMERICA SICA V SOCIAL 4 PLANET

PRAMERICA OBBLIGAZIONARIO EURO CORPORATE ETICO

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

Il Piccolo

Trieste

LA MANOVRA NEL MIRINO DELL' OPPOSIZIONE

In finanziaria 4 milioni in meno per lo sviluppo logistico del porto

Il Pd: «Scelta inspiegabile, le risorse ci sono». Anche il M5s contesta. Pizzimenti: «Rimedieremo»

Marco Ballico TRIESTE. Mancano 4 milioni al sistema portuale del Friuli Venezia Giulia rispetto a un anno fa. La denuncia arriva dal Pd, deciso a chiedere di reintrodurre quella cifra in Finanziaria e pronto ad attaccare alzo zero il centrodestra. «La giunta sta dalla parte del porto solo quando fa comodo», dice il consigliere Roberto Cosolini. La replica? «Vero, ci sono meno risorse al momento, ma stiamo cercando di recuperarle almeno in parte», fa sapere l' assessore alle Infrastrutture Graziano Pizzimenti. Il Pd, sulla questione, interviene con una nota molto dettagliata. A inizio 2019, ricorda Cosolini, «sono stati stanziati 9,4 milioni nei tre capitoli per sviluppo di portualità e logistica. Ora lo stanziamento per il 2020 scende a 3,5 milioni, quindi a poco più di un terzo. L' Autorità portuale poi, in particolare nel capitolo dedicato a implementare la logistica integrata al porto di Trieste, si trova uno stanziamento di 2 milioni rispetto a un fabbisogno, confermato negli anni, di ben 6 milioni, fondamentali per gli ottimi risultati che tutti conosciamo. Perché 4 milioni in meno in un bilancio dove non mancano le risorse?», domanda l' esponente dem. A rispondere è Pizzimenti. Con la precisazione che, almeno per quel che lo riguarda, le risorse sono in calando. Per questo, spiega, «ho dovuto partire con un bilancio, per poi puntare a sistemarlo. Mi sono impegnato con D' Agostino e conto di poter salire da 2 a 4 milioni». Nessuna garanzia, però. Soprattutto sull' assestamento estivo, manovra servita quest' anno ad aggiungere 2 milioni ai 4 stanziati nella Finanziaria 2019. Il presidente del Porto conferma il ballo delle cifre. Ma evita le polemiche: «Il taglio mi è noto, ma mi è stato anche detto che in qualche modo si interverrà. Certo, sono preoccupato perché si tratta degli incentivi all' intermodale, quindi fondi molto importanti, e che riguardano l' intero sistema portuale, non solo Trieste. Ma confido che nei prossimi giorni si arriverà a una soluzione. C' è stata una svista? Le motivazioni non mi interessano, conta il risultato finale». Il caso, tuttavia, scatena l' opposizione. «Sul sistema portuale del Fvg continuano purtroppo gli imbarazzi della giunta Fedriga e della maggioranza di centrodestra - affonda Cosolini -. Quella della maggioranza è una scelta inspiegabile, considerando i risultati del porto, la sua forza trainante rispetto a tutto il sistema logistico della regione e la fortunata disponibilità delle entrate a disposizione per questo bilancio». Il Pd, annuncia quindi Cosolini, « presenterà gli emendamenti per ripristinare i fondi necessari all' attività dell' Autorità portuale e garantire il proseguimento dell' ottimo lavoro fatto finora. Un' altra retromarcia comunque della giunta, che si aggiunge alle divisioni della maggioranza sugli accordi di D' Agostino sulla Via della Seta. Vedremo cosa succederà martedì, quando le mozioni sul tema saranno nuovamente discusse in aula». A contestare il centrodestra è anche Andrea Ussai, consigliere del Movimento 5 Stelle: «Non si può declamare il ruolo centrale del porto di Trieste per lo sviluppo regionale e poi dimenticarsi di finanziarlo almeno ai livelli storici». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Il Piccolo

Trieste

A cura dell' Ordine dei commercialisti

Le imprese più dinamiche: oggi a Trieste il forum

IL CONVEGNO Si svolgerà oggi pomeriggio nella sala Vulcania della Stazione Marittima la tappa triestina del road-show "Eccellenze del Nord Est, le imprese più dinamiche", evento organizzato dall' Ordine dei Dottori Commercialisti e degli Esperti Contabili di Trieste. Nel corso del simposio verranno presentati i risultati di una ricerca, effettuata dall' Università Ca' Foscari di Venezia, riguardante le performances delle società di capitali del Triveneto. «Lo studio, voluto dagli stessi Ordini dei Commercialisti e degli Esperti Contabili - spiega Mario Giamporcaro, presidente dell' ordine triestino - riguarda i bilanci delle società di capitali depositati il 31 ottobre scorso nelle rispettive Camere di Commercio e nasce dall' iniziativa condivisa da tutte le categorie imprenditoriali». Al termine della presentazione della ricerca seguirà una tavola rotonda dal titolo "Uno sguardo sull' economia locale, punti di forza e di debolezza: trend e la probabile evoluzione" con un dialogo fra le principali categorie economiche della città, teso a focalizzare le prospettive dell' economia locale, secondo le prospettive di ognuno dei convenuti. La tavola rotonda, moderata da Ferdinando Avarino, sarà arricchita dagli interventi di Antonio Paoletti, presidente della Cciaa Venezia Giulia, il sindaco di Trieste Roberto Dipiazza, il presidente dell' **Autorità Portuale** Zeno D' Agostino, il Rettore Università degli Studi di Trieste, Roberto Di Lenarda, Sergio Razeto presidente di Confindustria Venezia Giulia, Dario Bruni, presidente di Confartigianato Trieste, Guerrino Lanci, presidente Federalberghi Trieste e Margherita Bognetti del Gruppo Crédit Agricole Italia Spa. --ldg BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

The image shows a newspaper page with the following content:

- Section Header:** "ECONOMIA" in large blue letters.
- Main Article:** "Fincantieri investe nei cantieri Usa Pence: «Qui le navi migliori al mondo»". Subtext: "Il gruppo di Boston destina 200 milioni alla modernizzazione delle scali di Venezia. E la Casa Bianca appoggia".
- Image:** A photograph of a large ship's hull in a dry dock.
- Text:** "Fincantieri ha investito 200 milioni di dollari per modernizzare i cantieri navali di Venezia... Pence, segretario di Stato, ha visitato i cantieri e ha elogiato la qualità delle navi costruite lì.".
- Other Articles:** "Pronto a partire il fondo per le infrastrutture Ania: in dote 500 milioni", "Il credito cooperativo punta sul 'green'", "L'ordine dei dottori e ingegneri si divide".
- Footer:** "A cura dell'Ordine dei commercialisti Le imprese più dinamiche oggi a Trieste il forum".



Il Piccolo

Trieste

dopo il crollo dello scorso luglio

Piscina Acquamarina verso la ricostruzione in Porto vecchio

Incontro fra il sindaco e il presidente del Credito sportivo: «Entro l' anno individueremo la sede nel vecchio scalo»

Giovanni Tomasin Il Comune vuole ricostruire la piscina Acquamarina in Porto vecchio. Lo conferma il sindaco Roberto Dipiazza al termine dell' incontro avuto con il presidente del Credito sportivo Andrea Abodi, arrivato ieri a Trieste con una squadra di tecnici al fine di trattare la questione della struttura crollata a fine luglio. Quanti soldi costerà e che tipo di impianto sarà, toccherà al confronto dei prossimi mesi stabilirlo, anche se l' amministrazione ha l' intenzione di riproporre un modello di project financing al 49% per il Comune, sulla scia di quanto già fatto con il centro congressi. I vecchi utenti della piscina in Sacchetta, però, chiedono al Comune sicurezze sul carattere riabilitativo della futura struttura. La riunione fra Dipiazza e Abodi si è svolta nel pomeriggio di ieri, ed è durata più di un' ora. Al centro del confronto la possibilità che il credito sportivo offra un prestito al Comune per realizzare la struttura: «È stato un dibattito molto interessante - commenta il sindaco - perché, una volta tanto, abbiamo avuto modo di discutere con persone che conoscono l' argomento». Per il Comune vi hanno preso parte anche i dirigenti Giulio Bernetti ed Enrico Conte, oltre all' assessore Giorgio Rossi. La delegazione del Credito sportivo ha presentato ai triestini dei progetti analoghi, già realizzati in altre parti d' Italia, come possibili percorsi. Commenta ancora Dipiazza: «Abbiamo aperto il dibattito. Adesso un architetto butterà giù un' idea di misure, spazi. Ci siamo ripromessi di rivederci entro la fine dell' anno per proseguire il confronto». Il sindaco dichiara poi la volontà di «aggiungere delle saune, fare della struttura un centro benessere più ampio». Le dimensioni e le caratteristiche della struttura influiranno ovviamente sulla spesa: «Il Credito sportivo mi ha mostrato un progetto già realizzato da cinque milioni, ma dipende tutto dal tipo di piscina che vorremo fare. Ma per poterlo capire bisogna prima individuare con certezza l' area, così capiremo se sarà solo piscina terapeutica o anche centro termale». Quel che è certo è che la destinazione finale si troverà in ogni caso in Porto vecchio: «È l' unica via possibile. Ora c' è da decidere se vogliamo farla davanti al centro congressi, dietro o in una terza zona ancora. Abbiamo 65 ettari, lo spazio non sarà un problema». L' opzione di ricostruire l' Acquamarina nel vecchio sito, dice Dipiazza, «è andata»: «Quando verrà liberata dalle macerie potremo entrare, pulire e capire in che condizioni è. Peraltro - specifica - la proprietà è dell' **Autorità portuale**, valuteremo col tempo, ma ci vorranno anni». Gli utenti della vecchia piscina, molti dei quali usano la pagina social "Ricostruire l' Acquamarina" come strumento di mobilitazione, auspicano però che dal Comune venga maggiore chiarezza. Manuel Fakin è un ex utente nonché una delle anime della pagina: «La nostra impressione è che il Comune non abbia ancora ben chiaro il carattere specifico della vecchia Acquamarina. Era una piscina riabilitativa, facile da raggiungere, con parcheggi e attrezzatura per disabili e acqua calda a 32 gradi. Finora abbiamo sentito il sindaco parlare di "piscine olimpionica, centro benessere" ma mai di piscina riabilitativa. L' Acquamarina era un' altra cosa». Conclude Fakin: «C' è necessità di dare risposte ai vecchi utenti. Pochi sono stati ricollocati in altre piscine, alcuni vanno in Slovenia, ma molta gente semplicemente non può più curarsi. Ecco perché la questione è urgente». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

TRIESTE CRONACA
Piscina Acquamarina verso la ricostruzione in Porto vecchio
Incontro fra il sindaco e il presidente del Credito sportivo: «Entro l' anno individueremo la sede nel vecchio scalo»

L' univia su Opicina Dibattito fra partiti sul percorso finale

Principe, scatta la Cigs per duecento addetti



Friuli Venezia Giulia: Cosolini (PD), legge stabilità, tagli ad Autorità portuale per 4 mln

(FERPRESS) - **Trieste**, 27 NOV - "Sul sistema portuale del FVG continuano purtroppo le retromarce e gli imbarazzi della Giunta Fedriga e della maggioranza di centrodestra. L' ultima contraddizione emerge dalla legge di Stabilità 2020 che taglia incomprensibilmente ben quattro milioni". A dirlo è il consigliere regionale del Pd Roberto Cosolini commentando la legge di Stabilità 2020 che questa settimana ha iniziato l' iter di discussione nelle commissioni consiliari e che approderà in Aula dal 10 al 13 dicembre. "E' inspiegabile questa scelta della maggioranza, considerando i risultati del **porto**, la sua forza trainante rispetto a tutto il sistema logistico della regione, e soprattutto la fortunata disponibilità dei fondi a disposizione per questo bilancio". A inizio 2019, ricorda Cosolini, "sono stati stanziati 9,4 milioni nei tre capitoli per sviluppo di portualità e logistica. Ora lo stanziamento per il 2020 scende a 3 milioni e mezzo, quindi a poco più di un terzo. L' Autorità portuale poi, in particolare nel capitolo dedicato a implementare la logistica integrata al **Porto di Trieste**, si trova uno stanziamento di 2 milioni rispetto a un fabbisogno (confermatosi negli anni) di ben 6 milioni, fondamentali per gli ottimi risultati che tutti conosciamo. Perché 4 milioni in meno in un bilancio dove non mancano le risorse?" si chiede l' esponente dem. "Non bastano le parole per sostenere il **Porto**. Questa Giunta è brava a prendersi il merito dei risultati, ma poi si distrae quando si tratta di passare ai fatti". Il Pd, annuncia quindi Cosolini, "presenterà gli emendamenti per ripristinare i fondi necessari all' attività dell' Autorità portuale e garantire il proseguimento dell' ottimo lavoro fatto finora. Un' altra retromarcia della Giunta Fedriga insomma, che si aggiunge alle divisioni della maggioranza sugli accordi di D' Agostino sulla Via della Seta. Vedremo cosa succederà martedì, quando le mozioni sulla Via della Seta saranno nuovamente discusse in Aula".



Mose, braccio di ferro su tempi e costi

Una relazione dei commissari sembra sostenere che gli stanziamenti previsti non bastano a finirlo Zaia: «Spero funzioni, altrimenti è una tragedia». Von der Leyen: «Per l'Europa Venezia è vitale»

Alberto Zorzi

VENEZIA La sfida è sui tempi, ma anche sui soldi, dopo il Comitato di martedì. «Venezia non può trovarsi di nuovo sott' acqua l' autunno prossimo», è diventato il «mantra» al Provveditorato alle opere pubbliche del Triveneto, mentre il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli ha sottolineato che «faremo il possibile per accelerare i tempi» e in questa direzione va vista la nomina dell' architetto Elisabetta Spitz come commissario «sblocca cantieri» per il Mose. L' altro fronte è quello dei soldi. «Non verrà dato un euro in più e l' architetto Spitz farà una due diligence su costi e funzionamento del Mose», ha detto il ministro, dopo aver annunciato lo sblocco di 325 milioni, gli ultimi per arrivare al famigerato «prezzo chiuso» di 5 miliardi e 493 milioni di euro. Erano già previsti a cadenza annuale fino al 2024, verranno messi in legge di bilancio. Ma i commissari del Consorzio Venezia Nuova, il pool di imprese che sta realizzando l' opera, hanno fatto chiaramente capire che servono fondi aggiuntivi. Come fare ad accelerare? Sarà questo l' incarico di Spitz. Il provveditore reggente Cinzia Zincone, nel corso del Comitato, ha infatti portato una nota dei commissari del Cvn, in cui viene stilato il cronoprogramma rimanente e viene ribadita una posizione cauta e prudente: «Fino al dicembre 2021 l' azionamento del sistema non potrà essere considerato collaudato (...) e pertanto fino a quella data la difesa dagli allagamenti potrebbe non essere garantita per tutte le condizioni e per tutti gli eventi». Ma subito dopo c' è una frase che viene letta a Roma come un' apertura all' accelerazione: «Sono tuttavia in corso approfondimenti tecnici in relazione a quanto da ultimo prospettato da codesto Provveditorato». Nel documento, qualche riga più avanti, i commissari chiedono però anche altri soldi, cioè lo sblocco di quei 413 milioni di residui degli accantonamenti per gli interessi (poi calati negli anni) e il mantenimento a Venezia di 138 milioni già in capo al Provveditorato e non spesi, che rischiano di tornare a Roma per poi dover essere riassegnati con tempi lunghi. Ieri Zincone e i tecnici del Provveditorato sono stati auditi in commissione Lavori pubblici al Senato. Hanno minimizzato la questione delle criticità, dalla corrosione ai buchi sui tubi e alle vibrazioni: «Al di là dei clamori mediatici sono problemi tecnici facilmente risolvibili o la cui soluzione non è richiesta immediatamente». La corrosione degli steli delle cerniere, per esempio, ha solo ridotto la vita degli elementi dai previsti 50 anni a 35-40, ma non creerà problemi di funzionamento; per le vibrazioni sono già state sistemate le nuove staffe. L' ingegner Valerio Volpe, responsabile dell' Ufficio Salvaguardia, ha spiegato che non esiste ancora un piano di manutenzione vero e proprio e che le paratoie verranno «sistemate» ogni 5 anni, lanciando poi l' allarme per il suo ufficio che ha 23 persone invece delle 70 in organico, per vigilare sull' intera laguna. Ad aprire le audizioni era stato il governatore Luca Zaia, che dopo aver ricordato che il cantiere non è della Regione, ha spiegato di augurarsi che il Mose funzioni: «Sarebbe la più grande opera d' ingegneria idraulica e ambientale - ha detto - Se invece non funziona, avremo sprecato 5,5 miliardi e sarebbe forse il più grande spreco della storia». «Bene il nuovo commissario, ma bisogna evitare sovrapposizioni», aggiunge il presidente Ance di Venezia Giovanni Salmistrari. Ieri del caso Venezia ha parlato anche la presidente eletta della Commissione Ue Ursula von der Leyen: «Non possiamo perdere neanche un secondo, dobbiamo lottare contro il cambiamento



Corriere del Veneto

Venezia

climatico. Venezia è una questione vitale». La città è ancora stordita non solo dai 187 centimetri del 12 novembre, ma anche dalle alte maree di questi giorni: e colpisce la simulazione del Cvn, secondo cui quel giorno il Mose si sarebbe alzato tre ore prima del picco delle 22.50 e la marea sarebbe arrivata a «soli» 113 centimetri alla Salute, 117 a Pellestrina e 126 a Chioggia. Evitando danni per centinaia di milioni.

Porto, effetto Mose «Torre di controllo per evitare il crac»

‘L' appello del presidente Musolino in commissione Lavori pubblici del Senato ‘«In autunno avremmo il terminal chiuso al 60 per cento: necessarie regole ad hoc»

ROBERTA BRUNETTI

LA VOCE DEL PORTO VENEZIA Il porto rischia di essere la «prima vittima del Mose». Se non ci si organizzerà con un centro di gestione del traffico, come fanno gli altri porti regolati del nord, gli scali lagunari rischiano di morire. «E io non voglio essere il commissario liquidatore dei porti di Venezia e Chioggia» ha ammonito il presidente dell' **Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Settentrionale, Pino Musolino**, ieri in audizione davanti alla Commissione lavori pubblici del Senato. Conciso, ma efficace, **Musolino** ha spiegato ai senatori quali saranno gli effetti del Mose, una volta entrato a regime, insistendo sulla necessità di minimizzare le interferenze delle future chiusure delle paratoie, che nel periodo autunnale potrebbero fermare il porto al 60%. La soluzione: una sorta di torre di controllo del traffico che, sulla base delle previsioni meteo e degli arrivi, rallenti o acceleri le navi per ridurre al minimo l' impatto. LA TORRE DI CONTROLLO «L' **Autorità portuale** non ha competenza sul Mose - ha premesso il presidente - Venezia è il primo beneficiario, ma il porto è la prima vittima. Con le due bocche di porto chiuse a Malamocco e Chioggia saremo l' unico porto al mondo senza accesso al **mare**». Ed ecco la necessità di un riconoscimento della natura regolata del porto veneziano, che dovrà godere di regole ad hoc e relativi finanziamenti. **Musolino** ha citato l' esempio dei porti del nord. In particolare «Rotterdam è simile a Venezia: lì hanno creato una torre di controllo dove convogliano le informazioni su navi, maree, vento e nebbia in modo da avere un centro di gestione precisa del traffico. Dobbiamo ottenere garanzie di un riconoscimento legislativo per avere anche noi questi strumenti, visto che siamo un porto speciale». STOP DAL 60% AL 10% Il presidente ha portato anche dei dati sul futuro del porto, con il Mose in funzione. «Nel periodo autunnale, in assenza di un centro di gestione del traffico, avremo il porto chiuso al 60%. Un tempo proibitivo che ne decreterebbe la morte. Ma con un lavoro di coordinamento, di scambio di informazioni tra tutti i soggetti coinvolti, riusciremmo ad abbassare il tempo di incidenza al solo 10%, che è assolutamente accettabile, direi fisiologico in un porto. Capite da queste percentuali che una pianificazione del traffico, sulla falsariga di quello che avviene a Rotterdam, sarebbe una soluzione funzionale, al netto dell' utilizzo della conca di navigazione». LA CONCA SBAGLIATA Altro tema caldo, questo della conca, che **Musolino** ha riassunto ai senatori. Costata 653 milioni di euro, doveva garantire l' ingresso delle navi anche con la bocca di Malamocco chiusa. Ma «non entrerà mai in funzione» ha denunciato il presidente. Troppo piccola, disallineata, per entrarci i comandanti dovrebbero essere «piloti di formula uno». «Abbiamo fatto delle simulazioni con la Capitaneria di Porto e i risultati non sono confortanti». In questo scenario, oltre alla torre di controllo, **Musolino** ha rilanciato anche la proposta di trasformare la piastra realizzata per i cassoni del Mose a Santa Maria del **Mare**. Invece di ripristinare i luoghi, l' enorme colata di cemento verrebbe adattata per «ricavare due accosti di porto rifugio per superare il problema della conca, recuperando anche i soldi pubblici che sono stati investiti». LE ALTRE QUESTIONI In commissione **Musolino** ha passato in rassegna anche gli altri nodi aperti. Il mancato dragaggio dei canali portuali, innanzitutto. «Il protocollo fanghi è ancora insabbiato al ministero dell' Ambiente» ha denunciato. Con ricadute drammatiche per l' attività **portuale**. «Chioggia in particolare versa in condizioni



Il Gazzettino

Venezia

emergenziali, con fondali che dai -7, -8 metri previsti sono arrivati a -6!». E poi la questione delle grandi navi. **Musolino** ha insistito sulla soluzione Marghera. «Per sistemare le banchine ci vogliono due anni. Ma più si aspetta, più i tempi per una soluzione si allungano». Tante questioni urgenti su cui alla fine il presidente della commissione, Mauro Coltori, si è ripromesso di organizzare un' altra audizione. Tutta da dedicare alle questioni portuali. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La svolta Il Sottosegretario

Martella: «Con questi atti trasparenza sulle opere»

VENEZIA Tra i più soddisfatti c'è Andrea Martella, il sottosegretario veneziano alla Presidenza del Consiglio che tutta la vicenda Comitatore l'ha seguita con attenzione anche da dietro le quinte. «Penso che sia stato un Comitatore di svolta - commenta - perché il Governo ha cambiato il metodo. Si parla non solo di finanziamenti dell'emergenza e non solo del Mose ma anche di salvaguardia unitaria. In questa svolta deve essere rifinanziata la Legge Speciale di cui saranno ridefiniti o aggiornati gli obiettivi». Un'altra cosa importante è che è deciso che è giunto il momento di mettere mano alla governance. «Si è deciso di fare un tavolo tecnico - prosegue - per ridefinire la governance e le competenze sulla laguna in favore della Città metropolitana. Il Governo ha poi deciso di andare al vedo, di fare operazione trasparenza sul Mose, per cui sarà prodotto uno stato dell'arte e si farà un tavolo periodico con la Prefettura per uscire dal porto delle nebbie e per avere la situazione aggiornata e trasparente delle opere. Altro buon segnale - conclude - è che si è deciso di fare un Comitatore sulle grandi navi, e questa è un'altra svolta. Quindi, quei famosi nodi che erano al pettine sono in procinto di essere sciolti e per questo ringrazio il Presidente del Consiglio, i ministri e tutte le istituzioni. Un'ultima cosa: forse è il caso di fare una riflessione sul porto commerciale con le modifiche che saranno apportate dal Mose».



MAXI-AUDIZIONE IERI AL SENATO. E il presidente Zaia risponde duro al Pd sugli anni di Galan

Mose, con le paratoie alzate le navi restano nella tempesta

Musolino: «La "conca" progettata per farle passare è inutilizzabile»

PIERO ERLE

Il sistema del Mose è ufficialmente al 92%, ma mancano ancora impianti: quelli attuali fanno alzare e abbassare le paratoie anti-marea in tempi troppo lunghi, per cui non si può usare per ora. Ma se fosse stato completato (avrebbe dovuto esserlo già nel 2018) le simulazioni dicono che avrebbe ridotto a solo 113 centimetri la terribile "acqua grande" del 12 novembre che è giunta a 187 centimetri e ha segnato la più alta mai vista dopo il 1966 (con l'ulteriore differenza che in questo caso il vento creava forti onde che hanno fatto un disastro di danni). È quello che ieri hanno ricostruito di fronte alla commissione "Lavori pubblici" del Senato i dirigenti Cinzia Zincone, Valerio Volpe ed Ernesto Luca Iovino del Provveditorato interregionale opere pubbliche per il Triveneto. La commissione guidata dal presidente Mauro Coltorti (5stelle) ieri ha svolto una maxi-audizione di oltre 3 ore sulla vicenda Mose. A iniziare dal governatore veneto Luca Zaia. LO SCONTRO PD-ZAIA. Il governatore ha avuto buon gioco a ricordare che la Regione non ha competenze sul Mose, che è un'opera dello Stato di cui si parla dal 1972 e il cui progetto fu avviato nel 1984, cioè 35 anni fa. Zaia ha rimarcato che alla Regione non sono mai state date informazioni precise sull'opera in questi anni, che solo l'altra sera il Governo nel "Comitatone" ha specificato che il costo è di 5,497 miliardi e che darà i 320 milioni mancanti per completarlo entro la fine del 2021. Inoltre nella prefettura veneziana sarà creato un tavolo di informazione sul Mose per gli enti pubblici. «Se mancano gli impianti è come dire che si è costruita una Ferrari a cui manca il motore. A questo punto va completato, e se non funziona sarà una tragedia. Poi inizierà la partita della gestione». La tensione però si è alzata con il senatore veronese Vincenzo d'Arienzo (Pd), che ha in sostanza rinfacciato a Zaia il suo essere stato "vice" di Galan negli anni della vicenda del Mose su cui poi si è concentrata la magistratura con la sua maxi-inchiesta e gli ha ricordato parole "entusiaste" dette da Zaia sul Mose. Il governatore ha risposto duro: «Ho un solo patrimonio: la mia onestà. L'inchiesta fu su fatti anteriori al 2010, quando diventai presidente, e le intercettazioni indicano me come un "ostacolo" al malaffare. Ho visitato il cantiere nel 2010, non l'ho mai nascosto: mi intervistarono e ho detto che è una grande opera che crea anche molti posti di lavoro "a km zero" perché lì lavorano le nostre imprese, punto. Non ho certo incassato tangenti né contributi elettorali. Ed è scandaloso che esponenti del Pd pubblichino foto di inaugurazioni con me e Galan che non c'entrano nulla: era il Passante di Mestre». LO CHOC DI MUSOLINO. Ma il punto più clamoroso dell'audizione ieri è stato di sicuro l'intervento di Pino Musolino, presidente dell'Autorità portuale di Venezia e Chioggia. Ha ricordato che se Venezia è la beneficiaria del Mose, il porto ne è "la prima vittima" con i suoi 19.330 lavoratori, 1300 imprese insediate e 6 miliardi di fatturato medio annuo: con simulazioni è stato verificato che senza una gestione efficace «il porto rischia di essere chiuso al 60% del tempo tra ottobre e novembre. Viceversa, con un lavoro di coordinamento e scambio di tutti i dati (Musolino propone di creare una sorta di "torre di controllo" unificata, come a Rotterdam) si riesce ad abbassare gli stop al 10%, che è accettabile». Ma c'è anche un altro problema incredibile: sono stati spesi 653 milioni per creare una "conca di navigazione", cioè un bacino con sue paratoie che permetta alle navi di entrare e uscire dal porto di Venezia anche mentre le barriere del Mose sono alzate. Ma l'opera creata a Malamocco «è inservibile: è progettata per navi lunghe 280 metri, e a noi serve farne entrare da 330 metri, in più»



Il Giornale Di Vicenza

Venezia

è disallineata rispetto alla diga frangiflutti per cui occorre essere piloti "di formula uno" e con mare perfetto o si rischia l'incidente». Peggio: se il Mose è in funzione, quindi, significa che la nave che si trova in mare agitato non può entrare in laguna e non ha a disposizione un "rifugio" per far passare la buriana. Viene lasciata in balia delle onde. Che fare? Musolino ha spiegato che si sta lavorando a un progetto per creare una "struttura rifugio" proprio utilizzando la conca costruita e inutilizzabile e anche la vicina "piarda", cioè la piattaforma utilizzata per costruire i cassoni del Mose. Inoltre si mira a una gestione scientifica dei tempi di alza-abbassa barriere del Mose per comunicare alle navi di accelerare o rallentare il loro arrivo a Venezia in modo da evitare di "lasciarle ferme fuori". I PROBLEMI TECNICI. I dirigenti del Provveditorato hanno confermato che nel cantiere del Mose ci sono problemi di corrosione, tubi bucati, vibrazioni, sedimenti. Ma tutti affrontati e tutti risolvibili con adeguati interventi tecnici oggi o in futuro. Compreso un anticipo della manutenzione straordinaria: non più a 50 anni ma a 35-40. Con i relativi costi. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Mose e Salvaguardia, patto da 500 milioni Ipotesi bandi per i restauri delle case

Comune e Regione avevano chiesto 1,5 miliardi per i prossimi 10 anni. Soldi a chi si impegna a risiedere nella città storica

Alberto Vituccivenezia. Sessanta milioni subito per gli interventi della legge Speciale. Insieme ai 40 stanziati nel 2017 - e di recente sbloccati dal governo Conte - fanno cento milioni. «La nostra richiesta», dice il giorno dopo il Comitato il sindaco Luigi Brugnaro, «è quella di averne almeno 150 l'anno per dieci anni». Altrettanto ha chiesto il presidente della Regione Luca Zaia. E l'impegno venuto ieri dai parlamentari del Pd è quello di mettere in Finanziaria un rifinanziamento di 100 milioni l'anno. Al di là del valzer delle cifre, dove anche gli addetti ai lavori faticano a orientarsi, il Comitato di martedì ha segnato una vera svolta. Non si è parlato solo di Mose, com'era successo in pratica da 15 anni a questa parte dopo la Legge Obiettivo. Ma anche di «altri interventi» necessari. Alternativi o complementari alla grande opera. IL MOSE Nessuno mette in discussione che i lavori della grande opera debbano essere completati. «Solo così potremo sapere», ha detto il presidente della Regione Luca Zaia durante l'audizione in commissione al Senato, «se si è trattato della più grande opera ingegneristica del mondo, e ce lo auguriamo, oppure della più grande opera pubblica sbagliata costruita in Italia. Se funziona, ci costerà 100 milioni l'anno di manutenzione. Se non funziona ne avremo sprecati 5 miliardi e mezzo, sarà la più grande tragedia della storia». Dovranno dircelo i tecnici, ha proseguito, citando una intervista di Massimo Cacciari della Nuova del giugno 2014, all'indomani degli arresti per corruzione. Il governo in ogni caso si è impegnato a reperire i "320 milioni necessari" per completare il finanziamento del Mose. La grande opera dovrebbe essere consegnata finita il 31 dicembre del 2021. Ma ha bisogno subito di 531 milioni di euro per pagare le imprese: 413 ci sono già, per risparmi sui muti della gestione Cipe, 138 li ha incassa il Provveditorato. I DANNI Una lunga lista è stata presentata al Comitato dal sindaco Luigi Brugnaro. Oltre ai soldi della legge Speciale per gli interventi, c'è scritto nel dossier presentato dal Comune, si devono aggiungere le esigenze per il restauro del patrimonio artistico e immobiliare, pubblico e privato. Nella città antica l'85 per cento degli edifici a uso abitativo è stato costruito prima del 1919: le unità di recente edificazione (dopo il 1981) costituiscono lo 0,5 per cento del patrimonio. La manutenzione ordinaria in centro storico comporta una spesa aggiuntiva del 30 per cento. Obiettivo insomma è tornare come in passato ai bandi per il restauro e il risanamento degli edifici per chi si impegna a risiedere nella città storica. L'EMERGENZA 84 milioni i danni segnalati dal Comune per acqua alta. Per i risarcimenti ce ne sono disponibili 20,18 che potrebbero arrivare a breve. MARGHERA Il ministro per l'Ambiente Sergio Costa ha assicurato che sono disponibili altri 47,4 milioni di euro per completare i marginamenti dell'ex zona industriale. Saranno affidati alla regione. Mancano all'appello qui ancora circa 130 milioni dei 250 promessi nel Patto per Venezia. LE GRANDI NAVI Nuovo Comitato entro un mese a Roma, per fare il punto delle decisioni su Mose e salvaguardia, con la creazione di tre sottocommissioni per i finanziamenti e la governance del Mose e decidere sull'alternativa alle grandi navi da crociera davanti a San Marco. «Un buon clima di collaborazione», hanno detto Brugnaro e Zaia.

PRIMO PIANO

Il disastro in laguna

Mose e Salvaguardia, patto da 500 milioni Ipotesi bandi per i restauri delle case

Comune e Regione avevano chiesto 1,5 miliardi per i prossimi 10 anni. Soldi a chi si impegna a risiedere nella città storica



Il Mose è un sistema di barriere a petto di mulo che si aprono e si chiudono a seconda delle maree. È stato progettato per proteggere Venezia dall'acqua alta.

Il sindaco Luigi Brugnaro ha detto che il Comune e la Regione avevano chiesto 1,5 miliardi per i prossimi 10 anni. Soldi a chi si impegna a risiedere nella città storica.

Il presidente della Regione Luca Zaia ha detto che il governo in ogni caso si è impegnato a reperire i "320 milioni necessari" per completare il finanziamento del Mose.

Il ministro per l'Ambiente Sergio Costa ha assicurato che sono disponibili altri 47,4 milioni di euro per completare i marginamenti dell'ex zona industriale.

Il ministro per l'Ambiente Sergio Costa ha assicurato che sono disponibili altri 47,4 milioni di euro per completare i marginamenti dell'ex zona industriale.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio Martella sottolinea il cambio di passo del Governo: «Grandi navi, presto una decisione»

«Il Mose va finito ma non è l'unica opera utile per salvare la laguna»

L'INTERVISTA «Un segnale importante. Che testimonia l'attenzione del governo sui problemi di Venezia e della salvaguardia della laguna». Andrea Martella, parlamentare veneziano, dirigente nazionale del Pd è il sottosegretario veneziano alla Presidenza del Consiglio che alla riunione del Comitato, a palazzo Chigi, era seduto a fianco del presidente Giuseppe Conte. È molto soddisfatto dell'esito della riunione. Il Comitato non veniva convocato da due anni. L'ultimo vertice, a Roma, solo alla presenza del ministro delle Infrastrutture - allora Graziano Delrio - e non del premier. Martedì invece i ministri c'erano, numerosi. «Una segnale importante», ribadisce Martella, «perché c'è stata una svolta che potremmo definire storica per la politica di salvaguardia, dopo anni di attesa». Si è deciso di completare il Mose «Si è detto che il Mose a questo punto non può che essere completato visto che i lavori sono avanzati e lo Stato ha speso fino ad oggi in quell'opera oltre 5 miliardi. Ma è stato deciso che il Mose non è certo l'unica opera necessaria alla salvaguardia della laguna. E per la prima volta dopo 15 anni si sono date risorse anche per gli interventi necessari alla manutenzione della città e agli altri interventi per la difesa dalle acque alte». È stata rimessa in vita la Legge Speciale, con la promessa anche di finanziamenti futuri pari a 100 milioni l'anno. «Abbiamo istituito un tavolo per garantire il flusso costante dei finanziamenti della Legge Speciale. Un cambio di paradigma lo definirei. Il Mose non è più l'unica opera da finanziare a scapito delle altre, come si era fatto in passato. Va ultimato, perché non si può più tornare indietro. Ma c'è dell'altro di urgente da fare». La grande opera ha ancora dei problemi. Non soltanto burocratici. «Per questo il Comitato ha deciso di avviare una new diligence sullo stato di attuazione e le problematiche del Mose». **Una nuova governance con gli enti locali e i tecnici o una nuova Autorità?** «È stato introdotto il tema della governance, per decidere chi dovrà guidare la gestione e la manutenzione. Alla luce dell'emendamento che presentai nel 2015 e prevedeva il passaggio di alcuni poteri dal Magistrato alle Acque alla Città metropolitana. Ci sono stati ulteriori cambiamenti in questi anni, la nomina di commissari e altro. Adesso il tavolo tecnico deve definire la gestione con tutti gli enti interessati». Dunque una riunione positiva. «Assolutamente sì. Ringrazio per questo il presidente Giuseppe Conte e il ministro Paola De Micheli. Poi come avete visto non si è trattato di una cosa estemporanea. Entro dicembre il Comitato sarà riconvocato, stavolta per affrontare e risolvere il problema delle grandi navi in laguna. La cosa più importante è proprio questo cambio di passo. I finanziamenti assegnati, ma anche la volontà di affrontare queste tematiche con il massimo dell'efficacia e della trasparenza. -- Alberto Vitucci BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

PRIMO PIANO
Il disastro in laguna

Mose e Salvaguardia, patto da 500 milioni

Ipotesi bandi per i restauri delle case

Comune e Regione avevano chiesto 1,5 miliardi per i progetti (1,20 erano). Soldi a chi si impegna a ridurre nella città storica

«Il Mose va finito ma non è l'unica opera utile per salvare la laguna»

«Un tavolo tecnico di lavoro è stato istituito per garantire il flusso costante dei finanziamenti della Legge Speciale. Un cambio di paradigma lo definirei. Il Mose non è più l'unica opera da finanziare a scapito delle altre, come si era fatto in passato. Va ultimato, perché non si può più tornare indietro. Ma c'è dell'altro di urgente da fare».

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

il ministero ha indicato tre nomi

Zincone, ritorno in laguna La dirigente è in pole come nuovo Provveditore

VENEZIA Cinzia Zincone nuovo Provveditore alle Opere pubbliche per guidare l'ex Magistrato alle Acque nella fase finale del Mose e per la gestione della salvaguardia in laguna. Il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli l'ha indicata in una terna di nomi: ora serve un decreto della Presidenza del Consiglio per la nomina, ma è lei la favorita. Quello della Zincone non è un nome nuovo nel panorama della salvaguardia veneziana: 65 anni, romana, dal 1980 al ministero, è dal 2013 vice dei presidenti che si sono succeduti al vertice dell'istituzione. Responsabile anche di tutti gli studi del Mose, dell'avviamento del sistema, del servizio informativo. Laurea in Scienze Politiche, è in corsa con altri 31 candidati tra cui il dirigente Francesco Sorrentino, esperto in contratti e lavori di Mose e Arsenale, e l'ex responsabile dell'Ufficio salvaguardia Fabio Riva. Alla fine dovrebbe spuntarla Zincone. Anche perché la ministra preferirebbe indicare una donna. Zincone non è un ingegnere, come nella tradizione del Magistrato alle Acque. Una volta nominata dovrà ora confrontarsi con gli altri responsabili sul futuro della grande opera. In attesa delle decisioni del Comitato - e delle sottocommissioni tecniche annunciate ieri dal premier Conte - sono state nominate nei posti chiave tre persone nuove. La prima è il commissario «Sblocca Cantieri» Elisabetta Spitz. Architetto, capo del demanio dal 2000 al 2008, dovrebbe adesso «svellere» il cammino delle dighe. Annunciate finite e collaudate per il 31 dicembre del 2021. Ma allo stato attuale ancora cariche di problemi. Gli impianti definitivi saranno pronti solo in primavera. E la carenza di prove delle paratoie in condizioni di mare agitato. Prove che cominceranno nell'ottobre 2020 e dureranno un anno. Fino ad allora non si potrà dire se «il Mose funziona» oppure no. Si dovranno risolvere anche i problemi di «risonanza», cioè il comportamento anomalo delle paratoie legate l'una all'altra in condizioni meteo avverse. Lo aveva segnalato vent'anni fa il professor Chang Mei, uno dei cinque esperti internazionali. Criticità ribadita dallo studio della società franco canadese Principia, chiamata dal sindaco Cacciari nel 2007 a dare un parere «terzo» sulla bontà del progetto Mose. Provveditore e commissaria, dunque, andranno ad aggiungersi ai tre amministratori straordinari del Consorzio Venezia Nuova, in carica dal 2014 dopo lo scandalo e le tangenti che hanno azzerato i gruppi dirigenti della salvaguardia. A Giuseppe Fiengo e Francesco Ossola è stato aggiunto adesso Vincenzo Nunziata. Il loro compito dovrà essere quello di portare avanti i lavori, come scritto nel loro incarico firmato dal presidente dell'Anac Raffaele Cantone e dal prefetto di Roma. E di garantire la legalità. Questione troppo spesso tralasciata negli anni fino al 2014, quando i fondi per la salvaguardia di Venezia erano diventati un «tesoretto» amministrato dal Consorzio di Mazzacurati e delle grandi imprese, spesso senza alcun controllo pubblico. I cinque si dovranno vedere a breve per concordare un cronoprogramma e una sorta di Road map. A cui il sindaco Brugnaro - commissario anch'egli ma per l'emergenza - ha già detto di voler partecipare. --Alberto Vitucci BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

l' autorità portuale

Musolino: «La conca di navigazione non funzionerà mai»

«La conca di navigazione della bocca di Malamocco, che avrebbe dovuto far entrare le navi in porto pur in presenza dell' alzata del Mose, e che è costata 653 milioni di euro, non servirà mai alla funzione per cui è stata costruita». Lo ha detto il presidente dell' Autorità di sistema portuale di Venezia e Chioggia, **Pino Musolino**, durante l' audizione in Commissione al Senato. La conca, ha spiegato **Musolino**, «era stata pensata da progetto con una nave da 280 metri, ma noi dobbiamo far entrare navi da 330 metri; è stata disegnata disallineata rispetto alla diga frangiflutti e questo significa che o i comandanti sono fondamentalmente dei piloti di Formula uno, in condizioni meteomarine perfette, o le navi rischiano di avere danni o incidenti. Dovevamo avere una struttura che ci permetteva di funzionare come porto, ora abbiamo una struttura che non funzionerà». **Musolino** ha poi specificato che «non ci sono nelle vicinanze strutture approntate come porto rifugio in caso di cambio di vento, con Mose alzato, per aspettare la fine della buriana. Avevamo presentato, come Autorità di sistema, una proposta di adattamento della conca e della vicina piattaforma che era stata utilizzata per costruire i cassoni, per operazioni di carico e scarico e per rimediare uno-due accosti di porto rifugio, superando il problema della conca».

PRIMO PIANO
Il disastro in laguna

La presidente della Commissione Europea Ursula von der Leyen ha detto la CEE la prima volta di un ministro

«Emergenza clima, mai più Venezia sott'acqua»

LA PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE EUROPEA URSULA VON DER LEYEN HA DETTO LA CEE LA PRIMA VOLTA DI UN MINISTRO

Venezia, la città lagunare, è in una situazione di emergenza climatica. La presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen ha detto la CEE la prima volta di un ministro. «Emergenza clima, mai più Venezia sott'acqua», ha detto la presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen durante una audizione in Commissione al Senato. La presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen ha detto la CEE la prima volta di un ministro. «Emergenza clima, mai più Venezia sott'acqua», ha detto la presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen durante una audizione in Commissione al Senato.

Zincite, ritorno in laguna La dirigente è in pole come nuovo Provveditore

LA PRESIDENTE DELLA COMMISSIONE EUROPEA URSULA VON DER LEYEN HA DETTO LA CEE LA PRIMA VOLTA DI UN MINISTRO

Zincite, la dirigente è in pole come nuovo Provveditore. La presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen ha detto la CEE la prima volta di un ministro. «Emergenza clima, mai più Venezia sott'acqua», ha detto la presidente della Commissione europea Ursula von der Leyen durante una audizione in Commissione al Senato.



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

commissione lavori pubblici

Scintille in Senato tra Ferrazzi e Zaia «Il Mose sostenuto anche dalla Lega»

veneziana. In ottava commissione (Lavori pubblici) al Senato scintille tra il senatore Pd Andrea Ferrazzi e il governatore Zaia, in audizione con altre istituzioni cittadine. «Il comitatone ha dato una risposta molto importante», dice il senatore. «Il governo precedente si era invece guardato bene dal convocarlo. L' inserimento stabile del finanziamento di tutti i Comuni di gronda è fondamentale come il finanziamento stabilizzato di soldi alla città che ora non devono essere mangiati dal Mose, perché la città ha bisogno di manutenzioni diffuse», ha detto Ferrazzi, «bene anche i fondi per i marginamenti ma serve impegno concreto per le bonifiche Sin e quelle di Campalto e viale San Marco». E si rivolge a Zaia: «Presidente, fossi in lei eviterei... la responsabilità del Mose è di tutti e la Lega ha fatto parte di autorevoli governi nazionali che il Mose lo hanno voluto ed è stato spinto dalla Regione». E poi precisa il caso di Orsoni, l' ex sindaco «che a detta di Nordio era in guerra costante con Mazzacurati. Altri hanno avuto destini giudiziari diversi». Audito in commissione anche il presidente di Ance Venezia Giovanni Salmistrari che si dice soddisfatto del comitatone e degli atti del governo sul Mose. «Attendiamo ora l' effettiva liquidazione, nel breve periodo, delle risorse necessarie a compiere l' ultimo miglio per finire l' opera. Le piccole imprese hanno le competenze e l' esperienza per eseguire i lavori e aspettano solo di essere messe nelle condizioni di farlo. Ance Venezia conferma la massima disponibilità alle Istituzioni per partecipare ai tavoli e a tutti i confronti necessari per raggiungere l' obiettivo entro il termine indicato del 31 dicembre 2021». Dalla Camera, invece, parla di una nuova epoca per Venezia il deputato Nicola Pellicani. «Si è già iniziato a dar corso alla mozione per Venezia approvata la scorsa settimana in Parlamento, decidendo l' istituzione di un tavolo tecnico per l' aggiornamento della Legge Speciale per Venezia. Il testo base sarà la mia proposta di legge incardinata oggi in Commissione Ambiente alla Camera. Il confronto partirà da questa proposta. Un segnale di attenzione molto importante che consentirà di aggiornare la normativa e di affrontare i problemi della città in modo unitario, il Dossier Venezia». --M.Ch.



Costa, recuperati altri 47,4 mln per marginamenti Venezia

Ministro, altri 72 mln per terminare bonifiche di Porto Marghera

(ANSA) - ROMA, 27 NOV - "Compattando e sistemando un po' meglio il bilancio del Ministero dell' Ambiente per l' anno corrente ho recuperato altri 47,4 milioni da destinare sempre ai marginamenti di Venezia di cui circa 10 li abbiamo già dati alla Regione Veneto e circa 37 li mettiamo a disposizione". Lo ha detto il ministro dell' Ambiente Sergio Costa a margine dell' evento Sogesid: da 25 anni al servizio del Paese" presso Unioncamere. "Per terminare le bonifiche di Porto Marghera ho messo sul piatto 72 mln di euro" ricorda il ministro. "Ho già scritto materialmente alla Regione Veneto e all' **Autorità portuale** per raccogliere la loro disponibilità all' atto amministrativo, se va bene trasferirò le risorse" conclude Costa.(ANSA).

The image is a screenshot of a news article from ANSA. The main headline reads "Costa, recuperati altri 47,4 mln per marginamenti Venezia". Below the headline, a sub-headline states "Ministro, altri 72 mln per terminare bonifiche di Porto Marghera". The article text is partially visible, starting with "(ANSA) - ROMA, 27 NOV - 'Compattando e sistemando un po' meglio il bilancio del Ministero dell' Ambiente per l' anno corrente ho recuperato altri 47,4 milioni da destinare sempre ai marginamenti di Venezia di cui circa 10 li abbiamo già dati alla Regione Veneto e circa 37 li mettiamo a disposizione'". The article includes a photograph of a flooded street in Venice with a person on a small boat. The right side of the screenshot shows a sidebar with various news snippets and social media sharing options.

Venezia: Costa, 'recuperati altri 47,4 mln per marginamenti'

Roma, 27 nov. (Adnkronos) - "Compattando e sistemando un po' meglio il bilancio del ministero dell' Ambiente per l' anno corrente, ho recuperato altri 47,4 milioni da destinare sempre ai marginamenti di Venezia di cui circa 10 li abbiamo già dati alla regione Veneto e circa 37 li mettiamo a disposizione". Così il ministro dell' Ambiente Sergio Costa sul tavolo del 'Comitatone' per Venezia di ieri, a margine dell' appuntamento organizzato oggi a Roma per i 25 anni di Sogesid. "Io ho già messo sul piatto, per terminare le bonifiche di porto Marghera, 72 milioni di euro - ricorda Costa - Ho già scritto materialmente alla regione Veneto e all' **autorità portuale** per raccogliere la loro disponibilità all' atto amministrativo e se la bozza va bene trasferirò le risorse". Più Visti Libri: in arrivo 'Sommelier coach' di Gennaro Buono Ricerca: Anelli, 'nomina Ricciardi a Human Technopole orgoglio per Università Cattolica' (2) Ex Ilva: Conte, 'grande apertura Mittal ma per ora incassato nessun risultato' Ex Ilva: Conte, 'negoiazione sarà faticosa e complicata'



Venezia: Costa, 'recuperati altri 47,4 mln per marginamenti'

27 Novembre 2019 alle 13:33

Roma, 27 nov. (Adnkronos) - "Compattando e sistemando un po' meglio il bilancio del ministero dell' Ambiente per l' anno corrente, ho recuperato altri 47,4 milioni da destinare sempre ai marginamenti di Venezia di cui circa 10 li abbiamo già dati alla regione Veneto e circa 37 li mettiamo a disposizione". Così il ministro dell' Ambiente Sergio Costa sul tavolo del 'Comitatone' per Venezia di ieri, a margine dell' appuntamento organizzato oggi a Roma per i 25 anni di Sogesid.

"Io ho già messo sul piatto, per terminare le bonifiche di porto Marghera, 72 milioni di euro - ricorda Costa - Ho già scritto materialmente alla regione Veneto e all' autorità portuale per raccogliere la loro disponibilità all' atto amministrativo e se la bozza va bene trasferirò le risorse".

PIÙ VISTI	
Libri: in arrivo 'Sommelier coach' di Gennaro Buono	>
Ricerca: Anelli, 'nomina Ricciardi a Human Technopole orgoglio per Università Cattolica' (2)	>
Ex Ilva: Conte, 'grande apertura Mittal ma per ora incassato nessun risultato'	>
Ex Ilva: Conte, 'negoiazione sarà faticosa e complicata'	>

Lascia il tuo commento

"La conca di navigazione del Mose è inutilizzabile: è costata 653 milioni di denaro pubblico"

ROMA - La conca di navigazione realizzata a Malamocco per consentire l'accessibilità al porto di Venezia anche quando le paratie del Mose sono alzate è stata fatta in modo sbagliato, e nonostante sia costata "653 milioni di denaro pubblico, non servirà mai". Perché "è pensata per navi da 280 metri, mentre noi dobbiamo fare entrare navi da 300 metri" e inoltre "è disallineata rispetto alla diga frangiflutti e quindi o i piloti delle navi sono piloti da Formula 1 e il mare è in condizioni perfette o la conca è inutilizzabile". Lo afferma il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico settentrionale, **Pino Musolino**, oggi in audizione in commissione Lavori pubblici in Senato. Quello che oggi è un problema potrebbe però diventare la soluzione ad altre criticità, sostiene **Musolino**, il quale sottolinea che al momento "non ci sono strutture approntate per funzionare come porto rifugio". Questo vuol dire che se è in arrivo una nave e le condizioni meteomarine cambiano, il Mose si alza e la nave si trova fuori dal porto, in mezzo al mare, e non ha nelle vicinanze un approdo sicuro in cui rifugiarsi. Quello che si potrebbe fare, quindi, è "adattare la conca in modo da rimediare uno o due approdi sicuri" e poi "utilizzare la piattaforma realizzata per costruire i cassoni del Mose per operazioni di carico e scarico". Questo porterebbe anche ad una "possibilità di sviluppare il porto, anche con un fondale che oggi in laguna non c'è e che non ci sarà mai, perché il Mose ha fissato per sempre la profondità massima a 12 metri", conclude **Musolino**.

DIRE

ultima diretta su Open, Indagato Carat, Renzi "Dispetti Pizzardi" a paragonare battaglia per Roma, "mai sciolto"

Chi siamo - Contatti - Webtv - RSS

Canali - Sport - Impari - Spazio - Microdata - Newsletter

denaro pubblico

Fabrizio Tommasini 27/11/2019 Venezia
ftommasini@agenziadire.com

Lo afferma il presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico settentrionale, Pino Musolino, oggi in audizione al Senato

ROMA - La conca di navigazione realizzata a Malamocco per consentire l'accessibilità al porto di Venezia anche quando le paratie del Mose sono alzate è stata fatta in modo sbagliato, e nonostante sia costata "653 milioni di denaro pubblico, non servirà mai". Perché "è pensata per navi da 280 metri, mentre noi dobbiamo fare entrare navi da 300 metri" e inoltre "è disallineata rispetto alla diga frangiflutti e quindi o i piloti delle

I nostri Tg

POLITICO LAZZO
AMBIENTE SARAJEVO
SCIENTIFICHE
PESCIATA MARITALIZIONE

FRANCESCO QUORIANO
GIORGIO DI NINO
GIULIA MONTI
MARIO DI COSTANZA DI PASQUALE

DIRE OGGI

SCARICA L'APP
IOS ANDROID

Approfondire

Dove si vive meglio in Italia: Trento

Dal Comitato altri 325 milioni per il Mose

Ieri la riunione a Palazzo Chigi, la prossima prima di Natale

Giulia Sarti

ROMA Dopo la riunione di ieri a Palazzo Chigi del cosiddetto Comitato per Venezia, la conferenza stampa del premier Giuseppe Conte col ministro delle infrastrutture e dei trasporti, Paola De Micheli, il ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare, Sergio Costa, e il Capo del Dipartimento della Protezione Civile, Angelo Borrelli. Su Venezia -ha detto Conte- siamo soddisfatti. Abbiamo stanziato vari finanziamenti, ma al di là delle somme, la cosa positiva è la nascita di un confronto con le autorità coinvolte che ci fanno iniziare a vedere la fine di problemi che si trascinano da tempo. Nello specifico, il ministro De Micheli ha spiegato che durante la riunione è stato deliberato che, con una norma nella legge bilancio, verranno messi a disposizione altri 60 milioni per il 2020, oltre i 40 già previsti, per interventi di natura idraulica nei comuni della laguna. Abbiamo deciso anche il finanziamento a conclusione del Mose per 325 milioni, che fanno arrivare, come previsto dall'ultimo aggiornamento di prezzo, il totale a 5 miliardi e 493 milioni di euro. Nei prossimi giorni il commissario Elisabetta Spritz si insedierà, poi entro Natale la riconvocazione del Comitato per poter affrontare la questione delle grandi navi. Ci siamo lasciati -ha sottolineato il presidente del Consiglio- con dei compiti a casa: una riflessione sulla governance del sistema lagunare Mose e il modo migliore per affrontare tutti i problemi di funzionamento ad esso legato per finirlo nel più breve tempo possibile.

The screenshot shows the website interface for Messaggero Marittimo. At the top, there is a navigation bar with the logo 'm SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADOLINI SRL' and the website name 'Messaggero Marittimo.it'. Below the navigation bar, the article title 'Dal Comitato altri 325 milioni per il Mose' is prominently displayed. The article text is partially visible, matching the main text on the left. To the right of the article, there is a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' (latest) news items, including 'Maretti presidente Piccola Industria Livorno' and 'Pedagogista preoccupata per la situazione del settore'.

Grandi navi

«La soluzione è Marghera Venti mesi per due approdi»

A. Zo.

VENEZIA «Un progetto c'è già ed è quello che era stato approvato dal Comitato del 2017: in nove mesi saremmo in grado di realizzare il primo approdo a Marghera, per entrambi ce ne vorrebbero venti». Il premier Giuseppe Conte ha già annunciato che prima di Natale ci sarà un altro Comitato per Venezia, in cui si parlerà del futuro delle grandi navi da crociera, che non erano invece all'ordine del giorno di quello di martedì. Ma ieri mattina, in commissione Lavori pubblici del Senato, il presidente dell'Autorità di sistema portuale **Pino Musolino** ha auspicato che si riparta da lì, dopo la parentesi di Danilo Toninelli che vedeva Marghera come il fumo negli occhi e puntava piuttosto su Chioggia. E ha ricordato i tempi, spiegando che si fosse dato il via allora non ci sarebbe stato l'incidente della Msc Opera di quest'estate, quando si schiantò a San Basilio. «Ovviamente io parlo dei cronoprogrammi che partono dal giorno dopo - ha aggiunto, dando una stiletta ai politici - Se poi servono 2 o 3 anni per avere il via libera i tempi si allungano». In precedenza aveva anche polemizzato a distanza con il ministro dell'Ambiente Sergio Costa sul tema del protocollo fanghi: «Consentitemi la battuta - ha detto - E' insabbiato al ministero dell'Ambiente». Musolino è arrivato a Roma per parlare del Mose, ma alla fine ha tracciato un quadro complessivo dello stato dell'arte dello scalo. «Con il Mose diventeremo il primo scalo regolato al mondo», ha spiegato. E ha rilanciato l'idea della creazione di una sorta di «torre di controllo», dotata di sofisticati strumenti di previsione, che consenta di gestire arrivi e partenze delle navi quasi come in un aeroporto. «Nei mesi invernali abbiamo stimato che il porto resterebbe chiuso per il 60 per cento del tempo in assenza di un sistema efficace di informazione», ha detto. La torre di controllo dovrebbe dire alle navi, sulla base del meteo (non solo la marea, ma anche il vento), se accelerare o rallentare, in modo da non trovare il Mose sbarrato. Ma il sistema delle dighe ha creato anche un altro problema che Musolino denuncia da quando è arrivato: «La conca di navigazione di Malamocco non servirà, sono stati 653 milioni di euro sprecati - ha detto - Da progetto fa passare navi fino a 280 metri, ma ora da noi arrivano quelle da 330, e inoltre è disallineata rispetto alla diga frangiflutti: così si rischiano incidenti». Il presidente ha così detto ai senatori, a dir poco basiti (in primis Gregorio De Falco, l'ex ufficiale della Capitaneria che «richiamò» Francesco Schettino la notte della Costa Concordia), che c'è un progetto per sistemare la conca (si parlava di una sorda di sponda per farla scivolare) e per riutilizzare anche quella piattaforma del Mose che dovrebbe essere smantellata: da un lato come scalo per i container, dall'altro come porto rifugio in situazioni meteo difficili. Sulle crociere ha poi detto che c'è il piano per «deflazionare» dal 2020 i passaggi del canale della Giudecca, con quegli approdi diffusi lanciati la scorsa estate proprio da Toninelli. Sui dragaggi, battute a parte, Musolino ha detto che il compito di un presidente di Porto è quello di mantenere la navigabilità dei canali. «Sul canale dei Petroli chiediamo solo di mantenere i 12 metri, non di allargarlo - ha detto - quanto al Vittorio Emanuele, è stato realizzato nel 1922, si tratta di riportarlo alla quota del piano regolatore portuale, cioè meno 11 e mezzo». Lì dovrebbero passare le navi da crociere medie, dirette all'attuale Marittima, che non verrebbe cancellata. Anche a Chioggia c'è il problema dell'accesso: «Il piano regolatore prevede pescaggi di 7-8 metri e invece in alcuni punti siamo a 6, perché da vent'anni non si scava», ha concluso. C'è poi il problema del conferimento dei fanghi: la Salvaguardia il 19 dicembre parlerà del rialzo dell'isola delle Tresse.



Grandi Navi: Musolino, scavi per mantenere fondali a 12 metri

Servono a garantire l'arrivo delle navi sistema economico dell'avi, musolino città di Venezia

Gli scavi nel canale Malamocco-Marghera, per permettere l'operatività del porto commerciale di Venezia "servono a mantenere il fondale a 12 metri, consentito dalla legge". Lo ha precisato il presidente dell'Autorità portuale di Venezia e Chioggia, **Pino Musolino**, durante l'audizione alla Commissione Lavori pubblici del Senato. "Il Piano regolatore portuale - ha ricordato **Musolino** - prevede che il canale abbia un fondale di 12 metri, e non è possibile ripensarlo. Gli impianti del Mose tra l'altro fissano questa quota in maniera definitiva". Per **Musolino** inoltre "gli scavi servono a garantire l'arrivo delle navi e il sistema economico della città di Venezia, che è tutelato dalla stessa Legge speciale. Gli ultimi dragaggi hanno soprattutto consentito di togliere fanghi inquinati, che vengono caratterizzati e smaltiti", ha concluso. "Noi - ha puntualizzato **Musolino** - abbiamo un piano regolatore portuale che ci permette di avere canali portuali fino a -12 metri. L'accessibilità nautica, che è uno dei compiti principali dell'autorità di sistema ci dà diritto e ci obbliga a mantenere l'accessibilità a -12 metri. E' evidente che i porti si insabbiano e si dragano, è un fatto di buonsenso notorio. I 12 metri di fondale sono quelli che garantiscono la piena operatività al porto di Venezia e Chioggia. Chioggia ha fondali autorizzati a meno 7, meno 8 metri, ma anche in quel caso per quasi vent'anni non si sono dragati i canali portuali, e il porto oggi versa in condizioni emergenziali, perché ha fondali che sono arrivati a 6 metri, In queste condizioni - ha concluso - possiamo andare a raccogliere le margheritine". (ANSA).



Grandi Navi: Musolino, in 20 mesi pronte banchine a Marghera

ndi navi, musolino

In 20 mesi potrebbero venire allestite le banchine alternative a Porto Marghera per l' attracco delle grandi navi da crociera, secondo il piano concordato nel Comitato del 2017. Lo ha ribadito oggi il presidente dell' Autorità portuale dell' Adriatico settentrionale, **Pino Musolino**, ascoltato oggi dalla Commissione Lavori pubblici del Senato. "Qualora fosse stato dato il via all' epoca - ha affermato **Musolino** - non avremmo avuto il passaggio della nave 'Opera' (coinvolta nell' incidente del 2 giugno scorso, ndr) per il canale della Giudecca". Ricordando l' ipotesi di fermare le navi più grandi a Marghera e di far transitare quelle inferiori per il canale Vittorio Emanuele, il presidente dell' Authority ha precisato che "questo canale fu inaugurato il 16 maggio 1922, e da Piano regolatore portuale ha una profondità di 11,5 metri. Quando chiediamo di poter scavare, non chiediamo di aggiungere nuovi canali, ma di agire secondo quel che è fissato da sempre". **Musolino** ha indicato che "le grandi navi verrebbero indirizzate su due banchine di Marghera che sono inutilizzate e che così verrebbero rimesse a reddito. Per ristrutturare la prima ci vogliono nove mesi, per entrambe ce ne vogliono 20. Per la prossima estate potremmo deflazionare i passaggi per il canale della Giudecca, ovviamente un' ipotesi - ha concluso - al netto di eventuali 'rallentamenti' procedurali". (ANSA).



The Medi Telegraph

Venezia

Grandi navi a Venezia, "in venti mesi le banchine a Porto Marghera"

Venezia - In 20 mesi potrebbero venire allestite le banchine alternative a Porto Marghera per l' attracco delle grandi navi da crociera, secondo il piano concordato nel Comitato del 2017. Lo ha ribadito oggi il presidente dell' **Autorità portuale** dell' Adriatico settentrionale, Pino Musolino , ascoltato dalla Commissione Lavori pubblici del Senato. «Qualora fosse stato dato il via all' epoca - ha affermato Musolino - non avremmo avuto il passaggio della nave Msc Opera (coinvolta nell' incidente del 2 giugno scorso, ndr) per il canale della Giudecca ». Ricordando l' ipotesi di fermare le navi più grandi a Marghera e di far transitare quelle inferiori per il canale Vittorio Emanuele, il presidente dell' Authority ha precisato che «questo canale fu inaugurato il 16 maggio 1922, e da Piano regolatore **portuale** ha una profondità di 11,5 metri. Quando chiediamo di poter scavare, non chiediamo di aggiungere nuovi canali, ma di agire secondo quel che è fissato da sempre». Musolino ha indicato che «le grandi navi verrebbero indirizzate su due banchine di Marghera che sono inutilizzate e che così verrebbero rimesse a reddito. Per ristrutturare la prima ci vogliono nove mesi, per entrambe ce ne vogliono 20. Per la prossima estate potremmo deflazionare i passaggi per il canale della Giudecca , ovviamente un' ipotesi - ha concluso - al netto di eventuali rallentamenti procedurali»



The Medi Telegraph

Venezia

Venezia, in 20 mesi pronto l' approdo a Marghera

Genova - In 20 mesi potrebbero venire allestite le banchine alternative a Porto Marghera per l' attracco delle grandi navi da crociera, secondo il piano concordato nel Comitato del 2017. Lo ha ribadito oggi il presidente dell' **Autorità portuale** dell' Adriatico settentrionale, Pino Musolino, ascoltato oggi dalla Commissione Lavori pubblici del Senato. « Qualora fosse stato dato il via all' epoca - ha affermato Musolino - non avremmo avuto il passaggio della nave "Opera" (coinvolta nell' incidente del 2 giugno scorso, ndr) per il canale della Giudecca». Ricordando l' ipotesi di fermare le navi più grandi a Marghera e di far transitare quelle inferiori per il canale Vittorio Emanuele, il presidente dell' Authority ha precisato che «questo canale fu inaugurato il 16 maggio 1922, e da Piano regolatore **portuale** ha una profondità di 11,5 metri. Quando chiediamo di poter scavare, non chiediamo di aggiungere nuovi canali, ma di agire secondo quel che è fissato da sempre». Musolino ha indicato che «le grandi navi verrebbero indirizzate su due banchine di Marghera che sono inutilizzate e che così verrebbero rimesse a reddito. Per ristrutturare la prima ci vogliono nove mesi, per entrambe ce ne vogliono 20. Per la prossima estate potremmo deflazionare i passaggi per il canale della Giudecca, ovviamente un' ipotesi - ha concluso - al netto di eventuali rallentamenti procedurali».



Fermare il deposito? Operatori del Porto perplessi

CHIOGGIA Gli operatori portuali apprezzano i buoni propositi ma non si fidano troppo dei politici che sostengono di voler bloccare l'impianto Gpl, ormai semiultimato. «Il porto dichiara il portavoce del Comitato per il rilancio dello scalo mercantile Alfredo Calascibetta apprezza le dichiarazioni d'impegno manifestate dal ministro Stefano Patuanelli e dal sindaco Alessandro Ferro. Temiamo, però, si sia trattato dell'ennesima passerella. Apprezziamo pure la discesa in campo, contro il gpl, del vescovo Adriano Tessarollo; un segnale che merita il plauso di tutti i lavoratori del porto, seppur nella consapevolezza del fatto che l'autorità religiosa può solamente esprimere pareri d'ordine morale. Purtroppo, occorrono i fatti». Calascibetta motiva i propri dubbi rammentando che «il deposito costiero di gas liquido è stato voluto e, di fatto, autorizzato praticamente di soppiatto dai vecchi politici locali. Tutti sapevano denuncia - ma nessuno si è mosso, proprio quando sarebbe risultato ancora possibile imporre l'alt. Va da sé che pertanto le dichiarazioni rese l'altroieri, a fine passerella, ci lascino un pochino perplessi. Dubitiamo, innanzitutto, che possa effettivamente essere adottata una legge con effetto retroattivo. Un provvedimento del genere correrebbe il rischio d'essere azzerato dalla Corte costituzionale. Sulla questione pesa inoltre, come un macigno, il fatto che l'impianto è classificato d'interesse strategico per l'approvvigionamento energetico nazionale». Secondo il Comitato del porto, contrario sin dalla prima ora alla creazione del deposito di gpl, la discussione dovrebbe piuttosto incentrarsi sul fatto che l'attuale Piano regolatore portuale non prevede affatto sbarchi e imbarchi di sostanze pericolose, ammessi esclusivamente alle banchine degli scali classificati come industriali. «Quello di Val da Rio ricorda Calascibetta non può accogliere le navi gasiere semplicemente perché è classificato commerciale e non industriale. Ricordo, inoltre, che nemmeno la bozza del nuovo Piano regolatore portuale prevede la riclassificazione dello scalo marittimo. A questo punto, gli operatori ritengono sia assai più opportuno confidare sulla competenza dell'Autorità di sistema portuale». «L'azienda commenta infine proponendo cose di cui già disponiamo. Vogliamo solamente poter continuare a lavorare e progredire anche nella crocieristica. Per l'estate prossima, prevedo il passaggio di almeno una decina di piccole navi di lusso. Presenze impensabili, dopo l'arrivo della prima cisterna carica di gas da sbarcare». (r.per)



Salvaguardia, protocollo fanghi rinviato

Istruttoria tecnica per le Tresse il 3 dicembre. Il 19 nuova riunione della Commissione. Venerdì verifica della Regione sul Molo Sali come sede di conferimento di sedimenti. Possibili proteste sindacali

Il «sovralzo» dell' isola delle Tresse per il ministero dell' Ambiente richiede un approfondimento tecnico, nessun via libera pertanto ieri, in Commissione Salvaguardia, all' autorizzazione per ulteriori conferimenti di fanghi. Quelli che sindacati e Porto chiedono di rimuovere al più presto dai canali dello scalo di Porto Marghera. Pena l' estromissione delle grandi portacontainer con perdita di traffico e posti di lavoro. «Manca il piano morfologico e la Via aveva già permesso una crescita delle Tresse fino a 9 metri e mezzo. Sta diventando una cosa mostruosa», ha ricordato Lidia Fersuoch di Italia Nostra. Regolamento portuale «Chiediamo che i fondali mantengano almeno i pescaggi stabiliti dal regolamento portuale a 12 metri - dice Renzo Varagnolo della Filt Cgil Veneto -. Nessun cenno alla questione nel Comitato di martedì a Roma, ma in Prefettura è già stata fissata la data della prossima Commissione Salvaguardia: il 19 dicembre. Istruttoria tecnica attesa per il 3 dicembre». Molo Sali Intanto venerdì 29 novembre la Regione si occuperà del Molo Sali. Per l' ampliamento della banchina ma anche perché lì è emerso un sito possibile di conferimento di una parte dei sedimenti, di tipo A, rimossi con i dragaggi. «Darebbe un po' di respiro - commenta Varagnolo - siamo aperti alla discussione ma non staremo fermi ad aspettare». Già annunciate forme possibili di mobilitazione, «presidi, manifestazioni. Ricordo che abbiamo ancora tre giorni di sciopero da sfruttare - commenta Toni Cappiello della Filt Cgil Venezia - vedremo l' evolversi della situazione. Sigle sindacali e imprese del Porto sono unite e andranno avanti».



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Processi tecnologici e "green" per gli specialisti del carbone

Quando si parla di filiera del carbone l'immaginario collettivo è quello di imprese inquinanti e di operai con le mani sporche. In realtà, sempre più spesso, le aziende che lavorano questo materiale rappresentano un concentrato di tecnologia e automazione, oltre ad aver fatto grossi investimenti per una filiera più "green". È il caso del Gruppo Italiana Coke, composto da Italiana Coke Srl, Funivie Spa e Terminal Alti Fondali Savona Srl, una vera e propria eccellenza regionale e nazionale nella lavorazione del coke, ovvero il residuo della distillazione del carbone fossile che viene poi utilizzato in molteplici filiere. SGUARDO AL FUTURO "Siamo il fornitore strategico di un prodotto che sembra brutto ma è altamente tecnologico", scherza, ma nemmeno troppo, l'amministratore delegato del gruppo Paolo Cervetti. Il manager racconta che il gruppo ha superato anni difficili ed è oggi fortemente proiettato verso il futuro, con le idee ben precise. Il punto di partenza sono i continui investimenti sui siti di produzione, per renderli più innovativi e compatibili con le mutate sensibilità ambientali, e sui lavoratori, assumendo e formando personale specializzato, su cui il gruppo non ha mai risparmiato. Il punto di arrivo è invece costituito da "un consolidamento delle attività di export, per diventare ancora di più internazionali, e da una diversificazione delle attività, per diventare il partner fondamentale per la siderurgia italiana e sfruttare le nostre capacità nella logistica". ATTENZIONE ALL' AMBIENTE L' ad di Italiana Coke fa riferimento al processo unico del suo genere che il gruppo attua nella ricezione, nel trasporto e nella lavorazione del carbone. "Il carbone arriva al porto di Savona in grandi navi, viene sbarcato con un impianto iper tecnologico che lo colloca su nastri sottomarini ed esce dalla città con un sistema funivia rio che lo fa arrivare alla cokeria. Il carbone non si vede fino a Cairo Montenotte, pur passando da mare, porto, città ed entroterra - racconta Cervetti -. Ogni giorno muoviamo camion, treni, funivie, container, navi e nastri trasportatori: siamo esperti di trasporto complicato ed eco-sostenibile". Il sistema a funivia, ad esempio, risparmia il transito di oltre 250 camion al giorno. L'impegno per l'ambiente non finisce qui: da fine anni '90 il sito di Cairo Montenotte è dotato di una centrale elettrica di cogenerazione che usa il gas di cokeria, sottoprodotto del processo produttivo, per realizzare energia elettrica per la rete di distribuzione nazionale. Pur avendo un impianto del 1920, negli ultimi decenni sono stati investiti più di 40 milioni di euro per rendere il sito sempre più compatibile con l'ambiente. "Dopo anni difficili a causa di una crisi finanziaria e nonostante le tante difficoltà - ultima quella del recente disastro che ha bloccato le Funivie e le strade per frane - il gruppo continua a superare gli ostacoli con creatività, passione e nuove partnership - sottolinea Cervetti -. Siamo in una zona devastata da crisi e intemperie, ma siamo resilienti e testardi e andiamo avanti".



Il Secolo XIX (ed. Savona)

Savona, Vado

Un legame indissolubile con il territorio ligure

Un terzo del prodotto venduto finisce in Europa e un terzo nel resto del mondo (dagli Stati Uniti al Sudafrica e Pakistan), ma il gruppo Italiana Coke rimane ben ancorato al territorio in cui opera. Quella di Cairo Montenotte è infatti una delle prime dieci fabbriche della regione, in un territorio dalla situazione industriale molto complessa. Sono più di 300 gli addetti diretti delle tre realtà che danno vita al gruppo Italiana Coke, ma questo numero va più che raddoppiato se si considera l'indotto sul territorio, le altre imprese che lavorano a stretto contatto con la realtà. In molti casi, le persone che vi lavorano non sono semplici operai, ma professionisti che usano sistemi complessi e automatizzati, per la cui formazione e crescita l'azienda investe molto. L'importanza del gruppo per il territorio dovrebbe spingere anche le istituzioni, nazionali e locali, a fare di più per uno sviluppo virtuoso delle attività. "Il sistema portuale ligure dovrebbe riconoscere il ruolo di Savona come polo fondamentale delle rinfuse, in modo che tutte le rinfuse del Tirreno, e magari sempre più anche dell'Adriatico, passino da qua", dice l'amministratore delegato del gruppo Paolo Cervetti. Il manager si augura inoltre che Funivie Spa sia messa presto in sicurezza attraverso il sostegno che il Ministero dei Trasporti, da circa cento anni garantisce, e che l'Autorità Portuale trovi altri spazi a disposizione del Terminal Alti Fondali Savona.

The image shows a newspaper page with several articles. The main article is titled "Processi tecnologici e 'green' per gli specialisti del carbone" and includes a photograph of an industrial facility. Below it, there are two smaller articles: "Un legame indissolubile con il territorio ligure" and "Il prodotto principe per importanti filiere". The page also features a sidebar with various news items and a small graphic showing the number "330".

Intervista

Ilaria Caprioglio: "A Savona combatto da sola con il fango"

di Michela Bompani

« Io combatto da sola » : la sindaca di Savona, Ilaria Caprioglio, tira su la testa dopo giorni difficili. I piedi nel fango, gli occhi a scrutare il cielo, la voce attaccata al microfono del telefono, a coordinare volontari di protezione civile, assessori e consiglieri, perché ognuno corre e soccorre dove può. **Sindaca, qual è il nemico più pericoloso da combattere?** «A volte ha il volto della "procedura burocratica", a volte si chiama "predissesto" a volte "blocco delle assunzioni", a volte "fango". Noi sindaci siamo soli, senza risorse economiche e umane: in questi giorni il dirigente dei Lavori pubblici e il comandante dei vigili spalano, tutti i dipendenti sono fuori a dare una mano. Abbiamo finito anche le transenne, così abbiamo chiesto in prestito i new jersey al porto». **Il crollo del viadotto sulla A6, l' Aurelia più volte interrotta dalle frane: come uscirne?** «Pensavamo di aver messo in sicurezza persone e frane, invece appena ha ricominciato a piovere 270 persone sono nuovamente isolate a Marmorassi e così sta accadendo che molte zone che a fatica avevamo ricollegato, anche solo con passaggi pedonali. Appena pensiamo di aver risolto, ricomincia a piovere». Perché? «Il terreno non ce la fa più ad assorbire la quantità d' acqua che normalmente cade in sei mesi concentrata in quindici giorni. Stanno cedendo anche zone coltivate, dove viene fatta manutenzione, questo dà il segno della criticità. Abbiamo nuovamente dovuto chiudere la statale del colle di Cadibona». **Cosa comporterà il crollo della A6, anche se la corsia sud sarà riaperta?** «Un danno gravissimo. Vede, però, già in condizioni normali, almeno una volta a settimana, l' autostrada chiude temporaneamente per incidenti e tutto il traffico si riversa sull' Aurelia, che va in tilt. O viene bloccata dalle frane, anche ora ci sono problematiche in tutta la riviera. Le nostre infrastrutture erano già in sofferenza prima di questo evento. Poi c' è il mare». **Servirebbero protezioni?** «Il mare mangia l' Aurelia e blocca il deflusso dei corsi d' acqua: nell' ultima allerta siamo andati sott' acqua perché il mare non riceveva più i rivi, eppure li puliamo continuamente. Ma il mare li ferma». Cosa ne sarà dell' economia della sua città e della Liguria? «L' **autorità portuale di sistema** vale 6 milioni di teu, tra Genova, Savona e Vado. Da Savona passano 1500 camion al giorno: cosa succederà? Il 12 dicembre inaugurerà la piattaforma Maersk di Vado, e non c' è neppure ancora la strada a scorrimento veloce. Sono in crisi anche le piccole e medie realtà della Val Bormida, alimentari e dolciarie, che hanno bisogno di rifornimenti quotidiani ma sono isolate, alla vigilia delle festività. Sono preoccupata per il turismo, che arriva soprattutto da Piemonte e Lombardia: e i collegamenti sono in questo stato». Così si sente sola.



La Repubblica (ed. Genova)

Savona, Vado

«Noi sindaci chiediamo un piano di emergenza che non consista solo nelle somme urgenze. Serve un piano strutturale complessivo e i soldi per realizzarlo, in breve tempo. Il 20 dicembre arriverà a Savona l' ammiraglia di Costa Crociere, la Smeralda: ci tenevamo tanto a presentarci al meglio. E invece siamo in mezzo al fango». © RIPRODUZIONE RISERVATA

A26: camionista, un' ora per 7 km

(ANSA) - GENOVA, 27 NOV - "Ho impiegato un' ora per fare 7 km, mentre normalmente impiego 15 minuti". Fabio Pittaluga Olivieri è un camionista che si è trovato a transitare sulla A26 dopo la riapertura dell'autostrada con il restringimento di carreggiata per permettere le verifiche di stabilità sui ponti Fado e Pecetti. "Sono giorni di odissea per noi". Il percorso a cui fa riferimento è quello compreso dalla uscita dal terminal portuale del Vte all' ingresso della A26 fino al restringimento dell'autostrada. "Così il porto muore, per noi è un aggravio di costi, cresce il prezzo al chilometro del trasporto e la merce è a rischio perché arriva tardi a destinazione. E' una tegola: altro che ponte Morandi". Lo sfogo del camionista è dovuto non solo alla situazione della A26, ma anche alla chiusura della A6 per il crollo del viadotto Madonna del monte. "Ci sono colleghi che sono costretti a percorrere 50 km più del percorso normale per arrivare al porto di Savona, altri percorrono la A7 creando lunghe file: è un calvario".



FILT-CGIL di Savona: "3 dei 6 lavoratori riassunti in S.T.A."

"I restanti saranno ricollocati in imprese portuali entro il 31/1/2020" aggiungono da FILT-CGIL

"La FILT-CGIL di Savona - spiega in una nota - rende noto che 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 S.T.A. di 3 dei 6 lavoratori in scadenza di contratto e non rinnovati lo scorso ottobre, mentre i restanti saranno ricollocati in imprese portuali entro il 31/1/2020".

"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 perché 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 dalla FILT-CGIL di Savona.



EMERGENZA CONTINUA Una situazione così solo nel 1953

I portuali affondano il porto e la città che cercano di galleggiare

Sciagurato sciopero dei camalli aggrava il blocco della circolazione in piena allerta

Diego Pistacchi Alla fine spunta il sole a mettere fine, persino un po' in anticipo, all'ennesima fase di allerta (arancione) sulla Liguria. Il «bollettino di guerra» questa volta viene aggiornato «solo» con qualche allagamento e il consueto rischio frane sempre presente. Eppure la mattinata di ieri vive le conseguenze peggiori per il traffico. In parte influisce il traffico su carreggiata ridotta sulla A26, ma soprattutto è lo sciopero dei lavoratori portuali a paralizzare città e autostrade. In una situazione di assoluta emergenza, dove a tutti è richiesto senso di responsabilità, i camalli voltresi si «astengono dal lavoro». Non entrano e non escono i tir, che si incolonnano, casomai ce ne fosse ulteriore bisogno, lungo le vie di accesso e poi su fino alle autostrade già abbastanza congestionate. Una follia cui fa seguito persino la «replica» dei padroncini, che mettono a loro volta in scena una protesta contro la decisione dei portuali. Il prefetto Carmen Perrotta accetta subito un incontro con i lavoratori e con le istituzioni, il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** Paolo Signorini in testa. È la svolta per sbloccare la situazione, con la posizione imbarazzata e imbarazzante dei sindacati che provano a giustificare la scelta. È vero, la vertenza va avanti da settimane e lo sciopero era programmato da tempo, ma la situazione avrebbe richiesto un atto di responsabilità e un rinvio della protesta. La protesta costringe invece a trovare per l'ennesima volta soluzioni straordinarie che, ovviamente, non possono risolvere la situazione. I tir che dalla Francia sono diretti al Porto di Genova vengono fatti uscire obbligatoriamente a Ventimiglia, vengono fermati all'autoporto e fatti ripartire sulla A10 in modo cadenzato per alleggerire lo snodo del capoluogo. La polizia stradale presente alla barriera di Ventimiglia con quattro pattuglie fa partire gli autoarticolati a blocchi di circa 50 alla volta, ogni mezzora circa. Tutto perché, come nei giorni scorsi gli scioperi del personale Trenitalia e dei lavoratori di altri settori, vengono nuovamente anteposti interessi di parte a quelli di un territorio alle prese con una situazione di emergenza incredibile. Lo stesso governatore Giovanni Toti ricorda che «la Liguria sta vivendo la peggiore ondata maltempo e l'autunno più piovoso da 1953 ad oggi. Il combinato disposto degli effetti di questa perturbazione con le decine di strade provinciali e comunali interrotte dalle frane e le due autostrade A26 e A6 la prima a percorrenza ridotta e l'altra ancora chiusa, determina una situazione straordinaria per cui servono strumenti di eccezionale portata sia legislativa sia economica. Credo che sia un'emergenza paragonabile a quella che abbiamo affrontato dopo il crollo del ponte Morandi, al netto del fatto che fortunatamente, anche grazie alla nostra Protezione civile, non ci sono state vittime». In questo momento il porto avrebbe bisogno solo di essere aiutato. Lo conferma anche il presidente nazionale di Federlogistica-Contrasporto Luigi Merlo, che nel suo intervento si rivolge in primis alla politica, ma sottolinea cose che non possono sfuggire anche ai portuali stessi: «Se parte del traffico, a causa dell'assenza di collegamenti autostradali, fosse dirottato su altri scali europei, sarebbe un disastro economico destinato a durare nel tempo. Inoltre sarebbe un danno enorme per l'erario. Infatti, se il 30% del traffico transitasse non più negli scali italiani ma in quelli nord europei, lo Stato perderebbe 1 miliardo e mezzo di Iva e accise in un solo anno».

GIORNALI DI EMERGENZA | L'Espresso del Piemonte e della Liguria GENOVA 7

EMERGENZA CONTINUA Una situazione così solo nel 1953

I portuali affondano il porto e la città che cercano di galleggiare

Sciagurato sciopero dei camalli aggrava il blocco della circolazione in piena allerta

Non si basterà a sciogliere il blocco del traffico, ma la situazione è sempre più grave. I camionisti, che non entrano e non escono i tir, che si incolonnano, casomai ce ne fosse ulteriore bisogno, lungo le vie di accesso e poi su fino alle autostrade già abbastanza congestionate. Una follia cui fa seguito persino la «replica» dei padroncini, che mettono a loro volta in scena una protesta contro la decisione dei portuali. Il prefetto Carmen Perrotta accetta subito un incontro con i lavoratori e con le istituzioni, il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale Paolo Signorini in testa. È la svolta per sbloccare la situazione, con la posizione imbarazzata e imbarazzante dei sindacati che provano a giustificare la scelta. È vero, la vertenza va avanti da settimane e lo sciopero era programmato da tempo, ma la situazione avrebbe richiesto un atto di responsabilità e un rinvio della protesta. La protesta costringe invece a trovare per l'ennesima volta soluzioni straordinarie che, ovviamente, non possono risolvere la situazione. I tir che dalla Francia sono diretti al Porto di Genova vengono fatti uscire obbligatoriamente a Ventimiglia, vengono fermati all'autoporto e fatti ripartire sulla A10 in modo cadenzato per alleggerire lo snodo del capoluogo. La polizia stradale presente alla barriera di Ventimiglia con quattro pattuglie fa partire gli autoarticolati a blocchi di circa 50 alla volta, ogni mezzora circa. Tutto perché, come nei giorni scorsi gli scioperi del personale Trenitalia e dei lavoratori di altri settori, vengono nuovamente anteposti interessi di parte a quelli di un territorio alle prese con una situazione di emergenza incredibile. Lo stesso governatore Giovanni Toti ricorda che «la Liguria sta vivendo la peggiore ondata maltempo e l'autunno più piovoso da 1953 ad oggi. Il combinato disposto degli effetti di questa perturbazione con le decine di strade provinciali e comunali interrotte dalle frane e le due autostrade A26 e A6 la prima a percorrenza ridotta e l'altra ancora chiusa, determina una situazione straordinaria per cui servono strumenti di eccezionale portata sia legislativa sia economica. Credo che sia un'emergenza paragonabile a quella che abbiamo affrontato dopo il crollo del ponte Morandi, al netto del fatto che fortunatamente, anche grazie alla nostra Protezione civile, non ci sono state vittime». In questo momento il porto avrebbe bisogno solo di essere aiutato. Lo conferma anche il presidente nazionale di Federlogistica-Contrasporto Luigi Merlo, che nel suo intervento si rivolge in primis alla politica, ma sottolinea cose che non possono sfuggire anche ai portuali stessi: «Se parte del traffico, a causa dell'assenza di collegamenti autostradali, fosse dirottato su altri scali europei, sarebbe un disastro economico destinato a durare nel tempo. Inoltre sarebbe un danno enorme per l'erario. Infatti, se il 30% del traffico transitasse non più negli scali italiani ma in quelli nord europei, lo Stato perderebbe 1 miliardo e mezzo di Iva e accise in un solo anno».**



DALLI INDIFFICILI GIÀ PER LA PRECIZIONE DIMIATA DI MALTEMPO Dal governo arrivano solo gli spiccioli
Tuti replica al Codacens: «Impegnate tutte le risorse riciclate finora»
Il blocco del traffico è sempre più grave. I camionisti, che non entrano e non escono i tir, che si incolonnano, casomai ce ne fosse ulteriore bisogno, lungo le vie di accesso e poi su fino alle autostrade già abbastanza congestionate. Una follia cui fa seguito persino la «replica» dei padroncini, che mettono a loro volta in scena una protesta contro la decisione dei portuali. Il prefetto Carmen Perrotta accetta subito un incontro con i lavoratori e con le istituzioni, il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** Paolo Signorini in testa. È la svolta per sbloccare la situazione, con la posizione imbarazzata e imbarazzante dei sindacati che provano a giustificare la scelta. È vero, la vertenza va avanti da settimane e lo sciopero era programmato da tempo, ma la situazione avrebbe richiesto un atto di responsabilità e un rinvio della protesta. La protesta costringe invece a trovare per l'ennesima volta soluzioni straordinarie che, ovviamente, non possono risolvere la situazione. I tir che dalla Francia sono diretti al Porto di Genova vengono fatti uscire obbligatoriamente a Ventimiglia, vengono fermati all'autoporto e fatti ripartire sulla A10 in modo cadenzato per alleggerire lo snodo del capoluogo. La polizia stradale presente alla barriera di Ventimiglia con quattro pattuglie fa partire gli autoarticolati a blocchi di circa 50 alla volta, ogni mezzora circa. Tutto perché, come nei giorni scorsi gli scioperi del personale Trenitalia e dei lavoratori di altri settori, vengono nuovamente anteposti interessi di parte a quelli di un territorio alle prese con una situazione di emergenza incredibile. Lo stesso governatore Giovanni Toti ricorda che «la Liguria sta vivendo la peggiore ondata maltempo e l'autunno più piovoso da 1953 ad oggi. Il combinato disposto degli effetti di questa perturbazione con le decine di strade provinciali e comunali interrotte dalle frane e le due autostrade A26 e A6 la prima a percorrenza ridotta e l'altra ancora chiusa, determina una situazione straordinaria per cui servono strumenti di eccezionale portata sia legislativa sia economica. Credo che sia un'emergenza paragonabile a quella che abbiamo affrontato dopo il crollo del ponte Morandi, al netto del fatto che fortunatamente, anche grazie alla nostra Protezione civile, non ci sono state vittime». In questo momento il porto avrebbe bisogno solo di essere aiutato. Lo conferma anche il presidente nazionale di Federlogistica-Contrasporto Luigi Merlo, che nel suo intervento si rivolge in primis alla politica, ma sottolinea cose che non possono sfuggire anche ai portuali stessi: «Se parte del traffico, a causa dell'assenza di collegamenti autostradali, fosse dirottato su altri scali europei, sarebbe un disastro economico destinato a durare nel tempo. Inoltre sarebbe un danno enorme per l'erario. Infatti, se il 30% del traffico transitasse non più negli scali italiani ma in quelli nord europei, lo Stato perderebbe 1 miliardo e mezzo di Iva e accise in un solo anno».

La soluzione Codacens: «La filiera del cemento studia soluzioni innovative e di qualità, che fanno risparmiare»
La prof che ha inventato il calcestruzzo che dura 200 anni
Il blocco del traffico è sempre più grave. I camionisti, che non entrano e non escono i tir, che si incolonnano, casomai ce ne fosse ulteriore bisogno, lungo le vie di accesso e poi su fino alle autostrade già abbastanza congestionate. Una follia cui fa seguito persino la «replica» dei padroncini, che mettono a loro volta in scena una protesta contro la decisione dei portuali. Il prefetto Carmen Perrotta accetta subito un incontro con i lavoratori e con le istituzioni, il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** Paolo Signorini in testa. È la svolta per sbloccare la situazione, con la posizione imbarazzata e imbarazzante dei sindacati che provano a giustificare la scelta. È vero, la vertenza va avanti da settimane e lo sciopero era programmato da tempo, ma la situazione avrebbe richiesto un atto di responsabilità e un rinvio della protesta. La protesta costringe invece a trovare per l'ennesima volta soluzioni straordinarie che, ovviamente, non possono risolvere la situazione. I tir che dalla Francia sono diretti al Porto di Genova vengono fatti uscire obbligatoriamente a Ventimiglia, vengono fermati all'autoporto e fatti ripartire sulla A10 in modo cadenzato per alleggerire lo snodo del capoluogo. La polizia stradale presente alla barriera di Ventimiglia con quattro pattuglie fa partire gli autoarticolati a blocchi di circa 50 alla volta, ogni mezzora circa. Tutto perché, come nei giorni scorsi gli scioperi del personale Trenitalia e dei lavoratori di altri settori, vengono nuovamente anteposti interessi di parte a quelli di un territorio alle prese con una situazione di emergenza incredibile. Lo stesso governatore Giovanni Toti ricorda che «la Liguria sta vivendo la peggiore ondata maltempo e l'autunno più piovoso da 1953 ad oggi. Il combinato disposto degli effetti di questa perturbazione con le decine di strade provinciali e comunali interrotte dalle frane e le due autostrade A26 e A6 la prima a percorrenza ridotta e l'altra ancora chiusa, determina una situazione straordinaria per cui servono strumenti di eccezionale portata sia legislativa sia economica. Credo che sia un'emergenza paragonabile a quella che abbiamo affrontato dopo il crollo del ponte Morandi, al netto del fatto che fortunatamente, anche grazie alla nostra Protezione civile, non ci sono state vittime». In questo momento il porto avrebbe bisogno solo di essere aiutato. Lo conferma anche il presidente nazionale di Federlogistica-Contrasporto Luigi Merlo, che nel suo intervento si rivolge in primis alla politica, ma sottolinea cose che non possono sfuggire anche ai portuali stessi: «Se parte del traffico, a causa dell'assenza di collegamenti autostradali, fosse dirottato su altri scali europei, sarebbe un disastro economico destinato a durare nel tempo. Inoltre sarebbe un danno enorme per l'erario. Infatti, se il 30% del traffico transitasse non più negli scali italiani ma in quelli nord europei, lo Stato perderebbe 1 miliardo e mezzo di Iva e accise in un solo anno».



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

L' autotrasporto paga il conto: quasi un milione di euro per lo stop al terminal di Pra'

Lo sciopero dei portuali ha irritato i camionisti già costretti in coda per i problemi alla viabilità L' intervento del prefetto ha evitato che la tensione salisse e si arrivasse allo scontro fisico

Matteo Dell' Antico / GENOVA In poche ore, il mondo dei Tir, ha pagato di tasca propria quasi un milione di euro. Con la tensione in banchina, arrivata a livelli altissimi come non accadeva da anni nel principale porto d' Italia, che è stata smorzata quando ormai la situazione pareva destinata al peggio e il nervosismo dei camionisti stava per trasformazioni in esasperazione, dopo una notte passata sui mezzi, al freddo e sotto la pioggia. C' è voluto l' intervento del prefetto di Genova, Carmen Perrotta, per evitare che sui moli si accendesse una guerra che avrebbe avuto conseguenze pesantissime, non solo sulla produzione dello scalo del capoluogo ligure ma su tutta l' economia italiana. La trattativa, andata avanti per ore, ha evitato che portuali del terminal container Psa da una parte e camionisti dall' altra arrivassero allo scontro fisico. In sciopero i primi, con rivendicazioni su una contrattazione aziendale di secondo livello scaduta a giugno, in coda e in attesa di poter caricare e scaricare la merce sui moli gli autotrasportatori. Il tutto, come se non bastasse, reso ancora più complicato dal blocco dell' autostrada A6 e dalla parziale chiusura della A26 che da inizio settimana stanno mettendo a rischio l' intera operatività del porto. Una protesta, quella dei dipendenti di uno dei principali terminal container del Mediterraneo, critici da istituzioni e operatori, senza mezzi termini, perché messa in atto e non rinviata in uno dei momenti più difficili vissuti da Genova e dalla Liguria dopo il crollo di Ponte Morandi. Una fase delicatissima, per via dei blocchi autostradali, che in pochi giorni potrebbe fermare buona parte del mondo produttivo del Nord Ovest. «Utilizzare un momento di difficoltà e di crisi per forzare la mano su rivendicazioni, per quanto legittime, ti mette dalla parte del tor PAMBIANCHI to. Alla fine, per fortuna, ha prevalso il buonsenso», sottolineano il governatore Giovanni Toti, il sindaco Marco Bucci e il presidente del porto, Paolo Emilio Signorini, riuniti in Prefettura. L' 85% delle merci movimentate dallo scalo genovese si muovono via camion e da lunedì scorso, per via dei blocchi sulla rete autostradale ligure, i Tir hanno dovuto ridurre i viaggi del 50% a causa di code e ritardi dovuti alla congestione della A26. «Siamo a un passo dal collasso dell' autotrasporto e se la situazione non tornerà alla normalità, ci saranno danni incalcolabili per tutta l' economia italiana. La protesta dei portuali del Psa doveva essere rimandata, in quel terminal arrivano oltre duemila Tir al giorno», tuona Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito, associazione che sul territorio nazionale rappresenta centinaia di imprese del settore. Da inizio anno, le aziende dei Tir, a causa di scioperi e proteste all' interno dei terminal del porto hanno perso venti giornate di lavoro. Che moltiplicati per i quattromila mezzi pesanti movimentati dallo scalo ogni giorno valgono in totale 50 milioni di euro. Lo sciopero del Psa è stato proclamato dalla rappresentanza sindacale unitaria (Rsu) dell' azienda e non è stato firmato dalle segreterie regionali di Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti. «Chiediamo semplicemente una maggior vivibilità per la gestione dei riposi - spiega José Nivoi, portuale dell' Rsu del terminal. «Abbiamo sempre agito con senso di responsabilità visto che non è stato dichiarato uno sciopero di 24 ore ma solo di un' ora a inizio e fine turno in modo da garantire la continuità produttiva del terminal», aggiunge. Questa mattina, nella sede dell' Autorità di sistema portuale di Genova -Savona, è stato convocato un tavolo tra rappresentanti dei lavoratori, azienda e vertici di Palazzo San Giorgio per evitare che lo sciopero possa essere nuovamente messo in atto.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

-

Il Secolo XIX

Genova, Voltri

GILBERTO DANESI L' amministratore delegato del Psa: l' agitazione doveva essere rinviata

«Dai lavoratori serviva più responsabilità La protesta ha reso la situazione ingestibile»

Gilberto Danesi, amministratore delegato del terminal container Psa del porto di Genova, non usa mezzi termini nel criticare la protesta messa in atto dai propri dipendenti. «I nostri portuali - dice - dovevano rinviare lo sciopero e capire che questo territorio sta vivendo un momento critico. Avrebbero dovuto aspettare tempi migliori: un nostro lavoratore impiegato come operativo in banchina guadagna in media 45 mila euro lordi all' anno e lavora 36 ore alla settimana. Abbiamo realizzato una palestra dentro al terminal per i dipendenti: è aperta sei giorni su sette, accesso gratuito compresi gli istruttori. Siamo un' azienda all' avanguardia, che investe e assume. Ogni protesta è legittima ma in questo caso doveva esserci maggiore senso di responsabilità, su questo non c' è alcun dubbio». **Per quale motivo lo sciopero, inizialmente, non è stato sospeso?** «Non solo so, ma la protesta non sarebbe dovuta iniziare vista la frana che ha chiuso la A6 e quello che è successo poco dopo con la parziale chiusura della A26. Ci sono 590 mila genovesi e non solo che stanno vivendo una situazione di forte criticità e questa protesta ha reso la situazione ancora più ingestibile». **I vostri portuali ritengono che ci siano delle cose che all' interno del terminal non vanno bene. Non è d' accordo?** «Hanno tutto il diritto di pensarlo e noi siamo sempre stati disponibili al dialogo e mai ci tireremo indietro. Ma la nostra è un' azienda all' avanguardia, abbiamo fatto moltissimo per i nostri lavoratori e continueremo a farlo. Senza contare tutti gli investimenti messi a disposizione da Psa per il quartiere di Pra', soprattutto per limitare in ogni modo l' impatto che le attività portuali possono avere sulla cittadinanza». **Quando dice con un portuale operativo all' interno del terminal Psa guadagna 45 mila euro lordi all' anno, è perché ritiene che i vostri lavoratori siano privilegiati rispetto ad altri?** «Lo dico perché ritengo che non stiano poi così male. Non solo rispettiamo il contratto nazionale in tutti i suoi punti ma forniamo loro dei vantaggi che altre imprese del porto mai hanno messo in campo». **A cosa si riferisce, oltre alla palestra?** «Abbiamo speso e spendiamo decine di migliaia di euro in welfare aziendale e dopo il crollo del Morandi abbiamo fatto investimenti per agevolare in tutti i modi i nostri lavoratori. Azioni messe in campo senza che nessuno ce lo chiedesse e che non erano dovute». Ora, dopo che la protesta è stata almeno al momento sospesa, siete disponibili a trattare? «L' ho già detto e lo ripeto: non ci siamo mai tirati indietro quando ci è stato chiesto di sederci a un tavolo e trattare, sia con le Rsu che con i sindacati confederali. Quello che in questi anni abbiamo investito per migliorare la produttività del terminal e potenziare la nostra azienda dovrebbe dimostrare quanto questa dirigenza aziendale tiene allo sviluppo sia del nostro terminal che del porto di Genova». Si riferisce alle nuove gru che sono state installate in banchina? «Mi riferisco anche a quelle. Qui



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

da noi lavorano 655 persone e di queste 350 sono portuali operativi sui moli, quelli che hanno scioperato. In più siamo il terminal che più di altri offre lavoro ai ca melli della Compagnia Unica». - M. D. A.

Liguria nel maxi ingorgo Sui rischi dei viadotti resta il caos delle perizie

Allarme infrastrutture. In arrivo i nuovi rapporti di Aspi sui viadotti Il Procuratore capo di Genova, Cozzi: verosimile che «indichino un indice di ammaloramento superiore a quello da loro precedentemente esternato»

Maurizio Caprino, Raoul de Forcade - Nuova giornata da tregenda per la Liguria, fra maltempo e ingorghi legati alle autostrade percorribili solo su una corsia per senso di marcia (come la A26) o interrotte per crollo (A6). Intanto la Procura di **Genova** ha aperto un nuovo filone di indagine per omessi lavori e attende che Spea, società di engineering di Autostrade per l'Italia (Aspi), depositi i risultati dei rilievi che i suoi periti stanno facendo sui viadotti Fado e Pecetti della A26. Infrastrutture considerate, dai consulenti della Procura, a rischio crollo. Le indagini «Reputo verosimile - ha detto il Procuratore capo di **Genova**, Francesco Cozzi - che Autostrade magari indichi un indice di ammaloramento superiore a quello da loro precedentemente esternato (40-41, ndr) ma non dell'entità di quello che i nostri consulenti, sulla base di analisi importanti ma sommarie, hanno quantificato in un numero vicino al 70, cioè al massimo (rischio crollo, ndr). Si vedrà». La perizia dei consulenti della Procura ha fatto sì che questa comunicasse, lunedì, ad Autostrade la necessità di intervenire sui due viadotti. E Spea ha proceduto, lo racconta lo stesso Cozzi, facendo chiudere «immediatamente le due carreggiate. Poi, fatti i primi accertamenti di gran carriera, hanno ritenuto che si potesse mantenere il traffico nei due sensi nelle corsie centrali, quelle che insistono sulle travi di sostegno». Cozzi spiega poi che «nel prosieguo, sono stati chiesti (a Spea, ndr) dagli organi investigativi, per completezza del quadro, i progetti e le carte di costruzione di questi ponti». Martedì, in

effetti, la Guardia di finanza ha visitato gli uffici genovesi di Spea per acquisire documenti. «Non so però - afferma Cozzi - se l'acquisizione più recente si riferisce a questi due ponti o ne riguarda altri». Dopo le segnalazioni dei consulenti, la Procura avrebbe aperto un terzo filone di indagine (dopo quello sul Morandi e quello sui falsi report relativi ai controlli), per il reato di omessi lavori sui viadotti. L'indagine è collegata al «grave stato di deterioramento con pericolo di rovina» rilevato dai consulenti su Fado e Pecetti. Ma nel fascicolo, in mano al pm Walter Cotugno, potrebbero esserci anche i viadotti Sori, Veilino e Letimbro. Il governatore ligure Giovanni Toti ha reso noto che «nelle prossime ore ci sarà un confronto tra Aspi e periti della Procura sulla situazione in A26, dopodiché se, come Aspi sostiene, c'è l'assoluta sicurezza, potrebbe essere riaperta». In realtà, Aspi farà condividere i risultati anche al ministero delle Infrastrutture, quindi i tempi paiono un po' più lunghi. E nessuno può dire in che misura un'eventuale riapertura possa alleviare i disagi: dipenderà dal numero di corsie che si riuscirà a riaprire. Lo si deciderà in base all'esito delle prove di carico, in corso mettendo camion carichi sui viadotti; Aspi - accusano i pm - non ne ha fatte finora nei suoi lavori, per risparmiare, facendo passare per locali interventi che sono strutturali e richiedono tali test. Toti ha anche aggiornato a 400 milioni il computo complessivo dei danni chiesti dalla Liguria al Governo. Il crollo sull'A6 La pila del viadotto Madonna del Monte che domenica ha ceduto sull'A6 a Savona era la più esposta al pericolo di frane come quella che poi effettivamente l'ha travolta. Ma non era



Il Sole 24 Ore

Genova, Voltri

stata rinforzata come l'altra su cui poggiava l'impalcato spazzato via domenica e che invece è rimasta in piedi. Per il gruppo Sias (Gavio) che gestisce l'A6 e continua a parlare di fatalità eccezionale e imprevedibile, il fatto che sia crollata solo la pila direttamente investita senza coinvolgere l'altra dimostra che complessivamente la struttura ha resistito. Di per sé, quest'affermazione non è sbagliata. Ma, osservando il prospetto del viadotto, emerge che la campata crollata è proprio quella sovrastante la parte più profonda del solco nel fianco della montagna percorso dalla frana come se fosse uno scivolo. Guardando il viadotto di profilo, il solco appare come una sorta di V. La pila crollata entrava nel terreno vicino alla punta inferiore della V, quasi sul fondo del solco, sul quale ha corso la frana. La pila rimasta ha le fondazioni sul versante opposto della V, in un punto più alto e quindi meno esposto. Ciò vuol dire che va capito perché chi ha deciso i rinforzi sul viadotto (presumibilmente Autostrade per l'Italia) ha deciso di intervenire solo sulla pila meno esposta (forse perché era la più degradata, un po' come gli stralli della pila 11 del Ponte Morandi, gli unici che furono rinforzati nel 1993). E, soprattutto, perché Sias non abbia ravvisato potenziali pericoli in questi ultimi sette anni, nei quali ha rilevato la gestione dell'opera. Il traffico Sul fronte del traffico pesante, ieri, a metà giornata, erano segnalati, sulla A26, cinque chilometri di coda in direzione Nord e tre in direzione **Genova**. Mentre sulla A7 si viaggiava senza intoppi particolari, salvo quelli determinati da una serie di lavori soprattutto in prossimità di Busalla. Ulteriori complicazioni sono state determinate da un sciopero dei lavoratori del terminal portuale Psa di Pra', iniziato martedì sera e poi congelato ieri pomeriggio, dopo un incontro tra azienda e lavoratori in prefettura. Questo rallentamento ha comunque provocato la concentrazione di oltre 500 camion fuori dai gate del **porto**. Due dipendenti di un consorzio d'impresе aderenti a Trasportounito descrivono con puntualità le condizioni trovate in autostrada. Fabio Luccherino è partito da Corsico (Milano) intorno alle 10 e ha imboccato la A7 per arrivare al terminal San Giorgio del **porto** di **Genova**. Con una fermata di circa 30 minuti per rifornimento, è arrivato intorno alle 13,30. «A scendere non ho avuto problemi. Per arrivare ho impiegato tempi poco superiori alla media soprattutto per le forti piogge. Martedì, al contrario, sulla A7 c'è stato un traffico infernale». Ivan Cipollina, invece, è partito da Novedrate (Milano) e ha percorso la A26 per raggiungere il terminal Psa di Pra'. «Ho incontrato - racconta - tra Masone e il bypass dei viadotti Fado e Pecetti una coda, più lunga dei tre chilometri indicati dalle indicazioni dei cartelli autostradali, ma scorrevole. Alla fine ho perso, in tutto, circa 40 minuti». Più lento il percorso inverso, dal terminal Psa verso l'A26, fino al restringimento. «Ho impiegato un'ora - dice il camionista Fabio Pittaluga Olivieri - per sette chilometri, normalmente impiego 15 minuti». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

le infrastrutture

Il piano del porto centomila container subito sui treni

L'authority al lavoro con Mercitalia per il rafforzamento dei collegamenti su "ferro". Terapia d'urto per fronteggiare il caos nelle autostrade

di Massimo Minella

Arriverà il Terzo Valico. E forse anche il raddoppio del Ponente, che corre ancora a binario unico fra Andora e Finale. E anche le gallerie verranno risagomate per far passare i container di ultima generazione. Ma prima di attendere i tagli dei nastri, converrà mettersi da subito al lavoro per spostare più cassoni possibili dalla strada alla ferrovia. Partendo subito dai primi 100mila. L'azione che l' **autorità portuale** intende mettere rapidamente a punto con Mercitalia, società delle Ferrovie dello Stato specializzata nel trasporto merci, può stappare una situazione già ai limiti del collasso, complice un contesto autostradale che vede la A26 appena riaperta ma a corsia singola e la A7 tappezzata di cantieri. La rotta su cui fare leva passa da un binario che ha fatto la storia del porto di Genova: la linea del Campasso. Anzi, per dirla tutta, ne è stato protagonista, quando i binari si spingevano fino alla nave in accosto. Da allora molto è cambiato. Ma da qui bisogna ripartire, per far crescere da subito quei trenta treni al giorno (10 coppie da Pra', 5 da Sampierdarena) del porto. Il crollo del Ponte Morandi aveva bloccato la linea, poi riaperta per consentire il passaggio dei treni. Ora è necessario mettere a punto una terapia d'urto che punti sul rafforzamento della linea di Sampierdarena e sul potenziamento dei collegamenti con Pra'. Si tratta di mettere mano a un progetto peraltro richiesto a gran voce dai terminalisti del porto, che ben volentieri sposterebbero maggiori quote di traffico via treno. Finora a fare la differenza a favore della gomma è stata una questione economica.

Ma quanto può ancora reggere un simile ragionamento? I costi che il porto deve subire per i ritardi rilanciano quella cura del ferro che Mercitalia si è già detta pronta a sostenere. La società ha infatti a disposizione locomotori e materiale rotabile. Si tratta quindi di rendere operativa un' intesa su cui Palazzo San Giorgio è già al lavoro, come spiegato in Prefettura dal presidente dell' **authority** Paolo Signorini. I numeri sono inequivocabili. Nei primi nove mesi dell' anno, i container del porto di Genova si sono mantenuti stabili, con un export nell' ultimo trimestre in crescita (+ 3,7%). La situazione congiunturale del Paese fa rallentare l' import di container pieni (- 3,6 %) e di conseguenza il volume di merce trasportata nei contenitori risulta in lieve calo (-2,2%). «In termini di numero complessivo di contenitori, i traffici si mantengono in linea con l' anno passato, tuttavia si rileva una crescita del numero di container vuoti sia all' imbarco che allo sbarco (+ 11,8%) e una lieve riduzione di quelli pieni (-1,2%) - spiega l' **authority** - L' analisi delle rotte dei traffici containerizzati evidenzia poi una progressiva evoluzione delle aree geografiche con cui il porto di Genova intrattiene le prevalenti relazioni commerciali: nel corso del 2019, in particolare, si assiste a una flessione degli scambi con il Far East (imbarchi - 3,6% e sbarchi - 7,2) mentre crescono le relazioni con il Nord America (imbarchi +8.7% e sbarchi +49.3)». La prospettiva di fine anno punta quindi a mantenersi sui livelli previsti, chiudendo a quota 2,7 milioni di teu (unità di misura del container pari a un pezzo da venti piedi). Basterebbe poter trasferire su treno da subito una piccola quota percentuale, tre- quattro punti in più, per togliere dalla strada centomila tir, garantendo il rafforzamento del trasporto via treno. Il risultato può già essere raggiunto utilizzando le linee ferroviarie attuali, sia dal porto di Sampierdarena, sia dal terminal di Pra'. In questo modo si consentirebbe non



La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

solo al porto, ma ancor più alla città, di respirare. Esigenza vitale per una comunità portuale che vuole continuare a crescere. Fra un paio di settimane aprirà la nuova piattaforma di Vado. Pensare di servirla solo con il trasporto su strada sarebbe devastante.

La proposta

Gli spedizionieri: "Aprite i terminal anche di notte"

di Fabrizio Cerignale Aprire i terminal portuali giorno e notte per permettere una suddivisione netta tra il traffico merci e le auto private evitando che le strade genovesi possano andare al collasso. Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto Genova, ripropone l'idea, che era già stata avanzata dopo il crollo di Ponte Morandi, per cercare di superare questo momento di emergenza. Anche perché i dati raccolti attraverso l'**autorità di sistema portuale** sono un bollettino di guerra, con una perdita di oltre il 40% del lavoro in una sola giornata, più di quanto si era registrato dopo il 14 agosto. «Noi immaginiamo una turnazione tra il traffico pesante e quello cittadino - spiega Botta - ma per fare questo i camion devono poter accedere liberamente alle aree portuali nelle ore notturne, magari sfruttando delle aree di sosta retroportuali». Serve però la coesione di tutta la comunità economica cittadina anche perché: «È evidente che da soli non possiamo farlo, abbiamo bisogno del consenso dei terminal, delle compagnie armatoriali e dell'autotrasporto». Questa, comunque, sarebbe solo una soluzione tampone anche perché alla Liguria servono stanziamenti economici straordinari che possano consentire, in un arco ragionevole di tempo, di aggiornare le proprie infrastrutture. Servono, però, risposte dal governo in assenza delle quali gli spedizionieri genovesi, assieme ad altre categorie economiche, non escludono una mobilitazione. «Se il governo non dovesse mostrare la giusta attenzione - dice Botta - non c'è dubbio che molti di noi stiano valutando una manifestazione di massa. Questa potrebbe essere un'opzione, anche se resta l'ultima carta da giocare. Speriamo di non doverci arrivare ma vogliamo difendere Genova, i lavoratori, l'indotto i servizi e tutto quello che, con tanta fatica, abbiamo difeso dopo il crollo di Ponte Morandi e che, fino ad allora, avevamo contribuito a costruire insieme a tutti».



La Stampa

Genova, Voltri

Autotrasportatori in coda per ore in autostrada E nei terminal i lavoratori incrociano le braccia

Tra i camionisti e i portuali Viaggi dimezzati Siamo al collasso

MATTEO DELL'ANTICO

matteo dell'antico genova In poche ore, il mondo dei Tir, ha pagato di tasca propria quasi un milione di euro. Con la tensione in banchina, arrivata a livelli altissimi come non accadeva da anni nel principale porto d'Italia, che è stata smorzata quando ormai la situazione pareva destinata al peggio e il nervosismo dei camionisti stava per trasformarsi in esasperazione, dopo una notte passata sui mezzi, al freddo e sotto la pioggia. C'è voluto l'intervento del prefetto di Genova, Carmen Perrotta, per evitare che sui moli si accendesse una guerra che avrebbe avuto pesanti conseguenze, non solo sulla produzione dello scalo del capoluogo ligure ma su tutta l'economia italiana. La trattativa, andata avanti per ore, ha evitato che portuali del terminal container Psa da una parte e camionisti dall'altra arrivassero allo scontro fisico. In sciopero i primi, con rivendicazioni su una contrattazione aziendale di secondo livello scaduta a giugno; in coda e in attesa di poter caricare e scaricare la merce sui moli gli autotrasportatori. Il tutto, come se non bastasse, reso ancora più complicato dal blocco dell'autostrada A6 e dalla parziale chiusura della A26 che da inizio settimana stanno mettendo a rischio l'intera operatività del porto. Una protesta, quella dei dipendenti di uno dei principali terminal container del Mediterraneo, criticata da istituzioni e operatori perché messa in atto e non rinviata in uno dei momenti più difficili vissuti da Genova e dalla Liguria dopo il crollo di Ponte Morandi. Una fase delicata, per i blocchi autostradali, che in pochi giorni potrebbe fermare buona parte del mondo produttivo del Nord Ovest. Tra i primi a criticare la protesta è stato Gilberto Danesi, amministratore delegato del terminal Psa di Genova Pra', controllato dall'omonimo gruppo con sede a Singapore. «I nostri portuali - spiega - dovevano rinviare lo sciopero e capire che questo territorio sta vivendo un momento critico. Avrebbero dovuto aspettare tempi migliori: un nostro dipendente guadagna in media 45 mila euro lordi all'anno e lavora 36 ore alla settimana. Abbiamo realizzato una palestra dentro al terminal per i lavoratori: è aperta sei giorni su sette, accesso gratuito compresi gli istruttori. Siamo un'azienda all'avanguardia, che investe e assume. Ogni protesta è legittima ma in questo caso doveva esserci più senso di responsabilità». «Utilizzare un momento di difficoltà per forzare la mano su rivendicazioni, per quanto legittime, ti mette dalla parte del torto. Alla fine ha prevalso il buonsenso», sottolineano il governatore Giovanni Toti, il sindaco Marco Bucci e il presidente del porto, Paolo Emilio Signorini. L'85% delle merci movimentate dallo scalo si muovono via camion e da lunedì scorso, per i blocchi sulla rete autostradale, i Tir hanno dovuto ridurre i viaggi del 50%. «Siamo a un passo dal collasso dell'autotrasporto. La protesta dei portuali doveva essere rimandata, in quel terminal arrivano oltre duemila Tir al giorno», tuona Giuseppe Tagnochetti, coordinatore ligure di Trasportounito. Da inizio anno, le aziende dei Tir, per scioperi e proteste all'interno dei terminal hanno perso venti giornate di lavoro. Che per i quattromila mezzi pesanti movimentati dallo scalo ogni giorno valgono 50 milioni di euro. Lo sciopero del Psa è stato proclamato dalla rappresentanza sindacale unitaria (Rsu) e non è stato firmato da Filt-Cgil, Fit-Cisl e Uiltrasporti. «Chiediamo solo una maggior vivibilità per la gestione dei riposi», spiega José Nivoi, portuale dell'Rsu del terminal. - © RIPRODUZIONE RISERVATA

Depistaggi Nel corso dell'indagine avviata a seguito del crollo del viadotto Morandi, a Genova, sono emersi tentativi di depistare gli accertamenti in corso da parte





La Stampa

Genova, Voltri

di dirigenti e funzionari delle due società interessate, ovvero Autostrade e Spea. In questo caso, quindi, la Procura di Genova ha aperto un fascicolo e indagato cinque persone con l' accusa di favoreggiamento. Falsi report L' indagine sui rapporti truccati dopo le ispezioni di sicurezza riguarda 8 viadotti. Le contestazioni di falso riguardano i report compilati sia prima sia dopo crollo. Il pm Walter Cotugno, in un' informativa definisce il sistema "sistematico". Venti indagati per i quali sono state emesse misure cautelari: 5 arresti domiciliari e 15 interdizioni dalla professione. Omissione di lavori L' ultimo fascicolo aperto in ordine di tempo riguarda cinque viadotti della rete genovese (tra cui i due ponti dell' A26 recentemente chiusi). Secondo la Procura, anche dopo la strage del Morandi su queste infrastrutture non sono state eseguite ristrutturazioni "necessarie", che hanno provocato "rovina" alle opere. Questa tranche d' inchiesta è al momento a carico di ignoti. Crollo del Ponte Morandi L' inchiesta madre è sul crollo del Morandi avvenuto il 14 agosto 2018 e la morte di 43 persone: è per omicidio colposo plurimo e omicidio stradale, attentato alla sicurezza dei trasporti, disastro e crollo colposi, tutti con l' aggravante della colpa cosciente. Indagati 74 tra dirigenti e tecnici di Autostrade e Spea Engineering e ministero dei Trasporti. Aspi e Spea indagate per responsabilità amministrativa 1 2 3 4 1) La lunga coda che si è creata ieri sulla A10, all' altezza di Arenzano, in direzione Genova, per la chiusura del porto. 2) Il presidio di lavoratori all' ingresso del terminal Psa di Genova Pra' reportage 2 1.

Porti liguri isolati «Lo Stato rischia 1,5 miliardi di danni»

Federlogistica calcola l'effetto economico delle strade chiuse per pioggia. E dello stop al Terzo valico. Allerta rossa in Emilia

alfredo arduinoLa pioggia non demorde, in Piemonte e Liguria è di nuovo allerta arancione dopo i nubifragi dello scorso fine settimana. Si segnalano allagamenti sulla A7 Serravalle con gravi disagi al traffico già congestionato, infatti questa è l'unica autostrada rimasta completamente aperta a collegare **Genova** al Nord. Non sono inoltre escluse altre frane, come quella che domenica ha provocato il collasso del viadotto Madonna del Monte sulla A6 Savona-Torino. Ieri la chiusura di quest'ultima autostrada, le code per il bypass di 30 chilometri sulla A26 per due ponti «a rischio crollo», oltre ai preesistenti problemi legati al Ponte Morandi, hanno spinto migliaia di pendolari a cercare una via di scampo, utilizzando il treno per andare a lavorare. Il risultato è stato un assalto ai convogli, la cui disponibilità di posti era tarata sulla normalità. Si sono quindi riempiti all'inverosimile, con molti passeggeri che neppure sono riusciti a salire. Intanto governatore Giovanni Toti annuncia che si attende un peggioramento del meteo per domenica e che «la regione sta vivendo l'autunno più piovoso dal 1953». Questo, sommato ai blocchi sulle autostrade diventate inservibili per i crolli o il rischio crolli, chiude la Liguria nell'isolamento. Una condanna che l'economia non è in grado di sopportare. «Chiediamo l'estensione dello stato di emergenza con 300 milioni di danni solo al patrimonio pubblico e 60 milioni di somme urgenze. Escludo dal conteggio le autostrade», spiega ancora il presidente, «con un decreto come quello di Venezia si può fare». L'indagine sui pontiMa i danni sono maggiori se si considera che il **porto di Genova**, il principale scalo marittimo italiano, ha visto calare il traffico merci del 30%. Un tracollo, dovuto agli «ammaloramenti» delle infrastrutture autostradali, che potrebbe rappresentare un danno enorme anche per il fisco, come stima Luigi Merlo, presidente di Federlogistica-Confrtrasporto: «Se il 30% del traffico transitasse non più negli scali italiani ma in quelli nordeuropei, lo Stato perderebbe 1 miliardo e mezzo di Iva e accise in un solo anno». E continua: «Il sistema portuale di **Genova** e Savona rappresenta buona parte del traffico portuale di destinazione finale del sistema italiano diretto in Nord Italia e in Svizzera. E circola quasi esclusivamente su gomma, anche per la responsabilità politica di chi in passato ha bloccato la realizzazione del Terzo valico». Ovvio che senza strade percorribili il fallimento è assicurato. Bisogna inoltre aggiungere il grido d'allarme di Unione albergatori e Federalberghi della provincia di Savona: se non si riuscirà a garantire l'afflusso di turisti, si aprirà un ulteriore baratro di 57 milioni. Stesso cupo scenario vale per i croceristi che, a migliaia, s'imbarcano dai porti liguri. Sui disastri dei viadotti, dopo la chiusura e parziale ripristino del Fado e Pecetti giudicati a rischio crollo, è di nuovo intervenuto il procuratore capo di **Genova**, Francesco Cozzi, che sta indagando sui report di Autostrade forse «ammorbidenti» sulle reali condizioni dei ponti: «I nodi prima o poi vengono al pettine». Sono 20 i ponti sotto la lente dei magistrati nell'inchiesta sui presunti falsi report: 18 di questi si trovano proprio in Liguria e Piemonte. Secondo l'ipotesi degli inquirenti, la concessionaria controllata dalla famiglia Benetton non avrebbe la sicurezza sotto controllo, motivo per cui il premier Giuseppe Conte ha dichiarato che «la procedura di revoca della concessione è in dirittura d'arrivo».



La Verità

Genova, Voltri

La piena del Po. Lasciando la Liguria, un altro preoccupante allarme è quello per la piena del Po in Emilia Romagna, dove l' allerta meteo resta rossa. Almeno fino alla mezzanotte di domani, anche perché sono in piena tutti i corsi d' acqua nelle province di Piacenza, Parma, Reggio Emilia, Modena, Ferrara, Bologna e Ravenna. L' allerta massima per rischio idraulico riguarda anche Lombardia e parte del Veneto. Su queste regioni continua a piovere incessantemente: secondo uno studio di Coldiretti a novembre in Italia ci sono stati sei nubifragi al giorno, il doppio rispetto allo scorso anno. Da segnalare infine che Venezia è ancora nella morsa dell' acqua alta. Ieri il picco della marea si è arrestato a 121 centimetri, rinforzato anche dai temporali. Su questi livelli viene allagato circa un terzo del centro storico. Sul bisogno di preservare la Serenissima si è espressa la presidente della Commissione europea, Ursula von der Leyen: «La mia Europa difenderà l' ambiente. Venezia è una questione vitale, non possiamo perdere neanche un secondo, dobbiamo lottare contro il cambiamento climatico», ha detto all' assemblea di Strasburgo.

Ancora caos Liguria, code su autostrade

Seconda giornata di ingorghi sulle autostrade del nodo di **Genova** e della Liguria a causa dei restringimenti sulla A26 per problemi di sicurezza e del crollo del viadotto sulla A6 Savona-Torino di domenica. Lunghi incolonnamenti di tir e automobili sono in atto in A10 e in A26 questa mattina in direzione del capoluogo e in particolare per gli automezzi diretti al **porto**. A causare le code anche uno sciopero dei lavoratori del terminal Psa del **porto** di **Genova Voltri**. Anche a seguito di questa agitazione, i tir che dalla Francia sono diretti al **Porto** di **Genova** vengono fatti uscire obbligatoriamente a Ventimiglia, vengono fermati all' autoporto e fatti ripartire sulla A10 in modo cadenzato per alleggerire lo snodo del capoluogo. La polizia stradale presente alla barriera di Ventimiglia con quattro pattuglie fa partire gli autoarticolati a blocchi di circa 50 alla volta, ogni mezzora circa.



Dopo caso A26 nuova inchiesta, è per omessi lavori

Per i trasporti altra giornata di caos, erario può perdere 1,5 mld

Più studiano i viadotti controllati da Aspi, più emergono guai. E i magistrati della procura di **Genova** si trovano costretti ad aprire un'altro filone d'inchiesta. Dopo quello sul crollo del ponte Morandi, dopo quello sui falsi report sui viadotti ora ne arriva uno sugli omessi controlli. Il nuovo reato contestato è per omissione di lavori in costruzioni che minacciano rovina. Il nuovo fascicolo aperto dalla Procura è, per il momento, a carico di ignoti. L'indagine è collegata alla chiusura parziale della A26 per il "grave stato di deterioramento con pericolo di rovina" rilevato dai consulenti della procura sui ponti Fado e Pecetti, i due viadotti su cui Aspi sta effettuando controlli e prove di carico da lunedì notte, quando i magistrati hanno imposto la chiusura, divenuta dopo 12 ore chiusura parziale con scambio di carreggiata e traffico su una corsia per i due sensi di marcia. Nel fascicolo, in mano al pubblico ministero Walter Cotugno, potrebbero rientrare anche i viadotti Sori, Veilino e Letimbro.

Secondo quanto previsto dalla legge commette questo reato "il proprietario di un edificio o di una costruzione che minacci rovina ovvero chi è per lui obbligato alla conservazione o alla vigilanza". L'inchiesta è partita dalle segnalazioni dei viadotti che avrebbero riscontrato che sotto l'impalcato dei viadotti vi era uno stato di corrosione del cemento elevata, circostanza che non poteva combaciare con i voti (40 su un massimo di 70, limite che indica l'immediato intervento) dati dai tecnici di Spea (faceva i controlli per Aspi) fino a giugno. Gli investigatori della guardia di finanza hanno acquisito i progetti del Fado e del Pecetti per verificare se l'opera costruita corrisponda a quella realizzata. Verifiche in questo senso verranno fatte anche su tutti gli altri 18 viadotti nel mirino della procura. Dall'indagine sui falsi report, che vede indagate una ventina di persone tra dirigenti e tecnici di Aspi e Spea, era già emerso che il Paolillo (A16 in Puglia) non corrispondeva al progetto originario. Ma nel lavoro della procura non c'è solo l'apertura del terzo filone d'inchiesta. I magistrati continuano a studiare le carte e si aspettano le relazioni di Aspi sui viadotti. Fonti ben informate fanno sapere che i dati di pericolosità saranno maggiori rispetto a quelli indicati da Spea, ma inferiori a quelli dei periti della procura. C'è attesa anche per gli esiti delle prove sulla A26. Il governatore Giovanni Toti rivela: "Nelle prossime ore ci sarà un confronto tra Aspi e i periti della Procura dopodiché, se come Aspi sostiene c'è l'assoluta sicurezza potrebbe essere riaperta". Sperando nella buona notizia, continua la via crucis sulle autostrade della Liguria tra ingorghi e danni economici. Il crollo del viadotto sulla A6 Savona-Torino e la riduzione di carreggiate sulla A26 **Genova**-Alessandria hanno bloccato i collegamenti tra Piemonte e Liguria costringendo migliaia di tir e di automobilisti a lunghi percorsi alternativi. Al mattino la situazione è stata aggravata da uno sciopero di un sindacato del terminal Psa del **porto di Genova**. Luigi Merlo, presidente di Federlogistica, lancia l'allarme: "Se parte del traffico fosse dirottato su altri scali europei, sarebbe un disastro economico destinato a durare nel tempo e sarebbe un danno enorme per l'erario. Se il 30% del traffico transitasse non più negli scali italiani ma in quelli nord europei, lo Stato perderebbe 1 miliardo e mezzo di Iva e accise in un solo anno". Per cercare di evitare incolonnamenti chilometrici di tir, che comunque si sono formati sulla A7, la polizia stradale ha fermato i tir alla frontiera con la Francia facendoli ripartire per **Genova** in modo cadenzato. "Ho impiegato un'ora per fare 7 km, mentre normalmente impiego 15 minuti" ha spiegato un camionista che si è trovato a transitare sulla A26.



Signorini: Porti liguri, connessioni viarie e ferroviarie / Intervista

27 Nov, 2019 GENOVA - Intervista al presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale Mar Ligure Occidentale**, **Paolo Emilio Signorini** (VIDEO) - sul tema delle infrastrutture stradali e ferroviarie di connessione tra i porti liguri e la Svizzera, quale cerniera per il centro Europa. di Lucia Nappi L' incontro con il presidente dell' Authority si è svolto a margine del Maiden Call di MSC Grandiosa a Genova , venerdì 22 novembre , quando già il capoluogo **ligure** si preparava all' allerta rossa meteorologica, ma ancora non era prevedibile quello che sarebbe successo di lì a poche ore . Il crollo, domenica, del viadotto sulla A6 nel savonese, l' interruzione oltre che su questo tratto autostradale, anche la chiusura, sebbene momentanea, della A26. A poco più di un anno dal crollo del ponte Morandi, a meno di 5 anni dall' alluvione del 2014, le piogge torrenziali cadute tra venerdì 22 e domenica 24 novembre , hanno messo nuovamente in ginocchio alcuni quartieri della città. A fronte di tutti questi avvenimenti, nelle ultime ore, molti interlocutori del mondo del trasporto e della logistica sono intervenuti, parlando di fragilità del **sistema** infrastrutturale e di isolamento della Liguria e del Piemonte. Pertanto sebbene nel colloquio che segue non vi sia traccia di questi ultimi eventi, tuttavia, rimane attuale il messaggio del presidente dell' ente **portuale** che convalida una pianificazione infrastrutturale di medio lungo termine, come unica risposta al rafforzamento del **sistema** e per uscire dal gap infrastrutturale. Quale è il rapporto del **sistema** dei porti liguri e la Svizzera, come gate di transito per le merci tra il Mediterraneo e l' Europa centrale? " Nel marzo 2018 abbiamo fatto Mare di Svizzera 1 l' altro giorno, abbiamo fatto Mare di Svizzera 2 . " - Il riferimento è alle due edizioni del convegno di Lugano organizzato da ASTAG, associazione di quell' autotrasporto svizzero, per fare il punto sullo stato dell' arte delle infrastrutture di connessione Italia-Svizzera ma anche delle aspettative e del sentiment di tanti operatori logistici elvetici nei confronti dell' Italia - " Quello che noi avevamo ipotizzato a marzo 2018 è tutto progredito ha fatto passi avanti " - ha proseguito **Signorini** - " Per dimostrare anche agli operatori elvetici che quello che avevamo programmato è tutto progredito. Naturalmente ci auguriamo di essere sempre più veloci, di non avere contrattempi . Credo che siamo stati abbastanza efficaci, come **sistema ligure**, nel far vedere che lato Diga , lato investimenti ultimo miglio ferroviario , accessibilità stradale viaria , lato dei Terminal , il **sistema ligure** è in notevole rafforzamento . Gli svizzeri come era prevedibile hanno un nuovo interesse a essere un luogo di cerniera: tra la merce che arriva dal sud dal Mediterraneo e va ai mercati dell' Europa centrale. Da questo punto di vista le preoccupazioni maggiori della Svizzera non sono lato Italia, ma sono lato Germania, dove gli investimenti di Corridoio sono in ritardo maggiore. L' attenzione degli svizzeri è concentrata lì. Quando avremo terminato gli investimenti di Corridoio, è verosimile che Genova intercetterà una quota dei traffici che dal Far East è diretta ai mercati dell' Europa centrale " . Però mancano ancora infrastrutture ferroviarie determinanti? « Rispetto a marzo 2018 inauguriamo, a gennaio, il secondo binario ferroviario a Pra , abbiamo in progettazione e in aggiudicazione, nei primi mesi del 2020, la galleria di Molo Nuovo che collega i Terminal di Bettolo e di Sech a Campasso. All' inizio del 2023 avremo il Terzo Valico , abbiamo in aggiudicazione tutti gli interventi di viabilità a Sampierdarena . Questi sono gli indicatori di uno stato di attività e di reattività , è ovvio che sono tutti investimenti che riguardano i mesi e gli anni . Ma alcuni sono già in inaugurazione come la piattaforma di Vado a dicembre. Il messaggio di fondo è far vedere che la locomotiva, tutto il treno sono in marcia e, sono adeguatamente presidiati». Quindi la Via della



Corriere Marittimo

Genova, Voltri

Seta aspetterà questi traguardi temporali? « La Via della Seta non aspetterà, perché i cinesi sono ad esempio azionisti al 49% nel Terminal di Vado che inaugura il 12 dicembre . La Via della Seta è una strategia di medio e lungo termine e una serie di investimenti strategici, anche di immediato orizzonte, che stanno avvenendo ».

Genova Post

Genova, Voltri

Caos sulle autostrade liguri: code di tir e automobili in A10 e A26

Genova - E' stata una mattina di caos sul nodo di **Genova** e della Liguria a restringimenti sulla A26 per problemi di sicurezza e del crollo del viadotto sulla A6 Savona-Torino di domenica. Lunghi incolonnamenti di tir e automobili sono in atto in A10 e in A26 questa mattina in direzione del capoluogo e in particolare per gli automezzi diretti al **porto**. A tutto ciò si è aggiunto uno dei lavoratori del terminal Psa del **porto di Genova Voltri** che ha portato i tir in arrivo dalla Francia e diretti al **Porto** ad uscire a Ventimiglia dove vengono fermati all' autoporto e poi fatti ripartire sulla A10 in modo cadenzato per alleggerire lo snodo del capoluogo. La polizia stradale presente alla barriera di Ventimiglia con quattro pattuglie fa partire gli autoarticolati a blocchi di circa 50 alla volta, ogni mezzora circa.



Genova, il caos autostrade può costare caro: -30% di merci in arrivo al porto

Lo scalo della Lanterna e quello di Savona fortemente penalizzati da frane, crolli e ammaloramenti delle infrastrutture autostradali

logistica Genova, il caos autostrade può costare caro: -30% di merci in arrivo al porto Lo scalo della Lanterna e quello di Savona fortemente penalizzati da frane, crolli e ammaloramenti delle infrastrutture autostradali di Raoul de Forcade 2' di lettura Il blocco della A26 tra l'allacciamento con la A10 e lo svincolo di Masone, unito al crollo sul viadotto della A6 colpisce in modo netto il sistema portuale di Genova e Savona. Un sistema già provato dal cedimento, l'anno scorso, del ponte Morandi. In particolare, con lo stop sulla A26, lo scalo della Lanterna ha visto calare immediatamente il traffico merci in entrata del 30%. La situazione potrà avere un miglioramento grazie al ripristino della circolazione, con una sola corsia per senso di marcia su una carreggiata della A26, ma è comunque critica. Anche perché nel porto di Genova 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 riceve il 30% di merci in meno. Ci sono, infatti, una serie di situazioni che bloccano il traffico». «Se, da un lato, la A26 non sta alimentando il porto - chiarisce Signorini - si registrano anche significativi tappi sulla A7, in particolare in prossimità di Busalla, dove ci sono aree di cantiere con svariati chilometri di coda. Come tempi di percorrenza per il porto noi stimiamo dai tre quarti d'ora a un'ora e mezza in più in arrivo, rispetto alla tempistica consueta. Ovviamente è tutto in evoluzione».



Genova Today

Genova, Voltri

Sciopero in porto, code e allagamenti: la situazione del traffico

I problemi principali sono legati allo sciopero in porto, che ha portato al blocco dei mezzi pesanti, che circolano cadenzati. Allagamenti in zona Borzoli e Fegino appesantiscono la circolazione in valpolcevera

Seconda giornata di code e ingorghi sulle autostrade del nodo genovese e ligure per la parziale chiusura dell' A26 legata ai controlli sui viadotti Pecetti e Fado e per il collo del viadotto sulla A6 Savona-Torino di domenica. A complicare ulteriormente la situazione, mercoledì mattina, c'è anche lo sciopero dei lavoratori del terminal Psa del porto di Genova Pra', con conseguente blocco dei mezzi pesanti: i tir che dalla Francia sono diretti in porto a Genova vengono fatti uscire obbligatoriamente a Ventimiglia, fermati all' autoporto e fatti ripartire sulla A10 in modo cadenzato per alleggerire lo snodo del capoluogo, ma il traffico ha subito inevitabilmente pesanti ripercussioni. A metà mattinata, al casello di Pra' si registrano in uscita lunghe code, che si sono sommate ai rallentamenti sulla A26. Situazione comunque in miglioramento rispetto all' orario di punta, in cui tutti i caselli genovesi erano "ingolfati" da ingorghi. Traffico, la situazione in città: allagamenti a Borzoli e Fegino Nel capoluogo ligure, la circolazione sta subendo ripercussioni anche a causa della pioggia che cade dalle prime ore della mattinata (ricordiamo che la regione è in allerta). Allagamenti si sono creati in via Borzoli, tra via Ferri e via Quartini, in via San Quirico e in via Sant' Ambrogio di Fegino, zone in cui si verificano a ogni ondata di maltempo, e nasce a Molassana, in zona Sciorba. Tra le tante chiusure, però, anche qualche buona notizia: in mattinata è stato riaperto a senso unico alternato, regolato da un semaforo, il tratto di corso Perrone interessato dalla frana che sabato aveva isolato 120 abitazioni constringendo alla chiusura della strada. Per muoverti con i mezzi pubblici nella città di Genova usa la nostra Partner App gratuita !

Porto di Pra', è caos tra sciopero dei lavoratori e blocco dell' autotrasporto

I portuali del Vte: "Da azienda chiusura totale ma il nostro sciopero non sta bloccando il terminal". Oggi nuovo incontro in Prefettura

Genova . Mattinata di caos questa mattina nel porto di Pra' dove da un lato prosegue lo sciopero dei lavoratori del Vte (che riguarda solo gli operativi dentro il terminal con sciopero indetto un' ora in ingresso e un' ora a fine turno), dall' altro la protesta dell' autotrasporto ha di fatto bloccato l' accesso al gate del porto. A spiegare le ragioni della protesta dei dipendenti del Vte-Psa è un delegato della Cgil : "Abbiamo dichiarato lo sciopero 15 giorni fa per chiedere di poter gestire il nostro tempo in modo più efficiente. Nessuna richiesta salariale quindi solo la possibilità di gestire diversamente le nostre ore di riposo, in modo da accumulare un turno in più al mese che a ridosso del week end, uno solo al mese con le ore che già ci spettano". A ridosso della protesta sono stati convocati tavoli prima in Confindustria, poi abbiamo incontrato l' azienda domenica alle 16, non appena è terminata l' allerta rossa ma abbiamo trovato una chiusura totale. Martedì siamo stati in **autorità portuale** dalle 14.30 alle 18.30 e l' azienda nemmeno si è presentata". Questo è accaduto prima della chiusura della A26: "Il giorno successivo, cioè ieri il presidente Signorini ha tentato per tutto il giorno una mediazione con l' azienda per riaprire il tavolo ma niente. E' un atteggiamento incomprensibile e a questo punto noi non faremo un passo indietro ma ci teniamo a dire che noi il senso di responsabilità lo abbiamo e lo abbiamo sempre avuto a partire dal crollo di ponte Morandi. Per questo l' operatività del terminal da noi è stata garantita viste le modalità di sciopero". Per quanto riguarda gli autotrasportatori secondo quanto appreso si tratta di un fermo spontaneo deciso dopo che durante le riunioni che si sono succedute ieri in **autorità** di **sistema portuale** non si è riuscito a scongiurare lo sciopero dei lavoratori di Pra'. Questa mattina alle 11 ci sarà un incontro in Prefettura che si spera possa portare a una soluzione viste le ripercussioni non solo sul terminal ma sull' intero nodo stradale e autostradale del ponente genovese.

The screenshot shows the Genova24 website interface. The main headline reads: "Porto di Pra', è caos tra sciopero dei lavoratori e blocco dell'autotrasporto". Below the headline, there is a sub-headline: "I portuali del Vte: 'Da azienda chiusura totale ma il nostro sciopero non sta bloccando il terminal'. Oggi nuovo incontro in Prefettura". The article text is partially visible, starting with "Genova. Mattinata di caos questa mattina nel porto di Pra' dove da un lato prosegue lo sciopero dei lavoratori del Vte (che riguarda solo gli operativi dentro il terminal con sciopero indetto un' ora in ingresso e un' ora a fine turno), dall' altro la protesta dell' autotrasporto ha di fatto bloccato l' accesso al gate del porto." The article continues with a quote from a Cgil delegate: "Abbiamo dichiarato lo sciopero 15 giorni fa per chiedere di poter gestire il nostro tempo in modo più efficiente. Nessuna richiesta salariale quindi solo la possibilità di gestire diversamente le nostre ore di riposo, in modo da accumulare un turno in più al mese che a ridosso del week end, uno solo al mese con le ore che già ci spettano". The article mentions a meeting with the company on Sunday at 16:00, but they found a total closure. On Tuesday, they were at the port authority from 14:30 to 18:30, but the company did not show up. The article also mentions a mediation attempt by the president Signorini on Wednesday, which failed. The article concludes with a statement about the responsibility of the port workers and their commitment to maintaining terminal operations despite the strike. The article is dated 27 November 2019 and is categorized under 'Porto di Pra' - sciopero - Genova'.

Blocco al Porto di Pra', tir fermati già a Ventimiglia per alleggerire lo snodo genovese

I mezzi pesanti vengono fatti ripartire a scaglioni. Alle 11 sulla situazione del terminal incontro in Prefettura

Genova. I tir che dalla Francia sono diretti al **Porto di Genova**, questa mattina vengono fatti uscire obbligatoriamente allo svincolo di Ventimiglia dell' A10, dove vengono fermati all' autoporto e fatti ripartire in modo cadenzato, allo scopo di alleggerire lo snodo del capoluogo. La decisione è stata presa a seguito di uno sciopero dei lavoratori di un terminal del **porto** genovese e del blocco spontaneo indetto dagli stessi autotrasportatori davanti al terminal, che si aggiunge ai disagi provocati dalla situazione dei viadotti. La polizia stradale, che è presente alla barriera autostradale di Ventimiglia con quattro pattuglie, sta smistando il traffico pesante. Gli autoarticolati vengono fatti partire a blocchi di circa cinquanta alla volta, ogni mezzora circa.



Porto di Pra', gli spedizionieri: "Sciopero legittimo ma duro colpo alla città"

Tra le soluzioni all' emergenza per il presidente di Spediporto Botta c' è quella di avere un porto h24

Genova . La preoccupazione per la situazione che si è venuta a creare nel terminal Psa, di Pra, con lo sciopero dei lavoratori e la fermata di alcuni mezzi pesanti, ma anche una ricetta, quella del porto aperto h24, per cercare di far uscire Genova dall' emergenza, senza escludere anche una possibile mobilitazione delle categorie economiche se non arriveranno risposte adeguate dal governo. Il direttore generale di Spediporto, Giampaolo Botta, analizza la situazione che si è creata nelle ultime ore nel capoluogo ligure a partire da quanto sta succedendo nel terminal di Pra'. "E' in corso da ieri un una protesta dei sindacati della RSU del Terminal Psa, peraltro preannunciata nei termini di legge che sostanzialmente annunciava il blocco operativo alla prima e all' ultima ora di ogni turno. Va da sé che questa che una forma legittima di di manifestazione di interessi sindacali, si è andata a scontrare con una situazione che si è aggravata seguito della sospensione operativa della A26, della A6 con il crollo del viadotto e quindi purtroppo il convergere di situazioni diverse sta generando una situazione di forte crisi all' interno del bacino di Voltri-Pra'. Tutto questo non aiuta la città a reagire a questo ulteriore durissimo colpo, non aiuta il porto a conservare quella capacità operativa ed organizzativa di cui abbiamo grande necessità". Anche perché i dati raccolti attraverso l' **autorità di sistema portuale** sono un bollettino di guerra, con una perdita di oltre il 40% del lavoro in una sola giornata. "Questo è un elemento che preoccupa - spiega Botta - i dati sono decisamente molto allarmanti e su questi dobbiamo lavorare e,

soprattutto, richiamare i lavoratori ad un atto di buona volontà con la possibilità di rinviare, a tempi migliori, quelle che sono forme ripeto legittime di protesta, di manifestazione, di difficoltà, ma che in questo contesto rischiano di deflagrare in un conflitto che va ben oltre il rapporto e il dialogo tra dipendenti e azienda. "La situazione che si è venuta a creare e che si sta registrando in queste ore - continua - è decisamente più allarmante di quanto si potesse immaginare, abbiamo un post Morandi al cubo. Nel senso che fino a ieri avevamo una situazione stradale, estremamente compromessa, ma con la sospensione della A26 questa situazione diventata disperata. La Liguria è diventata un' isola, ha detto qualcuno e, purtroppo, è vero, siamo sempre più isolati dal nord-ovest del paese. Questo deve far riflettere su quelli che sono interventi, ormai improrogabili legati alla ricostruzione e soprattutto al potenziamento delle Infrastrutture che in questa regione sono indispensabili non soltanto per il porto ma per la mobilità urbana e per l' economia di tutto il nord ovest italiano". Tra le "ricette avanzate dagli spedizionieri quindi, quella dell' apertura dello scalo h24, che permetterebbe alla nostra economia, ma anche a tutta la città d uscire dall' emergenza. "Noi abbiamo abbiamo riproposto una soluzione che avevamo avanzato all' indomani del crollo del Morandi - spiega Botta - per garantire alla città di soffrire il meno possibile la presenza in massa di migliaia di camion. Immaginiamo una turnazione tra traffico pesante è quello cittadino, ma il traffico pesante, dee poter accedere liberamente alle aree portuali nelle ore notturne, magari sfruttando delle aree buffer retroportuali. Questa è una soluzione che abbiamo proposto e la disponibilità degli spedizionieri c' è. È evidente che da soli non possiamo farlo, abbiamo bisogno del consenso dei terminal, delle compagnie armatoriali e dell' autotrasporto, soprattutto. Anche in questo è necessario, quindi, ritornare a quel senso di comunità che ci ha stretto tutti intorno ad un' unica iniziativa quando all' indomani del crollo del Morandi ci siamo presentati in maniera unitaria a Roma per rivendicare interventi".

The screenshot shows the Genova24.it website interface. The main headline reads: "Porto di Pra', gli spedizionieri: 'Sciopero legittimo ma duro colpo alla città'". Below the headline, there is a sub-headline: "Tra le soluzioni all'emergenza per il presidente di Spediporto Botta c'è quella di avere un porto h24". The article text is partially visible, starting with "Genova. La preoccupazione per la situazione che si è venuta a creare nel terminal Psa, di Pra, con lo sciopero dei lavoratori e la fermata di alcuni mezzi pesanti, ma anche una ricetta, quella del porto aperto h24, per cercare di far uscire Genova dall'emergenza, senza escludere anche una possibile mobilitazione delle categorie economiche se non arriveranno risposte adeguate dal governo. Il direttore generale di Spediporto, Giampaolo Botta, analizza la situazione che si è creata nelle ultime ore nel capoluogo ligure a partire da quanto sta succedendo nel terminal di Pra'." The page also features a navigation menu at the top, a search bar, and various social media and utility icons.

Porto di Pra', viabilità nel caos: i lavoratori sospendono lo sciopero "per senso di responsabilità"

In mattinata tir incolonnati al casello di Pra' per la protesta spontanea degli autotrasportatori

Genova. Si sblocca la situazione del porto di Pra', dove i lavoratori del terminal Psa ieri sono entrati in sciopero e i trasportatori stamattina hanno deciso di non entrare coi tir, creando di fatto grossi disagi alla viabilità già martoriata dall'emergenza autostradale. Dopo l'incontro in prefettura col presidente Toti, il sindaco Bucci e il presidente del porto Signorini l'rsu ha ottenuto un tavolo in settimana con l'azienda. 'Ci dovevamo arrivare prima ma c'è stato un irrigidimento, ci arriviamo adesso e ci fermiamo per senso di responsabilità', ha detto Enrico Poggi della Filt Cgil. La protesta viene dunque congelata e nel primo pomeriggio si prevede che la situazione torni alla normalità. Lo sciopero dei dipendenti Psa, come ha spiegato un delegato della Cgil, è stato dichiarato 15 giorni fa e non riguarda richieste salariali ma problemi di organizzazione del lavoro. 'Abbiamo deciso di non scioperare 24 ore proprio per non mettere la città in difficoltà'. Per quanto gli autotrasportatori si è trattato di un fermo spontaneo deciso dopo che durante le riunioni che si sono succedute ieri in **autorità di sistema portuale** non si è riuscito a scongiurare lo sciopero dei lavoratori di Pra'.

Genova. Si sblocca la situazione del porto di Pra', dove i lavoratori del terminal Psa ieri sono entrati in sciopero e i trasportatori stamattina hanno deciso di non entrare coi tir, creando di fatto grossi disagi alla viabilità già martoriata dall'emergenza autostradale.

Dopo l'incontro in prefettura col presidente Toti, il sindaco Bucci e il presidente del porto Signorini l'rsu ha ottenuto un tavolo in settimana con l'azienda. "Ci dovevamo arrivare prima ma c'è stato un irrigidimento, ci arriviamo adesso e ci fermiamo per senso di responsabilità", ha detto Enrico Poggi della Filt Cgil. La protesta viene dunque congelata e nel primo pomeriggio si prevede che la situazione torni alla normalità.

Lo sciopero dei dipendenti Psa, come ha spiegato un delegato della Cgil, è stato dichiarato 15 giorni fa e non riguarda richieste salariali ma problemi di organizzazione del lavoro. "Abbiamo deciso di non scioperare 24 ore proprio per non mettere la città in difficoltà". Per quanto gli autotrasportatori si è trattato di un fermo spontaneo deciso dopo che durante le riunioni che si sono succedute ieri in autorità di sistema portuale non si è riuscito a scongiurare lo sciopero dei lavoratori di Pra'.

Un' ora di astensione dal lavoro al porto di Pra', tir in coda: il traffico va in tilt

GENOVA - Tutti in coda dal terminal portuale Psa al casello di Genova Pra'. Un lungo serpentine di camion ha passato la notte ferma ad aspettare di poter entrare nel terminal portuale. Situazione figlia della scelta dei dipendenti del terminal di astenersi da lavoro durante la prima ora di ogni turno di lavoro per motivi interni. Una situazione di emergenza che coinvolge la città in giorni delicati sotto il profilo della viabilità a Genova per le numerose frane, e in tutta la Liguria per, oltre le frane, la chiusura della A6 tra Millesimo e Savona e alle limitazioni sulla A26. Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto spiega la criticità presente: "Questa astensione ha un impatto pesante in condizioni normali figuriamo in una situazione di emergenza come l' attuale, i disagi si sono moltiplicati. Siamo preoccupati. Non vogliamo entrare nel merito delle ragioni dell'astensione ma in questo momento queste iniziative rischiano di creare conflitti sociali tra categorie e lavoratori perchè fuori ci sono tanti autisti che hanno fatto lunghe code per arrivare a Genova e che hanno aspettato e hanno passato la notte in attesa di poter scaricare. La tensione rischia di aumentare, queste situazioni vanno disinnescate" conclude Botta.

Proteste e lamentele per la situazione anche tra gli autisti che mostrano la loro rabbia per le lunghe ore di attesa per entrare al terminal. Qualcuno alza anche i toni: "Hanno rotto le pa... con questi scioperi" dice davanti alle nostre telecamere. Problemi e disagi che coinvolgono anche gli automobilisti che si devono recare a Genova per lavoro: "Sono rimasta bloccata un' ora dietro ai camion, è tutto fermo. La cosa scandalosa è che l' autostrada è l' unica possibilità che abbiamo per muoverci e dobbiamo pure pagarla, è incredibile". Siamo in attesa di conoscere le ragioni dell'astensione dal lavoro durante la prima ora dei propri turni da parte dei dipendenti del terminal portuale.

Approfondimenti
 Cade dalla scala mentre lavora sul tetto di casa: morto un 65enne A26, Battelli (M5s): "Bisogna togliere ad Autostrade il potere di vita o morte" A26, Signorini: "Mai situazione così drammatica per porti di Genova e Savona" Trasporti, appello al Governo dai sindaci imperiesi per le infrastrutture

Video
 Chiusura A26, il sindaco di Masone: "Abbiamo evitato il tilt dirottando i tir in A7"
 Riapertura A26, una corsia per senso di marcia sui viadotti Pecetti e Fado
 Un'ora di astensione dal lavoro al porto di Pra', tir in coda: il traffico va in tilt

Comments

The screenshot shows the article's layout on the website. At the top, there's a navigation bar with 'Genova' and various menu items. Below that, a red banner features 'SUPERMERCATO Pam GENOVA | PORTA DEGLI ARCHI'. The article title is prominently displayed in a large, bold font. To the right of the title is a video player showing a scene of a port terminal. Below the title, there are social media sharing icons for Facebook, Twitter, and YouTube. The article text is visible in a smaller font, and at the bottom, there are sections for 'Approfondimenti' and 'Video' with thumbnail images.

Congelato sciopero al terminal di Genova Pra, Signorini: "Prevale il buonsenso"

GENOVA - Tutti in coda dal terminal portuale Psa al casello di Genova Pra'. Un lungo serpentine di camion ha passato la notte ferma ad aspettare di poter entrare nel terminal portuale. Questo la situazione alle prime ore della mattina tra l' ingresso in porto e il casello autostradale. Situazione figlia della scelta dei dipendenti del terminal di astenersi da lavoro durante la prima ora di ogni turno di lavoro per motivi interni. Una situazione di emergenza che coinvolge la città in giorni delicati sotto il profilo della viabilità a Genova per le numerose frane, e in tutta la Liguria per, oltre le frane, la chiusura della A6 tra Millesimo e Savona e alle limitazioni sulla A26. Per questo stesso motivo i camion in partenza dalla Francia e diretti verso il porto di Genova sono stati scaglionati dalla polizia (LEGGI QUI). Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto spiega la criticità presente: "Questa astensione ha un impatto pesante in condizioni normali figuriamo in una situazione di emergenza come l'attuale, i disagi si sono moltiplicati. Siamo preoccupati. Non vogliamo entrare nel merito delle ragioni dell'astensione ma in questo momento queste iniziative rischiano di creare conflitti sociali tra categorie e lavoratori perché fuori ci sono tanti autisti che hanno fatto lunghe code per arrivare a Genova e che hanno aspettato e hanno passato la notte in attesa di poter scaricare. La tensione rischia di aumentare, queste situazioni vanno disinnescate" conclude Botta. P roteste e lamentele per la situazione anche tra gli autisti che mostrano la loro rabbia per le lunghe ore di attesa per entrare al terminal. Qualcuno alza anche i toni: "Hanno rotto le pa... con questi scioperi" dice davanti alle nostre telecamere. Problemi e disagi che coinvolgono anche gli automobilisti che si devono recare a Genova per lavoro: "Sono rimasta bloccata un' ora dietro ai camion, è tutto fermo. La cosa scandalosa è che l' autostrada è l' unica possibilità che abbiamo per muoverci e dobbiamo pure pagarla, è incredibile".

IL TAVOLO - Per risolvere la questione si è svolto un tavolo in prefettura a Genova a cui hanno preso parte i rappresentanti sindacali, il sindaco di Genova Marco Bucci, il governatore Toti e il presidente dell' **Autorità portuale** del Mar Ligure Occidentale Signorini oltre ai vertici del Psa. Al termine del vertice la decisione da parte dei lavoratori di sospendere lo sciopero. **LA SVOLTA** - "Il prefetto è stato bravo a risolvere un enpasse che durava da diverso tempo. Il problema è che questa vertenza è coincisa con un momento drammatico per la nostra regione. Rsu ha compreso il disagio che si è ingigantito con la protesta degli autotrasportatori che si sono trovati. Abbiamo congelato le ragioni delle parti. Da domani parte un tavolo in cui regione e sindacati cercheranno di trovare una soluzione. Ha previsto il buon senso" così il presidente dell' **Autorità** del **sistema portuale** del Mar Ligure Occidentale Signorini. Anche i sindacati accolgono con ottimismo l' accordo trovato per porre fine allo sciopero: "Doveva essere evitato. Sicuramente ci si doveva pensare prima. Un migliaio di camion fermi verso il Psa bisognava intervenire. Quando ci sono dei conflitti questi vanno sanati e per farlo ci vogliono due attori. Ora possiamo aprire un nuovo tavolo, era quarantotto ore che premevamo per sospednere".

Approfondimenti
 Mancini: "Viali, bello ritrovarsi in azzurro". Poi scherza: "La Sampdoria? Gianluca non aveva i soldi!"
 Chiavari, ragazzino di 12 anni disperso: l' appello della madre Maltempo, Gagliardi (Cambiamo!): Il Governo riferisca sulle emergenze" A26, tir dalla Francia diretti a Genova scaglionati dalla polizia a Ventimiglia Video Viabilit in Liguria, Giacchetta (Camera di Commercio): "Il sistema vecchio e fragile" Un' ora di astensione dal lavoro al porto di Pra', Botta (Spediporto): "Tensione rischia di aumentare" Caos traffico a Genova, lo scontro in diretta dopo il vertice in prefettura Congelato lo sciopero al terminal di Pra' Signorini: "E' prevale il buonsenso" Commenti.

The screenshot shows a news article from PrimoCanale.it with the headline "Congelato sciopero al terminal di Genova Pra, Signorini: 'Prevale il buonsenso'". The article text is partially visible, matching the main text provided. On the right side of the article, there are several advertisements: "Di che fibra è fatta l'Italia", "GRIF HOUSE", and "SAMPLACE". At the bottom of the article, there are social media sharing icons (Facebook, Twitter, YouTube, WhatsApp) and a section titled "Approfondimenti" with links to related articles.

Pra', i portuali genovesi fermano lo sciopero

Dopo l'incontro in Prefettura

Congelato lo sciopero dei lavoratori del terminal Psa di Prà che aveva provocato la protesta degli autotrasportatori con il blocco dei tir e il conseguente aggravamento della situazione sul traffico genovese e sulle autostrade liguri, già alle prese con le emergenze della chiusura della a6 e le difficoltà della a26. "Utilizzare un momento di difficoltà e di crisi per forzare la mano su rivendicazioni, per quanto legittime, ti mette dalla parte del torto- commenta il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, che questa mattina ha partecipato al tavolo in prefettura con il sindaco Marco Bucci e il presidente dell' **autorità portuale**, Paolo Emilio Signorini- mi sembra che sia prevalso il buon senso. Non credo che sia il momento più opportuno per le rivendicazioni, le contrattazioni e, men che meno, le azioni sindacali di protesta. Oggi è solo il momento della responsabilità, di rimboccarsi le maniche e di cercare di dare una mano alla nostra regione". Il governatore non nega che ci siano problemi "una contrattazione di secondo livello che deve partire in tutto il porto di Genova, un contratto nazionale in discussione, oltre al tema degli autotrasportatori che, da sempre, vivono il disagio di attese e di infrastrutture che devono essere costruite e che faciliterebbero il loro lavoro. Sono legittime rivendicazioni che restano ma che si scioglieranno non appena la situazione sarà tornata alla normalità".



Porto, il grido di allarme del presidente: "Abbiamo perso il 40% del traffico"

E intanto il governatore Toti invita i sindacati a non scioperare al terminal di Prà: "posticipate le legittime rivendicazioni"

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 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,



larepubblica.it (Genova)

Genova, Voltri

serve grande responsabilità da parte di tutti".

Transportonline

Genova, Voltri

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.



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

Genova, congelato lo sciopero al terminal di Psa

Genova - Congelato lo sciopero dei lavoratori del terminal Psa di Pra' che aveva provocato la protesta degli autotrasportatori con il blocco dei tir e il conseguente aggravamento della situazione sul traffico genovese e sulle autostrade liguri, già alle prese con le emergenze della chiusura della A6 e le difficoltà della A26. « Utilizzare un momento di difficoltà e di crisi per forzare la mano su rivendicazioni, per quanto legittime, ti mette dalla parte del torto- commenta il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, che questa mattina ha partecipato al tavolo in prefettura con il sindaco e il presidente dell' Autorità Portuale, Paolo Emilio Signorini- mi sembra che sia prevalso il buon senso. non credo che sia il momento più opportuno per le rivendicazioni, le contrattazioni e, men che meno, le azioni sindacali di protesta. oggi è solo il momento della responsabilità, di rimboccarsi le maniche e di cercare di dare una mano alla nostra regione». Il governatore non nega che ci siano problemi «una contrattazione di secondo livello che deve partire in tutto il porto di **Genova**, un contratto nazionale in discussione, oltre al tema degli autotrasportatori che, da sempre, vivono il disagio di attese e di infrastrutture che devono essere costruite e che faciliterebbero il loro lavoro. sono legittime rivendicazioni che restano ma che si scioglieranno non appena la situazione sarà tornata alla normalità»



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

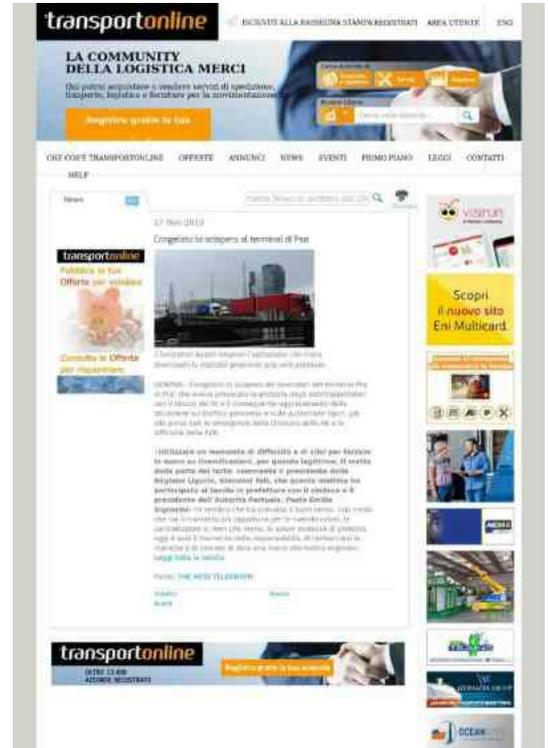
Autostrade in tilt, scioperi e picchetti: è caos nel porto di Genova

Genova - La nuova allerta arancione e il caos autostrade non bastano a complicare la vita del **porto di Genova**. Ad accrescere il lungo torpedone di Tir in ingresso al terminal Psa di Pra' (l' ex terminal Vte) c' è anche lo sciopero di un' ora a inizio turno e un' ora a fine turno dei lavoratori operativi nei terminal, che ha fatto scattare la protesta degli autotrasportatori con blocchi agli accessi mettendo anche i camion di traverso. Lo sciopero, che il governatore Giovanni Toti aveva chiesto, invano, ieri sera di rinviare, era stato indetto prima che scattasse l' emergenza autostrade, con la A6 chiusa e la A26 solo parzialmente disponibile, per chiedere una diversa organizzazione dei turni e una gestione migliore delle ore di riposo. Ora è previsto un nuovo incontro in prefettura. Intanto, crescono i Tir incolonnati sulla A26 e sulla viabilità urbana, con code a tratti praticamente immobili.



Congelato lo sciopero al terminal di Psa

GENOVA - Congelato lo sciopero dei lavoratori del terminal Psa di Pra' che aveva provocato la protesta degli autotrasportatori con il blocco dei tir e il conseguente aggravamento della situazione sul traffico genovese e sulle autostrade liguri, già alle prese con le emergenze della chiusura della A6 e le difficoltà della A26. «Utilizzare un momento di difficoltà e di crisi per forzare la mano su rivendicazioni, per quanto legittime, ti mette dalla parte del torto- commenta il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, che questa mattina ha partecipato al tavolo in prefettura con il sindaco e il presidente dell'Autorità Portuale, Paolo Emilio Signorini- mi sembra che sia prevalso il buon senso. non credo che sia il momento più opportuno per le rivendicazioni, le contrattazioni e, men che meno, le azioni sindacali di protesta. oggi è solo il momento della responsabilità, di rimboccarsi le maniche e di cercare di dare una mano alla nostra regione».



Genova Today

Genova, Voltri

Nuovo ponte sul Polcevera, arrivati via mare altri "maxi pezzi"

Trasportati con una chiatta partita da Castellammare di Stabia, ciascuno può arrivare a pesare sino a 100 tonnellate

Si continua a lavorare nel cantiere per il nuovo ponte sul Polcevera, sfidando allerte meteo e viabilità critica. Mercoledì mattina sono arrivate in **porto** nuove parti del viadotto, trasportate con una chiatta partita da Castellammare di Stabia. Le parti del viadotto sono state scaricate con la collaborazione dei Rimorchiatori Riuniti, Piloti e Ormeggiatori del **Porto di Genova**, che hanno accompagnato la chiatta fino all'ormeggio. In totale sono 33 i maxi-elementi di acciaio che hanno viaggiato accatastati in 3 gruppi, ognuno grande 10 metri per 15 e pesante sino a 100 tonnellate. Verranno trasferiti in cantiere con trasporti eccezionali, organizzati ormai da settimane proprio a questo scopo, e associati alle diverse pile e campate. A oggi si è in attesa del sollevamento in quota del quarto impalcato: il terzo è stato "varato" lo scorso 20 novembre, nel rispetto delle tempistiche dettate dal sindaco-commissario Marco Bucci.

The screenshot shows a news article from 'GENOVATODAY' under the 'Cronaca' section. The main headline is 'Nuovo ponte sul Polcevera, arrivati via mare altri "maxi pezzi"'. Below the headline, there is a sub-headline: 'Trasportati con una chiatta partita da Castellammare di Stabia, ciascuno può arrivare a pesare sino a 100 tonnellate'. The article includes a large photograph of a barge carrying construction materials on the water, with a worker in an orange safety vest in the foreground. To the right of the main image is a sidebar with 'I più letti di oggi' and 'Video del giorno'. The main text of the article begins with 'Si continua a lavorare nel cantiere per il nuovo ponte sul Polcevera, sfidando allerte meteo e viabilità critica. Mercoledì mattina sono arrivate in porto nuove parti del viadotto, trasportate con una chiatta partita da Castellammare di Stabia.' It continues to describe the 33 steel elements, their transport, and the current status of the bridge construction, mentioning the 'varato' of the third impalcato on November 20th.

Nuovo ponte, l' arrivo in porto dei maxi elementi da 100 tonnellate: il video

I numeri: 33 maxi elementi di acciaio hanno viaggiato accatastati in 3 gruppi, ogni elemento misurava 10 metri per 15

Genova. Sono arrivate in **porto** lunedì scorso le nuove parti del viadotto Polcevera in costruzione al posto dell' ex ponte Morandi. La chiatta, partita da Castellamare di Stabia, è arrivata in tarda mattinata. Nel video, realizzato in collaborazione con la Città Metropolitana di **Genova**, si può apprezzare il lavoro dei rimorchiatori riuniti, piloti e ormeggiatori del **porto** di **Genova**, che hanno accompagnato la chiatta fino all' ormeggio. Alcuni numeri del trasporto: 33 maxi elementi di acciaio hanno viaggiato accatastati in 3 gruppi, ogni elemento misurava 10 metri per 15. Ognuno di questi 'pezzi' ha un peso che può arrivare fino a 100 tonnellate.



Export armi, pressing su Di Maio

Le associazioni: sulle vendite allo Yemen nessuna risposta. La fabbrica Rwm intanto assume 20 persone Il Papa elogia i lavoratori che a Genova impedirono l'attracco della nave con carico bellico: sono stati bravi

NELLO SCAVO

Mentre le associazioni che chiedono la riconversione dello stabilimento bellico Rwm non riescono a ottenere un incontro con il ministro Di Maio, e Papa Francesco elogia i camalli di **Genova** che si erano rifiutati di caricare bombe aeree su una nave cargo saudita, si scopre che la multinazionale delle armi sta ridimensionando il numero degli 'esuberanti' inizialmente agitando lo spauracchio su 200 lavoratori. A luglio il governo italiano aveva deciso di non autorizzare nuovi rifornimenti di bombe aeree sganciate dalla coalizione saudita sullo Yemen. La risposta di Rwm era stata la minaccia di bloccare il rinnovo di 200 contratti a termine. Ma in una nota riportata da l'Unione Sarda, l'amministratore delegato dell'azienda, Fabio Sgarzi, annuncia che «fino al termine di gennaio 2020 l'azienda non opererà altre riduzioni di personale e che, anzi, tra dicembre e gennaio, procederà a circa 20 assunzioni provvisorie negli stabilimenti di Domusnovas e Ghedi pescando dalla lista dei 130 dipendenti già fermati in questo ultimo periodo». Lavoratori a termine a cui non era stato rinnovato il contratto. «Non solo gli 'esuberanti' non sono 200 come era stato inizialmente dichiarato, ma anzi Rwm Italia - riassume Giorgio Beretta, esperto di forniture militari - procederà a 20 assunzioni provvisorie». Ogni prospettiva di riconversione è stata respinta. E i sindacati lamentano di non venire ricevuti dai vertici della fabbrica da oltre due mesi. Il 7 ottobre numerose organizzazioni della società civile hanno scritto al ministro degli

Esteri Luigi Di Maio, chiedendo un incontro sul ruolo dell'Italia in Yemen e anche per la riconversione del polo produttivo. La richiesta era partita dopo la decisione governativa con cui a metà 2019 era stato sospeso l'invio di bombe e missili verso Arabia Saudita ed Emirati Arabi. Nonostante i solleciti, «ad oggi nessun riscontro positivo ad un incontro è ancora arrivato dal ministro Di Maio», lamentano organizzazioni tra cui Amnesty International Italia, Comitato Riconversione Rwm, Fondazione Finanza Etica, Movimento dei Focolari, Oxfam Italia, Rete Italiana per il Disarmo, Rete della Pace e Save the Children Italia. «Proprio per il significativo impegno che il ministro Di Maio (e il Movimento 5 Stelle tutto) ha profuso in questa battaglia - ricordano i firmatari -, riteniamo opportuno che sia lo stesso ministro ad incontrare la società civile per illustrare direttamente la posizione del governo sui vari aspetti che coinvolgono la crisi in Yemen». E rientrando dal viaggio apostolico in Oriente, Papa Francesco ha voluto ricordare un episodio chiave. «In un **porto**, adesso non ricordo bene, è arrivata una nave piena di armi che doveva passare le armi a una nave più grande che doveva andare nello Yemen, e noi sappiamo cosa succede nello Yemen», ha ricordato il pontefice alludendo a quanto accaduto il 17 maggio di quest'anno. I 'camalli', gli scaricatori del **porto di Genova**, avevano annunciato il boicottaggio del cargo saudita 'Bahri Yanbu', che avrebbe dovuto caricare ordigni da consegnare ai caccia sauditi. «I lavoratori del **porto** hanno detto no. Sono stati bravi! E la nave - ha aggiunto Papa Francesco - è tornata a casa sua. Un caso, ma ci insegna come si deve andare» avanti perché «la pace oggi è molto debole, molto debole! Ma non dobbiamo scoraggiarci». Intanto a Washington si è svolto ieri un incontro tra il segretario di Stato Usa Mike Pompeo e il ministro degli Esteri dell'Oman, Yusuf bin Alawi bin Abdullah. In cima all'agenda, lo Yemen, teatro del sanguinoso



Avvenire

Genova, Voltri

conflitto che si trascina dal 2015. Pompeo e il ministro hanno parlato del recente accordo tra il governo yemenita e il Consiglio transitorio del sud, facilitato dall' Arabia Saudita che ha rilasciato alcuni prigionieri di guerra. I due esponenti hanno convenuto sul fatto che «solo una soluzione politica può porre fine al conflitto e garantire pace, prosperità e sicurezza allo Yemen». Dal terreno, però, arrivano segnali discordanti. E adesso nel mirino finiscono anche gli operatori delle Nazioni Unite. I miliziani filoiraniani sciiti Houthi hanno annunciato l' arresto di due dipendenti Onu accusati di spionaggio. RIPRODUZIONE RISERVATA

Genova, inaugurato il sistema di ShipLift per i megayacht

(fr.bas.) Con un investimento di 27 milioni di euro il cantiere navale genovese Amico & Co, tra i primi tre al mondo nel settore del refit delle imbarcazioni dai 30 ai 140 metri di lunghezza, ha realizzato una infrastruttura per l'alaggio, il varo e la movimentazione a terra di megayacht fino a 95 metri di lunghezza. È il più grande investimento privato nel **Porto di Genova** da anni. Il sistema dello ShipLift, inaugurato oggi, è totalmente elettrificato e permetterà ad Amico di crescere nel refitting, tenuto conto delle nuove potenzialità di sviluppo legate all'aumento della dimensione media delle imbarcazioni.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

ALBERTO AMICO Il presidente del cantiere navale presenta il nuovo shiplift. «Prima c'era diffidenza, ora il legame con la città è diventato forte»

«Investiamo su Genova per restare leader al mondo»

Francesco Ferrari Un investimento di ventisette milioni di euro che consentirà a Genova di non uscire di scena in un settore, quello dei servizi ai megayacht, sempre più ricco e sempre più concentrato nel Mediterraneo. Oggi il cantiere navale Amico presenta alla città il futuristico shiplift, un'infrastruttura di alaggio, varo e movimentazione a terra di imbarcazioni fino a 95 metri. Certificato fino a una capacità massima di 4.400 tonnellate, lo shiplift consentirà al cantiere di riparare a terra navi da diporto che altrimenti sarebbero da lavorare solo in bacino di carenaggio. Frutto di sedici mesi di lavoro di 84 aziende, quasi tutte italiane, l'opera è una risposta dell'azienda genovese a un settore sempre più competitivo. «Oggi il nostro unico concorrente su questo tipo di infrastruttura si trova a Barcellona - spiega al Secolo XIX il presidente Alberto Amico - Si tratta del gruppo Mb92 che, oltre ad essere proprietario del cantiere navale e della marina della città catalana, controlla anche il cantiere francese di La Ciotat. Anche nel nostro settore è iniziato il risiko delle concentrazioni, e noi non potevamo restare immobili». L'immobilismo, d'altronde, non fa parte del dna della famiglia proprietaria del cantiere genovese. «Siamo partiti nel 1991, sfidando un porto dove non era permesso l'accesso agli yacht, se non per andare allo Yacht Club o nel bacino -darsena. Siamo cresciuti a suon di investimenti e professionalità fino a diventare uno dei primi tre player al mondo nel segmento oltre i 24 metri. Quando abbiamo iniziato - ricorda Amico - il mercato dei megayacht aveva numeri molto piccoli, oggi conta 6.000 unità con una concentrazione, a seconda della stagione, tra il 50 e il 70% nel Mediterraneo. All'epoca avevamo il travel lift più grande al mondo, da 400 tonnellate, e operavamo su barche dai 20 ai 40 metri. Oggi andiamo dai 25 ai 140 metri». Importante, per lo sviluppo dell'attività di Amico, è stata l'evoluzione del rapporto con Genova e il mondo portuale. «Il rapporto è stato per anni di diffidenza, poi è diventato di simpatia, ora sta per scoppiare un grande amore - sorride l'imprenditore - In un porto a vocazione esclusivamente commerciale, non è stato facile fare comprendere la grande opportunità che c'era dietro il nostro lavoro. Il nostro è un settore che muove un'economia trasversale e che arricchisce tutti: le agenzie, le professioni, il commercio. Ma è anche un settore capace di saldarsi con attività tipicamente portuali». Equilibri che, anche se a fatica, alla fine hanno consentito al cantiere di riallacciare un rapporto che sembrava compromesso. «Oggi tutti gli attori della città, penso alle istituzioni, alle associazioni, alla stessa Camera di commercio, iniziano a partecipare al dibattito sulle tematiche della cantieristica e il confronto è senza dubbio più trasparente rispetto a cinque anni fa. Credo che questo processo sia inevitabile, soprattutto quando il mondo corre veloce e la tua città decisamente meno. Dobbiamo dirlo chiaramente: se non vogliamo essere colonizzati dalle multinazionali, dobbiamo trovare le opportunità e il coraggio di investire. Noi, con questa nuova opera, lo abbiamo fatto». E' una clientela molto esigente, quella del cantiere Amico. E non solo sulla qualità dei servizi industriali («in questo settore devi rappresentare il massimo dell'eccellenza, non si discute»): un ruolo determinante lo ha il territorio. «E da questo punto di vista devo dire che essere a Genova aiuta molto. La nostra è una città di medie dimensioni, percepita come sicura, ricca di cultura e ricchezze ambientali. Siamo vicini a Milano e in meno di tre ore si arriva a Firenze. Per non parlare delle Cinque Terre, o Portofino.



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Sono tutti fattori che hanno un grande peso nella scelta di un cantiere piuttosto che di un altro. Non dimentichiamo che noi, pur restando a casa, esportiamo il 90% del nostro lavoro: quasi tutti i nostri clienti sono stranieri». Con cento lavoratori diretti e cinquanta dell' indotto («che raddoppiano, fino a diventare oltre trecento in stagione»), Amico fa parte di un settore in forte crescita per Genova: «Sono centinaia gli yacht che ogni anno scelgono la nostra città, e presto arriveremo alle 900/1.000 presenze contemporanee di membri di equipaggi. E' la dimostrazione che è stato giusto credere nel nostro lavoro». Che cosa cambierà, per Amico, con il nuovo shiplift? «Aumenteremo l' affidabilità e il livello dei nostri servizi moltiplicandone la capacità, ma soprattutto potremo competere per anni ad armi pari. Ma, da buoni imprenditori di carattere familiare, sappiamo che non basta. Perché tu puoi avere il cantiere migliore del mondo, ma senza le giuste professionalità e la capacità del territorio di essere attrattivo rischi di restare indietro. Il mercato non è sufficiente. Altrove nel mondo c' è una fortissima integrazione fra pubblico e privato, fra comunità locali e cantieri. E' lì che dobbiamo dimostrare di essere bravi». Fra i prossimi progetti di Amico, il più urgente resta quello sulla darsena: «E' pronto da due anni, e adesso che gli aspetti giudiziali sembrano superati stiamo aspettando il via libera della Capitaneria alle opere marittime. La prima volta che abbiamo presentato il piano di investimenti a enti locali e Autorità portuale era l' ottobre 2007. Come si vede, non si può certo dire che sia passata la voglia di investire». -

Teatro Carlo Felice

Il futuro di Genova istituzioni a confronto

Assemblea commercialisti Oggi, ore 18 Istituzioni a confronto sul futuro di Genova: oggi è in programma al Carlo Felice, nell'ambito dell'assemblea dei commercialisti, una tavola rotonda organizzata dall'Ordine dei Commercialisti sul tema "Genova, città nel mondo. La Superba tra globalizzazione e rischio di isolamento". Partecipano il governatore della Liguria Giovanni Toti, il sindaco di Genova Marco Bucci, il presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** del Mar Ligure occidentale Paolo Emilio Signorini, il presidente di Confindustria Genova Giovanni Mondini, il presidente della Camera di Commercio Luigi Attanasio, il direttore generale AXPO Italia Ivanhoe Romin, oltre al presidente dell'Ordine dei Commercialisti Paolo Ravà. Modera la giornalista Sabina Rosset.



Move.App Expo 2019: la tavola rotonda con Assotrasporti per parlare di trasporto stradale

(FERPRESS) - **Genova**, 27 NOV - Oggi, in occasione del Move.App Expo di **Genova**, si è svolta la tavola rotonda conclusiva dell' evento "Trasporti e logistica" durante la quale si è parlato de "Le ricadute sul trasporto stradale" alla luce dei recenti avvenimenti. La tavola rotonda 2019 fa seguito all' evento tenutosi l' anno scorso in occasione del Move.App Expo 2018 di Torino, durante il quale, a seguito del crollo del Ponte Morandi e dell' incidente di Bologna in cui esplose un' autobotte, emerse la necessità di rendere obbligatoria l' installazione di sistemi di frenata assistita almeno sui mezzi usati che trasportano merci pericolose e di attivare al più presto un piano di verifica delle infrastrutture dell' intero Paese. Moderatore dell' evento il Presidente di Assotrasporti, Secondo Sandiano, affiancato dal segretario nazionale, Fabrizio Civallero e dai relatori Luca Abatello, CEO & Founder Circle S.p.a., Marzia Cicchetti, Customer Service and Marketing Office Supervisor di PSA **Genova** Pra', l' ingegnere Davide Isola e il professore Riccardo **Genova**, PhD in Ingegneria ed Economia dei Trasporti. Dopo il saluto iniziale, il Presidente Assotrasporti ha fatto una breve panoramica degli ultimi gravi eventi che si sono verificati in Italia a causa del maltempo, sottolineando il rischio di isolamento completo della Liguria, la cui viabilità era già stata pesantemente compromessa dopo il crollo del Ponte Morandi. In seguito, Luca Abatello ha illustrato il progetto E-Bridge, Emergency and Broad Information Development for the ports of Genoa, che prevede l' implementazione di una piattaforma Ict finalizzata alla condivisione dei dati tra sistemi portuali, varchi dei terminal, aree circostanti e connessioni dell' ultimo miglio ferroviario. Con Marzia Cicchetti, invece, i presenti hanno cercato di proporre alcune soluzioni possibili per far fronte al crollo del viadotto sulla A6 Torino-Savona e conseguente chiusura del tratto, e la limitazione al traffico sulla A26 **Genova**-Gravellona Toce tra lo svincolo di Masone e l' allacciamento con la A10 a una sola corsia di marcia per direzione. I partecipanti hanno concordato che, per evitare la paralisi del **Porto** di **Genova** e le pesanti ricadute che si avrebbero su tutto il nord Italia, si potrebbe riservare la sola corsia attualmente percorribile sulla A26 nel tratto interessato dalla limitazione al traffico ai soli veicoli pesanti in entrambe le direzioni di marcia. Inoltre, è necessario che si intervenga anche sul piano economico, sospendendo momentaneamente il pagamento del pedaggio autostradale fino al ripristino della regolare viabilità. Durante il Move.App Expo 2018 Assotrasporti, insieme all' avvocato Davide Calvi, aveva approfondito il tema delle concessioni autostradali "segretate" dallo Stato. È passato un anno e dopo i vari annunci di revoca dei contratti nulla è cambiato: gli italiani continuano a rischiare la vita su infrastrutture inadeguate e pericolose. Infine, è doveroso che l' Ansfisa, Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture Stradali, istituita con il decreto **Genova** del settembre 2018 e fortemente voluta dal Governo precedente per redigere la mappa dei rischi per la viabilità italiana e monitorare lo stato di degrado delle infrastrutture, entri al più presto in funzione. La tavola rotonda è stata aperta al termine dell' incontro "Trasporti e logistica - prima parte" durante il quale Francesco Maresca, Assessore Sviluppo Economico Portuale e Logistico, Jacopo Riccardi della Regione Liguria Segreteria Generale Settore Infrastrutture, Marco Vaccari, Dirigente Direzione Tecnica della Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e RUP per le opere di modifica della viabilità interna al **porto** di **Genova**, Luigi Legnani, Presidente FerCargo, Guido Porta, Presidente FuoriMuro e Luca Abatello, con la moderazione di Fabio Capocaccia, Presidente Istituto Internazionale delle Comunicazioni, hanno discusso il tema dei trasporti e della logistica connessi all' instradamento ferroviario delle merci del **porto** di **Genova**.



Maiden Call a Genova per MSC Grandiosa, la nave più grande mai attraccata in porto

(FERPRESS) - **Genova**, 27 NOV - La nave più grande che abbia mai attraccato a Stazione Marittima è arrivata nel capoluogo ligure, principale home port della compagnia MSC Crociere. MSC Grandiosa è la nave più green della flotta, dotata delle più avanzate tecnologie per diminuire al massimo l' impatto sull' ambiente. Con una capacità di oltre 6300 passeggeri, Grandiosa avrà come home port il capoluogo ligure e scalerà **Genova** ogni sabato. Salgono così a 3 le navi MSC che scaleranno **Genova** nel periodo invernale. MSC è particolarmente legata al capoluogo ligure e quest' anno arriverà a movimentare 1,1 milioni di pax con un totale di 202 scali nel 2019.



MenteLocale Genova

Genova, Voltri

Bernardo Strozzi e il Porto, focus sulla mostra a Palazzo Lomellino

Genova - Al via a Palazzo San Giorgio la mostra Bernardo Strozzi e il **Porto**. Il Leonardo della **Genova** del Seicento, curata da Anna Orlando e Roberto Santamaria con la collaborazione di Flavia Gattiglia. L'esposizione rientra nel calendario di iniziative collaterali della mostra su Leonardo Strozzi a Palazzo Lomellino. Fino a domenica 12 gennaio 2020, la Sala delle Compere ospita un focus sul ruolo avuto dal maestro nelle dinamiche di sviluppo del **porto** di **Genova**, tra bozze di progetti infrastrutturali, documenti, dipinti e incisioni relativi al molo nuovo. Ne emerge un Bernardo Strozzi artista geniale e poliedrico come Leonardo. Per info: 329 2233109 (prefestivi e festivi); e-mail. Questo evento è stato aggiornato con nuove informazioni il 27/11/2019 alle ore 13:54. Potrebbe interessarti anche: Cinepassioni. Storie di immagini e collezionismo in mostra, fino al 19 gennaio 2020, Gli anni Venti in Italia. L'età dell'incertezza, la mostra al Ducale, fino al 1 marzo 2020, Amore Passione e Sentimento. Da Hayez a Cremona e Previati, la mostra, fino al 6 gennaio 2020, Bernardo Strozzi (1582/1644). La conquista del colore, mostra, fino al 12 gennaio 2020 Scopri cosa fare oggi a **Genova** consultando la nostra agenda eventi. Hai programmi per il fine settimana? Scopri gli eventi del weekend a **Genova**.



Citta della Spezia

La Spezia

Lettera: "Più dinamismo per i porti, ma senza demolirne la connotazione statale"

- Negli ultimi tempi si discute molto dell' eventualità che le Autorità Portuali italiane possano essere trasformate in vere e proprie società per azioni, come sembrerebbe auspicare anche la Commissione Europea che nel frattempo considerandole imprese ne richiede il pagamento delle tasse sui canoni demaniali. In realtà un simile cambiamento oltre ad essere di non facile attuazione, risulta in netto contrasto con la posizione di molti addetti ai lavori, i quali ritengono che un ipotetica privatizzazione rappresenterebbe un serio ostacolo all' effettivo sviluppo degli scali. Come noto, la natura giuridica di questi Enti prevede che essi svolgano esclusivamente compiti di governo, disciplina, programmazione, promozione e coordinamento. In questo quadro le gestioni portuali, di fatto già private, vengono ricondotte all' interno di un contesto regolatorio che solo le Port Authorities in qualità di Enti pubblici non economici possono appunto assicurare. Secondo alcuni, uno stravolgimento sostanziale dell' attuale assetto, oltre a svilire la funzione di terzietà delle **AdSP**, comprometterebbe fortemente anche l' ottenimento dei cosiddetti "aiuti di stato", in relazione ad interventi infrastrutturali da realizzarsi attraverso gli investimenti. Occorre altresì aggiungere che sul versante sindacale, almeno due delle tre sigle confederali, CGIL e UIL trasporti, asseriscono convintamente che il passaggio da un ambito disciplinato per legge ad uno deregolamentato, possa generare come accaduto per altri settori produttivi, gravi inefficienze e sprechi, con inevitabili e pesanti ripercussioni a carico della collettività. Il Presidente Zeno D' Agostino, a capo dei porti di Trieste e Monfalcone, in una recente intervista ha dichiarato che, per attribuire maggior dinamismo alle Autorità Portuali non è necessario ricorrere alla loro conversione ma basterebbe semplicemente eliminare qualche piccolo vincolo di carattere normativo che ne riduce drasticamente la capacità d' azione. Il riferimento è al comma 11 dell' art.6, L.84/94 che non consente a queste Amministrazioni di detenere partecipazioni maggioritarie all' interno di società che si occupano di logistica e intermodalità. A mio parere, potrebbe essere questa una delle possibili soluzioni da cui partire, per andare incontro alle esigenze di chi giustamente chiede un maggior efficientamento dei processi decisionali, senza però demolire la connotazione statale dei porti ed evitando soprattutto che finiscano nelle mani sbagliate. Felice Magarelli Mercoledì 27 novembre 2019 alle 20:12:58 Redazione.



Ravenna Today

Ravenna

Lavori su ponti e strade della Provincia: tutti gli interventi Comune per Comune

De Pascale: "La Provincia di Ravenna ha di recente messo in cantiere e realizzato importantissimi investimenti negli ambiti strategici delle infrastrutture e in pochi mesi ha rinnovato oltre cento chilometri di asfalti"

Buone notizie per la Provincia di Ravenna: sono state infatti aumentate le risorse - 200 milioni all' anno per tutta Italia, alla provincia di Ravenna ne arrivano tre - e si ricomincia quindi pensare alle infrastrutture, al di là delle urgenze delle quali il Comune si è comunque sempre fatto carico. Nella corrente annualità, infatti, la Provincia di Ravenna ha provveduto a dare attuazione, in coerenza a quanto previsto nei propri strumenti di programmazione, a diversi interventi legati alla viabilità. Progetti e lavori di viabilità in Provincia (foto Massimo Argnani) "La Provincia di Ravenna - dichiara il presidente della Provincia di Ravenna Michele de Pascale - ha di recente messo in cantiere e realizzato importantissimi investimenti negli ambiti strategici delle infrastrutture e del patrimonio scolastico e in pochi mesi ha rinnovato oltre cento chilometri di asfalti. È evidente dunque come il ruolo delle Province sia fondamentale per garantire ai territori e alle comunità strade, ponti, viadotti, edifici scolastici efficienti, ma soprattutto sicuri. Gli investimenti sono al momento possibili solo grazie a risorse trasferite, mancando ancora la necessaria autonomia finanziaria dell' ente, e grazie ai dipendenti della Provincia di Ravenna, che in questi anni difficili non hanno mai fatto mancare il loro impegno. Non va inoltre sottovalutata l' importanza della forte coesione tra i Comuni, elemento fondamentale per conseguire obiettivi condivisi a beneficio dell' intero territorio". "Le Province inoltre continuano ad essere sottoposte ad un blocco di assunzioni, che non permette di disporre di personale tecnico specializzato, indispensabile per far procedere rapidamente gli investimenti - continua il sindaco - Inoltre è necessario consentire alle Province di accedere al fondo per le progettazioni, oggi ad esclusivo appannaggio dei Comuni. Tra scuole superiori e strade provinciali in degrado, il nostro Paese rischia il disastro: rischia di trovarsi con centinaia di strade e scuole chiuse, se non si cambia radicalmente rotta. La provincia di Ravenna dovrebbe avere un piano di investimenti da 30-40 milioni l' anno, perchè se i soldi vengono messi vengono spesi, e questi interventi ne sono la prova. Stiamo tornando a occuparci anche di visione: la provincia di Ravenna si è fatta carico di raccogliere un' osservazione unica di tutti i 18 comuni al Prit. Abbiamo chiesto il raddoppio della linea ferroviaria Ravenna-Bologna, interventi sulla statale Adriatica, la riqualificazione della Ravegnana, il completamento di alcuni interventi in zona Bassa Romagna e un' attenzione ai collegamenti con la Toscana. Questo è un primo embrione di quello che vogliamo fare con il Piano di area vasta". "La diffusa opera di manutenzione dei manti stradali - dichiara Nicola Pasi, consigliere provinciale con delega alla Viabilità - è parte rilevante, ma non esaustiva, di una pianificata azione di sistema volta alla progressiva messa in sicurezza della rete infrastrutturale provinciale che, oltre ad alcune importanti opere programmate nel Prit, contempla contestualmente attesi interventi per l' adeguamento dei ponti più vetusti e degli incroci più pericolosi. Nel corso dei mesi estivi la Provincia ha rifatto asfalti per oltre 100 chilometri per 4 milioni di euro (su un totale di circa 800 km), siamo usciti un po' malconci dallo scorso inverno e speriamo di aver fatto in modo che questo inverno le strade saranno in condizioni migliori. In quest' anno abbiamo portato avanti due grandi opere: la variante della Casolana e la pista ciclabile di Cervia, i cui lavori dovrebbero terminare nel 2020. E poi ci sono opere già concluse in zona Russi e Cotignola per la messa in sicurezza di incroci pericolosi con rotatorie; inoltre stiamo per concludere oltre 5 milioni di euro di opere di messa in sicurezza, mobilità sostenibile e adeguamento strade. Accanto a questo stanno partendo dei lavori per

RAVENNA TODAY Cronaca

Lavori su ponti e strade della Provincia: tutti gli interventi Comune per Comune

De Pascale: "La Provincia di Ravenna ha di recente messo in cantiere e realizzato importantissimi investimenti negli ambiti strategici delle infrastrutture e in pochi mesi ha rinnovato oltre cento chilometri di asfalti"

di Chiara Tattoli

I più letti di oggi

- Il fatto del mondo (dalla cronaca)
- Notizie alla scoperta (notizie)
- Notizie sul mondo (dalla cronaca)
- Notizie sul mondo (dalla cronaca)
- Notizie sul mondo (dalla cronaca)

Offerte imperdibili

Ravenna Today

Ravenna

una rotatoria ad Alfonsine, all'incrocio con via Raspona, una pista ciclabile ad Ammonite, la messa in sicurezza tramite guard-rail sulla Selice, la rotatoria sulla San Vitale a Sant' Agata, un altro milione di euro di opere che saranno pronte a breve. Il 2020 vedrà anche l'avvio di tre importanti opere: l'adeguamento via Gardizza a Lugo, il ponte sulla provinciale 5 fra Ragone e Roncalceci e l'adeguamento della Brisighellese, oltre a un piccolo intervento per un incrocio pericoloso a Fusignano. Stiamo progettando anche progetti un po' più lunghi, in attesa di autorizzazione, come lo svincolo di Bagnacavallo di Borgo Stecchi, il ponte della chiesa a Riolo e la pista ciclabile tra Roncalceci e Ghibullo. "In totale parliamo di circa 25 milioni di euro di infrastrutture, tra quelle quasi concluse, quelle che partiranno nel 2020 e quelle che dovrebbero essere cantierate nel 2021 - continua Pasi - Un risultato non scontato: abbiamo concordato un percorso assieme alla Regione di definizione del Prit. Inoltre la Provincia ospita il principale porto della Regione, importante ma debolmente collegato al resto: il ragionamento sul porto deve essere accompagnato da una serie di infrastrutture. La statale Adriatica è la principale opera che può collegare il porto all'Europa, e su questo abbiamo concordato una priorità provinciale fra tutti i comuni interessati e chiesto interventi, in particolare sulla ferrovia tra Russi e Castel Bolognese di cui chiediamo il raddoppio, accanto all'impegno sulla mobilità ciclabile. La Provincia sta cercando di riprendersi quel ruolo strategico per poter garantire una rete infrastrutturale adeguata". E stato fatto anche un monitoraggio sui ponti. I due già ormai completi sono il ponte sul Lamone tra Bagnacavallo e Russi e ponte di Felisio di Solarolo; uno è già appaltato, quello sul Senio tra Bagnacavallo e Lugo, poi a breve verrà fatto un intervento al ponte sul Montone tra Ragone e Roncalceci e sul ponte della chiesa a Riolo Terme. Territorio afferente al comune di Ravenna Approvato il progetto di fattibilità tecnica ed economica dell'intervento di realizzazione di percorso ciclabile/pedonale Roncalceci-Ghibullo lungo la sp n.5 Roncalceci, dell'importo di euro 560.000 e sottoscritto la convenzione atta regolare i rapporti tra la Provincia di Ravenna ed il Comune di Ravenna per la realizzazione dell'intervento medesimo. Approvato il progetto esecutivo dei lavori di razionalizzazione dell'intersezione fra la s.p. 118 dismano e la s.c. via nuova mediante realizzazione di nuovo manufatto scatolare sullo scolo consorziale Torricchia in comune di Ravenna dell'importo di euro 180.000 ed avviato le procedure di affidamento. Approvato il progetto esecutivo dei lavori della pista ciclo-pedonale lungo la s.p. n. 97 Ammonite-Canala da Ammonite a Mezzano in collaborazione con il comune di Ravenna; realizzazione di percorso protetto lungo la s.p. 97 nel centro abitato di Ammonite, dalla piazza della Grande Rotta a via delle Risaie dell'importo di euro 115.392,04 ed avviato le procedure di affidamento. Approvato il progetto definitivo-esecutivo dell'intervento di adeguamento statico e sismico del ponte sul fiume Montone posto al km. 4+693 della s.p. 5 Roncalceci dell'importo di euro 1.100.000 (finanziamento Piano quinquennale MIT). Territorio afferente al comune di Cervia Realizzazione dell'intervento di percorso ciclo-pedonale lungo la s.p. n.71bisr Cesena-Cervia dal confine con la provincia di Forlì-Cesena alla s.s. 16 adriatica in comune di Cervia dell'importo di euro 1.450.000 (Si prevede di ultimarla nella primavera 2020). Territorio afferente al comune di Russi Approvato il progetto definitivo-esecutivo dell'intervento di adeguamento statico e sismico del ponte sul fiume Montone posto al km. 4+693 della s.p. 5 Roncalceci, dell'importo di euro 1.100.000 (finanziamento Piano quinquennale MIT). Ultimati i lavori di realizzazione di nuova rotatoria in corrispondenza della intersezione fra la sp 253r San Vitale e sc Sentierone in comune di Russi, dell'importo di euro 200.000. Territorio afferente al comune di Bagnacavallo Concluso con esito positivo il procedimento, presso il Ministero dell'Ambiente, di verifica di assoggettabilità a VIA, dell'intervento di realizzazione dell'interconnessione della a14dir con la sp 253r San Vitale nel comune di Bagnacavallo in località Borgo Stecchi dell'importo di euro 5.800.000. Territorio afferente al comune di Cotignola Ultimati i lavori di realizzazione dell'intervento di nuova rotatoria in corrispondenza della intersezione fra sp 95 strada di collegamento e la sp 19 pilastrino San Francesco in comune di Cotignola dell'importo di euro 200.000. Territorio afferente al comune di Lugo Approvato il progetto esecutivo dell'intervento di riqualificazione di via Gardizza (sp 59) Conselice dell'importo di euro 3.000.000 ed avviato procedura concorsuale di appalto. Territorio afferente al comune di Fusignano Approvato il progetto definitivo dell'intervento di IV e V programma di attuazione del PNSS: "Progetto città sicure": realizzazione di una rotatoria fra la

Ravenna Today

Ravenna

s.p 14 Quarantola, la s.p. 103 ex tramvia e la s.c. via Romana nel centro abitato del comune di Fusignano dell' importo di euro 360.000 e sottoscritto la convenzione atta regolare i rapporti tra la Provincia di Ravenna la Regione Emilia Romagna ed il Comune di Fusignano per la realizzazione dell' intervento. Territorio afferente al comune di Sant' Agata sul Santerno Approvato il progetto definitivo-esecutivo dell' intervento di realizzazione di nuova rotatoria in corrispondenza della intersezione fra la sp 253r San vitale e la sp 13 Bastia in comune di Sant' Agata sul Santerno dell' importo di euro 150.000 ed avviato procedure di affidamento. Territorio afferente al comune di Alfonsine Stipulato contratto di appalto e avvio dei lavori entro il corrente anno dell' intervento di realizzazione della rotatoria di via Raspona (sp15) in corrispondenza dell' intersezione con la via Reale e la via Mazzini, all' interno del centro abitato di Alfonsine dell' importo di euro 250.000 Territorio afferente al comune di Massa Lombarda e Conselice Approvato il progetto di fattibilità tecnica ed economica-definitivo-esecutivo dell' intervento di opere complementari di installazione di barriere di sicurezza guard-rail lungo la sp n. 610r Conselice dell' importo di euro 206.162,64 ed avviato procedure di affidamento. Territorio afferente al comune di Brisighella Approvato il progetto esecutivo dell' intervento di razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione punti critici lungo la ex ss n. 302 Brisighellese Ravennate nel tratto compreso fra Brisighella e il confine provinciale dell' importo di euro 2.065.827,60 Approvato il progetto di fattibilità tecnica ed economica - definitivo-esecutivo dei lavori di formazione di giunti stradali e di tappeto di usura da realizzarsi nell' ambito dei lavori di razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione punti critici lungo la ex ss 302 Brisighellese dell' importo di euro 89.583,77 ed avviato procedure di affidamento. Territorio afferente al comune di Riolo terme Redatto il progetto definitivo- esecutivo dell' intervento di adeguamento statico e sismico del ponte della chiusa sul fiume senio posto al km 10+131 della s.p. 306r Casolana Riolese dell' importo di euro 1.977.000 (finanziamento Piano quinquennale MIT). Realizzazione dell' intervento di razionalizzazione e messa in sicurezza con eliminazione punti critici lungo la ex ss 306 Casolana dell' importo di euro 3.546.100 (Si prevede di ultimarlo nella primavera 2020). Interventi di manutenzione straordinaria delle pavimentazioni stradali della rete stradale della provincia di Ravenna Nel corso delle prossime settimane, andranno a completarsi gli interventi di rifacimento delle pavimentazioni stradali della rete stradale della provincia di Ravenna avviati nello scorso mese di luglio. In questi mesi la Provincia di Ravenna ha provveduto alla manutenzione straordinaria dei manti stradali ed al rifacimento della segnaletica orizzontale di più di cento chilometri della propria rete avente una estesa complessiva di ottocento trenta chilometri. Sono stati interessati da tali interventi non solo le arterie provinciali che svolgono ruoli strategici nell' ambito della mobilità provinciale e regionale, ma anche quelle che presentavano un ridotto livello prestazionale. Degno di nota risulta essere il rifacimento del manto stradale della sp n.8 "Naviglio" tratto Bagnacavallo-Faenza comprensivo della rotonda a servizio dell' accesso alla A14dir a Bagnacavallo, della sp n.101 "Standiana" nei pressi della località di Mirabilandia, della sp n.29 "Di Lugo", della sp n. 253R "San Vitale" nei pressi della rotonda in approccio all' abitato di San Michele ed in prossimità dell' abitato di Massa Lombarda, della sp n.306R "Casolana-Riolese" e dalla sp n.610R Selice nei pressi dell' abitato di Conselice. La attuazioni dei predetti interventi ha richiesto un impegno finanziario di circa quattro milioni di euro che la Provincia di Ravenna è stata nelle condizioni di sostenere grazie alle risorse concesse dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in forza del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n.49 del 16/02/2018 "Finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione della rete viaria di Province e Città Metropolitane" e dalla Regione Emilia Romagna in forza della L.R.3/1999 e smi. Servizio Programmazione Territoriale In adeguamento alla L.R. n.13 del 2015, "Riforma del sistema di governo regionale e locale e disposizioni su Città metropolitana di Bologna, Province, Comuni e loro Unioni", la Regione Emilia-Romagna ha proceduto a riordinare le funzioni in materia di pianificazione territoriale attraverso la L.R. 24/2017, attribuendo il governo dell' area vasta alla Città Metropolitana di Bologna e alle Province. La Provincia di Ravenna ha già avviato l' aggiornamento della pianificazione provinciale alla L.R.24/2017: dal vecchio Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) si passerà al Piano Territoriale di Area Vasta (PTAV), con un procedimento che si concluderà entro il 2021. L' area vasta, rappresentata dal territorio provinciale, costituisce la dimensione

Ravenna Today

Ravenna

ideale per perseguire efficacemente quegli obiettivi indicati dalla legge regionale: sostenibilità ambientale, equità e competitività del sistema sociale ed economico. Il PTAV costituisce così un riferimento per la pianificazione comunale al fine di contenere il consumo di suolo in favore della rigenerazione urbana, della valorizzazione del territorio e del paesaggio, della tutela dello spazio agricolo, della mitigazione ed adattamento al cambiamento climatico ed alle minacce fisiche e funzionali che lo accompagnano. La Provincia intende attivare un percorso fortemente partecipato e condiviso che vada oltre agli adempimenti di Legge. È per questo che si costituiranno da subito dei tavoli di lavoro che dovranno coinvolgere prima di tutti i Comuni e le Unioni dei Comuni della nostra Provincia. Gli uffici della Provincia di Ravenna elaboreranno il PTAV avvalendosi della consulenza scientifica dell'Università di Bologna, campus di Ravenna, per gli aspetti più strettamente ambientali quali i servizi ecosistemici e incremento della resilienza territoriale. Un altro contributo esterno sarà finalizzato agli studi di microzonazione sismica. Per queste attività la Regione ha messo a disposizione della Provincia di Ravenna un contributo di 66.666 . La Provincia sta inoltre avviando la Variante generale al Piano Infraregionale delle Attività Estrattive (PIAE), secondo quanto indicato dall' art. 6 della L.R. 17/1991, attività per la quale la stessa Provincia ha ottenuto un contributo di 46.147,90 da parte della Regione Emilia-Romagna. La Variante Generale cui ora si porrà mano dovrà verificare lo stato dei fabbisogni e delle disponibilità e definire le future previsioni delle attività estrattive, in uno scenario ambientalmente sostenibile. La Provincia si è attivata tempestivamente, così da dotarsi nei tempi previsti di uno strumento aggiornato, al quale i comuni potranno riferirsi per adeguare i loro Piani per le Attività Estrattive (PAE). Per muoverti con i mezzi pubblici nella città di Ravenna usa la nostra Partner App gratuita !

Il Tirreno

Livorno

il porto del futuro

La Darsena Europa si presenta oggi alla ministra De Micheli

In Fortezza Vecchia tavola rotonda sul progetto preliminare delle opere di difesa e dei dragaggi che renderanno possibile l'importante opera di espansione a mare

LIVORNO. È un passo in avanti molto importante, e diciamo pure atteso da tanto tempo (forse troppo...), per il porto di Livorno: stiamo parlando del progetto preliminare per la progettazione delle opere di difesa e dei dragaggi relative alla Darsena Europa che di recente è stato consegnato dal raggruppamento temporaneo di impresa composto da F&m Ingegneria, Haskoning-Dhv Nederland, Hs Marine, e G&t al presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del mare Tirreno Settentrionale Stefano Corsini. Il progetto riguardante l' opera di espansione a mare con la quale il porto di Livorno punta ad aumentare i traffici mercantili, sarà presentato questo pomeriggio alle 14 nella Sala Ferretti della Fortezza Vecchia: per l' occasione, sarà presente il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, che parteciperà a una tavola rotonda insieme al presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi; al sindaco di Livorno, Luca Salvetti; al comandante della Capitaneria di Porto, Giuseppe Tarzia, al presidente della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, Riccardo Breda. L' inizio della tavola rotonda è per le 14,45. Mille posti di lavoro tra diretti e indotto, una crescita dell' 1% del PIL a livello provinciale e dello 0,1% a livello regionale. Sono queste per l' Irpet le potenzialità della Darsena Europa, di cui il porto di Livorno attende la realizzazione per aumentare la propria capacità operativa nel segmento dei contenitori, arrivando a movimentare, a regime, fino a un massimo di 1 milione di Teu. Ma quando sarà pronta? L' obiettivo, annunciato nel recente passato, è arrivare ad avere l' infrastruttura per il 2023, in tempo utile per le grandi sfide del futuro. Ma ci potrebbe essere uno slittamento al 2024. La tempistica, come si può facilmente immaginare, è fondamentale: ecco perché il progetto che sarà presentato oggi può davvero segnare un punto di svolta per le prospettive dell' economia **portuale** livornese. La giornata livornese della Perministra De Micheli si annuncia molto intensa: prima dell' iniziativa promossa dall' **Autorità Portuale**, infatti, sarà accompagnata intorno alle 12,30 dal sindaco Luca Salvetti a fare una breve visita della mostra di Modigliani al Museo della Città. Un' occasione per far conoscere al governo , l' importante evento che l' amministrazione livornese ha allestito per celebrare i cento anni dalla morte del grande artista. Poi, intorno alle ore 13, la ministra De Micheli si sposterà in piazza del Pamiglione per una iniziativa politica organizzata dal suo partito, cioè il Pd. Il titolo dell' iniziativa è "Italia, Toscana, Livorno: il centrosinistra e la sfida del governo" e si terrà nella sala convegni della Compagnia **portuale**, via San Giovanni 13 (ex Lem). De Micheli ne discuterà con il sindaco Luca Salvetti e con Alessandro Guarducci, capocronista del Tirreno. --



EKOM
SCONTO 10% SU TUTTA LA MERCE
Black Weeks
Sconti fino al 50% su tutta la merce
LIVORNO - VIA SOTTILE FALLE 45

25% 2,99	40% 9,90
50% 3,99	50% 7,95

«La maggioranza assente sulla commissione d'inchiesta»

SOMMARIO
«S...»

Il Tirreno

Livorno

il dibattito

Italia Viva da Livorno al sindaco di Pisa «No agli allarmismi»

Italia Viva contro il sindaco di Pisa su Darsena Europa. Attraverso i suoi comitati di Cecina e Livorno (Ritorno al Futuro, Livorno Vivace) Collesalveti (Dalla stessa parte) e Rosignano (Crescita Rosignano) Italia Viva esprime infatti il proprio disappunto sull'attuale discussione politica incentrata sulle dichiarazioni del sindaco di Pisa a proposito della Darsena Europa sull'erosione della costa siano già state adeguatamente verificate dal punto di vista ambientale in sede di Piano Regolatore Portuale come ampiamente documentato e pubblicato dall'**Autorità di Sistema** - sostengono i vari comitati - . Riteniamo altresì fondamentale per il futuro del territorio che le amministrazioni comunali di Livorno e di Pisa si adoperino per instaurare una proficua collaborazione nell'interesse reciproco». «A questo proposito - proseguono i comitati - assume significato il convegno organizzato domani dall'Associazione culturale Amt sulla mobilità livornese e di area vasta in cui è prevista la partecipazione di entrambe le amministrazioni. .

LIVORNO
La Darsena Europa si presenta oggi alla ministra De Micheli

La Fortezza Vecchia livornese ritorna sul progetto preliminare delle opere di difesa e del doppiaggio che rivedevano possibili l'ingrandimento opera di ingegneria a mare.



La Marina e il centro storico di Livorno

La ministra De Micheli, in visita a Livorno, ha incontrato il sindaco di Pisa, Roberto Gualtieri, e il sindaco di Livorno, Massimo Morassut, per discutere del progetto della Darsena Europa. Le opere di difesa e del doppiaggio sono state presentate alla ministra De Micheli, che ha espresso il suo interesse e ha chiesto maggiori dettagli sul progetto. Il sindaco di Pisa ha sottolineato l'importanza del progetto per la città e ha chiesto che il progetto venga approvato il prima possibile. Il sindaco di Livorno ha invece espresso il suo disappunto per la mancanza di trasparenza e di coinvolgimento delle comunità locali nel processo decisionale.

EKOM
Black Weeks
Due settimane di offerte per i clienti
dal 26 novembre al 30 dicembre

SCONTO 10% SU TUTTA LA SPESA

25% SCONTO su tutti i prodotti
2,99

40% SCONTO su tutti i prodotti
5,90

50% SCONTO su tutti i prodotti
3,99

50% SCONTO su tutti i prodotti
7,95

DOMANI SCONTO 10% SU TUTTA LA SPESA, OFFERTE INCLUSE

«La maggioranza assente sulla commissione d'inchiesta»

Il gruppo PD si divide sul tema della commissione d'inchiesta. La maggioranza assente sulla commissione d'inchiesta. La commissione d'inchiesta è stata istituita per indagare sulla gestione della Darsena Europa. Il gruppo PD si divide su come procedere con l'inchiesta. Alcuni membri del gruppo PD sostengono che l'inchiesta sia necessaria per chiarire le responsabilità, mentre altri sostengono che sia sufficiente un'inchiesta amministrativa. La commissione d'inchiesta è composta da diversi membri, tra cui il sindaco di Pisa e il sindaco di Livorno.



Il ministro De Micheli presenta il progetto della Darsena Europa

2Darsena Europa e il futuo del porto di Livorno. Oggi alle 14,30 in Fortezza Vecchia il ministro delle Infrastrutture Paola De Micheli (foto) e il presidente dell' Autorità Portuale Stefano Corsini presenteranno il progetto della Darsena Europa. Alla tavola rotonda interverranno il governatore Enrico Rossi, il sindaco Luca Salvetti, l' ammiraglio Giuseppe Tarzia e Riccardo Breda, Presidente Camera di Commercio.

The screenshot shows a newspaper page with several news items. At the top, there's a '24 ore' section with a sub-headline 'Nemici e cospiratori di Tronconi, Imbriani e Ligore'. Below this, there are three main articles:

- Coppia accoltellata in mezzo alla strada L'aggressore fermato dai carabinieri**: A woman is shown in a photo. The text describes a violent attack on a couple in the middle of a street, with the aggressor being stopped by carabinieri.
- Spray al peperoncino spruzzato nel corridoio del pronto soccorso**: A photo shows a person in a hallway. The article reports on an incident where pepper spray was used in a hospital emergency department.
- Spedivano illegalmente in Brasile i proventi della prostituzione**: A photo shows a street scene. The article discusses the illegal transfer of prostitution earnings to Brazil.

At the bottom, there's a larger article titled **Un altro abuso edilizio nel Parco nazionale delle Cinque Terre**, featuring a photo of a building. The text discusses another case of illegal construction in the Cinque Terre National Park.



Expartibus

Livorno

Rossi a Livorno incontrerà Ministro De Micheli sul futuro del porto

Appuntamento il 28 novembre alla Fortezza Vecchia Riceviamo e pubblichiamo da Agenzia Toscana Notizie. Il Presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, sarà domani, giovedì 28 novembre, a Livorno, dove parteciperà all' incontro organizzato dall' **Autorità portuale** per la presentazione del progetto preliminare per la progettazione delle opere di difesa e dei dragaggi relative alla Darsena Europa. L' evento, al quale sarà presente il Ministro dei trasporti e delle infrastrutture Paola De Micheli, si svolgerà, con inizio alle ore 14:00, nella Sala Ferretti della Fortezza Vecchia. In programma anche una tavola rotonda alla quale interverranno, oltre al Ministro De Micheli e al Presidente Rossi, il Sindaco di Livorno, Luca Salvetti, il Comandante della Capitaneria di porto, Giuseppe Tarzia, il Presidente della Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno, Riccardo Breda.



Appuntamento il 28 novemb
Riceviamo e pubblichiamo da Agenzia Toscana
Il Presidente della Regione Toscana, Enrico Rossi, sarà domani, giovedì 28 novembre, a Livorno, dove parteciperà all' incontro organizzato dall' Autorità portuale per la presentazione del progetto preliminare per la progettazione delle opere di difesa e dei dragaggi relative alla Darsena Europa.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Incontro tra regione, comune e sindacati

Rimateria, si apre la discussione sul futuro di 50 lavoratori

PIOMBINO. Il vicesindaco Giuliano Parodi e Sabrina Nigro, assessore al Lavoro, hanno partecipato al tavolo dell' Unità di crisi in Regione, per aprire un dialogo riguardo il futuro dei lavoratori di Rimateria. Presenti al tavolo anche le sigle sindacali (Uil trasporti, Fp Cgil e Fit Cisl) e Federica Fratoni, assessore all' Ambiente della Regione Toscana. «I sindacati - dichiara l' assessore Nigro - hanno bisogno di garanzie per i lavoratori ed è quello che sono venuti giustamente a chiedere alla Regione e al Comune: la diffida desta preoccupazione in ordine alla liquidità che potrà avere l' azienda vista l' assenza dei conferimenti dei rifiuti, per questo hanno chiesto alla Regione quali siano i tempi e i modi per permettere all' azienda di riprendere il lavoro così da avere risorse per garantire gli stipendi. Un altro interrogativo - prosegue l' assessore - ha riguardato la posizione del Comune riguardo il nuovo piano industriale di Rimateria ma, come già chiarito precedentemente dal sindaco Ferrari, quando l' azienda presenterà un progetto chiaro basato su analisi finanziarie concrete allora il Comune potrà analizzarlo ed esprimersi al riguardo. Penso che questo tavolo sia stato molto utile per aprire un dialogo sul futuro dei lavoratori di Rimateria, questione che sta molto a cuore all' amministrazione. La nostra città soffre già per l' alto tasso di disoccupazione, non vogliamo assolutamente aggiungere altri lavoratori e famiglie alla lunga lista di coloro che vivono questa difficoltà, tutt' altro. Certamente - conclude Nigro - di concerto con le altre istituzioni potremo trovare soluzioni: credo che l' appuntamento sia stato un passo importante in questa direzione».

La presenza dell' assessore Fratoni ha dato anche la possibilità di toccare un altro tema caro al Comune di Piombino. «Non possiamo continuare - spiega il vicesindaco Parodi - ad affrontare le complesse criticità della nostra città singolarmente: come abbiamo più volte dichiarato, serve una visione complessiva dei problemi, un quadro che includa Rimateria ma anche le bonifiche e la vicenda dell' acciaieria. I fondi per le bonifiche di Poggio ai Venti e Città Futura sono già stati stanziati ma i lavori non sono mai iniziati: è arrivato il momento di dotare quel progetto di tutti gli strumenti necessari e farlo partire, in un modo o nell' altro. Per questo - conclude - abbiamo chiesto di avviare un tavolo tecnico con la Regione, col commissario straordinario Enrico Rossi e con l' **Autorità di sistema portuale**, a cui i fondi sono stati affidati».



Anche salti di mezzo metro sui sentieri di Punta Falcone

Dopo l'attentato sui sentieri di Punta Falcone, il Comune di Piombino ha avviato un progetto di riqualificazione dei sentieri. Il progetto prevede la realizzazione di nuovi sentieri e la manutenzione di quelli esistenti. Il Comune ha stanziato 50 milioni di euro per la realizzazione del progetto. Il progetto è stato approvato dal Consiglio comunale. Il progetto prevede la realizzazione di nuovi sentieri e la manutenzione di quelli esistenti. Il Comune ha stanziato 50 milioni di euro per la realizzazione del progetto. Il progetto è stato approvato dal Consiglio comunale.

Rimateria, si apre la discussione sul futuro di 50 lavoratori

Il tavolo di lavoro tra Regione Toscana, Comune di Piombino e sindacati si è svolto in un'atmosfera di serietà e di impegno. I partecipanti hanno discusso le diverse posizioni e le possibili soluzioni. Il tavolo è stato presieduto dal vicesindaco Giuliano Parodi. Il tavolo ha discusso le diverse posizioni e le possibili soluzioni. Il tavolo è stato presieduto dal vicesindaco Giuliano Parodi.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

autorità portuale

Sales costruirà la strada dal Capezzolo al porto

PIOMBINO. A marzo 2021 i camion potranno transitare lungo il chilometro e mezzo dal porto al Capezzolo. A dare qualche certezza in più sul calendario è l'aggiudicazione definitiva dell'appalto dall'**Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno Settentrionale a Sales Spa. La previsione è che nell'arco di 15 mesi l'opera possa essere terminata: il valore del contratto d'appalto è di 9,6 milioni di euro. La strada dallo svincolo Gagno - Terre Rosse, infatti, permetterà l'ingresso alla nuova zona nord del porto di Piombino. Un collegamento diretto alle nuove opere portuali con la viabilità di accesso a Piombino, così da evitare l'attraversamento della città da parte dei mezzi diretti alla nuova zona commerciale del porto. Non servirà a snellire il carico di auto dirette agli imbarchi passeggeri ma a eliminare l'attraversamento dei mezzi pesanti in città. Il progetto e l'opera sono finanziati dall'**Autorità portuale**. Tra l'altro la bretella si attesterà alla rotonda del Gagno prevista nel 1° lotto della 398, sul quale c'è ancora qualche incertezza sui tempi di realizzazione. «È una tappa importante, dopo tante attese siamo finalmente riusciti ad aggiudicare l'opera», dice il dirigente della Port Authority preposto per Piombino Claudio Capuano. Il progetto definitivo porta la firma dell'**Autorità di sistema portuale** del Mar Tirreno Settentrionale, mentre Sales dovrà farsi carico di quello esecutivo. La bretella che si sviluppa lungo 1,5 chilometri comprende lungo il tracciato tre rotonde, un tratto curvilineo, un viadotto di accesso, un cavalcaferrovia e l'ultimo tratto rettilineo di collegamento all'area **portuale**, quella che è antistante le vasche di colmata. L'intervento comprende anche la realizzazione del varco **portuale** di accesso alle nuove aree. --

«Isw, investimenti a rischio senza risposte sui costi energetici»
Sales costruirà la strada dal Capezzolo al porto
Scimila euro alle scuole per il materiale didattico
«Un bluff della giunta la variante Rimatoria»



Studenti elbani in visita alle eccellenze toscane della nautica

PORTOFERRAIO I cantieri Benetti a Livorno, il polo nautico Navigo a Viareggio e la marina di Cala de' Medici a Rosignano ospiteranno oggi e domani i ragazzi degli istituti scolastici 'Cerboni' e 'Foresi' di Portoferraio. La visita è organizzata dall' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale nell' ambito delle attività di comunicazione e sensibilizzazione del programma di sviluppo Blue-Port 2030, finalizzato a realizzare investimenti dedicati all' innovazione della dimensione insulare del **sistema portuale**. Il programma Blueport nasce alla luce della competenza assunta dall' **autorità di sistema portuale** sulle isole, e si concretizza su assi diversi di attività che riguardano il rapporto con le scuole, la digitalizzazione dei servizi, la sostenibilità ambientale, l' innovazione e lo sviluppo collegato alla Blue Economy. Importanti programmi di lavoro condivisi con l' Ancim, l' associazione dei comuni delle isole minori.

Pianosa, restyling degli immobili

Ecco il piano di lavori presentato dall'ente Parco Anepagga. Un investimento di oltre 2 milioni di euro

PIOMBINO

Il completamento del cantiere della Casa del Capogruppo a Pianosa, nel comune di Piombino, è stato realizzato con un investimento di oltre 2 milioni di euro. La visita è organizzata dall' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale nell' ambito delle attività di comunicazione e sensibilizzazione del programma di sviluppo Blue-Port 2030, finalizzato a realizzare investimenti dedicati all' innovazione della dimensione insulare del **sistema portuale**. Il programma Blueport nasce alla luce della competenza assunta dall' **autorità di sistema portuale** sulle isole, e si concretizza su assi diversi di attività che riguardano il rapporto con le scuole, la digitalizzazione dei servizi, la sostenibilità ambientale, l' innovazione e lo sviluppo collegato alla Blue Economy. Importanti programmi di lavoro condivisi con l' Ancim, l' associazione dei comuni delle isole minori.



Il cantiere per la Casa del Capogruppo a Pianosa, nel comune di Piombino, è stato realizzato con un investimento di oltre 2 milioni di euro. La visita è organizzata dall' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale nell' ambito delle attività di comunicazione e sensibilizzazione del programma di sviluppo Blue-Port 2030, finalizzato a realizzare investimenti dedicati all' innovazione della dimensione insulare del **sistema portuale**. Il programma Blueport nasce alla luce della competenza assunta dall' **autorità di sistema portuale** sulle isole, e si concretizza su assi diversi di attività che riguardano il rapporto con le scuole, la digitalizzazione dei servizi, la sostenibilità ambientale, l' innovazione e lo sviluppo collegato alla Blue Economy. Importanti programmi di lavoro condivisi con l' Ancim, l' associazione dei comuni delle isole minori.

Salvini all'Elba, primo incontro con i cittadini in piazza Cavour

Donna di 55,33 gli arrivati da ieri

PIOMBINO

Il ministro dell'Interno, Matteo Salvini, è giunto a Piombino per il primo incontro con i cittadini in piazza Cavour. L'incontro è stato organizzato dall' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale nell' ambito delle attività di comunicazione e sensibilizzazione del programma di sviluppo Blue-Port 2030, finalizzato a realizzare investimenti dedicati all' innovazione della dimensione insulare del **sistema portuale**. Il programma Blueport nasce alla luce della competenza assunta dall' **autorità di sistema portuale** sulle isole, e si concretizza su assi diversi di attività che riguardano il rapporto con le scuole, la digitalizzazione dei servizi, la sostenibilità ambientale, l' innovazione e lo sviluppo collegato alla Blue Economy. Importanti programmi di lavoro condivisi con l' Ancim, l' associazione dei comuni delle isole minori.



Il ministro dell'Interno, Matteo Salvini, è giunto a Piombino per il primo incontro con i cittadini in piazza Cavour. L'incontro è stato organizzato dall' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale nell' ambito delle attività di comunicazione e sensibilizzazione del programma di sviluppo Blue-Port 2030, finalizzato a realizzare investimenti dedicati all' innovazione della dimensione insulare del **sistema portuale**. Il programma Blueport nasce alla luce della competenza assunta dall' **autorità di sistema portuale** sulle isole, e si concretizza su assi diversi di attività che riguardano il rapporto con le scuole, la digitalizzazione dei servizi, la sostenibilità ambientale, l' innovazione e lo sviluppo collegato alla Blue Economy. Importanti programmi di lavoro condivisi con l' Ancim, l' associazione dei comuni delle isole minori.

'Ichnusa' al posto di 'Acciarello'

Il nuovo toponimo è stato approvato dalla giunta comunale

PIOMBINO

Il nuovo toponimo 'Ichnusa' è stato approvato dalla giunta comunale di Piombino. Il cambio di nome è stato deciso in seguito a una proposta presentata dalla cittadinanza. La decisione è stata presa in un'assemblea pubblica convocata dal sindaco. Il nuovo toponimo sarà utilizzato per tutti gli scopi amministrativi e cartografici.



Il nuovo toponimo 'Ichnusa' è stato approvato dalla giunta comunale di Piombino. Il cambio di nome è stato deciso in seguito a una proposta presentata dalla cittadinanza. La decisione è stata presa in un'assemblea pubblica convocata dal sindaco. Il nuovo toponimo sarà utilizzato per tutti gli scopi amministrativi e cartografici.

Mangiano funghi e si sentono male

Un avvelenamento collettivo a Pianosa. Sono stati identificati i funghi responsabili

PIOMBINO

Un avvelenamento collettivo a Pianosa. Sono stati identificati i funghi responsabili. I malati sono stati ricoverati in ospedale e stanno migliorando. Le autorità sanitarie stanno indagando sulle circostanze dell'incidente.



Un avvelenamento collettivo a Pianosa. Sono stati identificati i funghi responsabili. I malati sono stati ricoverati in ospedale e stanno migliorando. Le autorità sanitarie stanno indagando sulle circostanze dell'incidente.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

I tanti NODI

Il collegamento con la stazione Marittima

Collegamenti, fondi, integrazione con il resto delle infrastrutture del territorio. Sono alcuni dei nodi che l' aeroporto delle Marche deve affrontare. Prima di tutto le rotte con Roma o Milano da attivare. Quello che manca veramente è il volo con la Capitale utilizzato sia per chi lavora a Roma sia da chi utilizza Fiumicino come hub per volare nel mondo. Altro aspetto cruciale è l' integrazione del Sanzio con il porto. L' ad Carmine Bassetti chiede con forza la riattivazione della stazione Marittima per consentire a chi arriva al Sanzio per imbarcarsi nelle crociere di poter salire in aeroporto nel trenino che lo porta sotto la nave. E poi i fondi, quelli che la Regione dovrebbe investire ma che al momento risultano essere solo briciole.

Il porto torna alla carica per diventare core europeo

INFRASTRUTTURE Potrebbe essere proprio il cantiere del progetto BClick il passepartout per ottenere il riconoscimento di porto Core. Un riconoscimento negato a Civitavecchia negli anni scorsi, nonostante sia lo scalo di Roma, per una serie di intoppi burocratici, ma che ora in sede di revisione europea potrebbe essere una meta raggiungibile e che consentirà l'accesso a ulteriori fondi e agevolazioni europei. E' questa una delle buone notizie emerse ieri mattina dalla visita di Kurt Bodewig, ex ministro dei Trasporti tedesco e oggi coordinatore della Commissione europea del Corridoio delle Autostrade del Mare. Bodewig è arrivato a Civitavecchia per effettuare un sopralluogo nel cantiere dove lo scorso mese di ottobre sono iniziati i lavori per realizzare il doppio pontile cofinanziato dalla Banca europea degli investimenti (Bei) e dall'Unione europea. «Si tratta di un progetto innovativo ha ricordato il presidente dell'**Autorità di sistema portuale** Francesco Maria di Majo che è riuscito a mettere insieme finanziamenti pubblici con investimenti privati per un totale di 7,5 milioni. Col il nuovo doppio pontile che sarà pronto entro 12 mesi potremmo potenziare i collegamenti col porto di Barcellona e con la Spagna, riscendo al contempo ad abbattere le emissioni di Co2, grazie alla sostituzione del trasporto via terra con quello marittimo. In contemporanea anche a Barcellona è partito il cantiere per una infrastruttura analoga che leggerà ancora di più i due principali porti del Mediterraneo». Proprio l'aver ottenuto con il progetto BClick un cofinanziamento è stato considerato dal Bodewig un fattore importante nell'ottica di una promozione da porto comprensive a porto core. «Sono felice di essere qui ha detto il commissario europeo - a constatare con la prima esperienza di progetto cofinanziato per un trasporto sostenibile sia diventata una realtà concreta. Il procedimento di revisione dei porti è un iter lungo e complesso che vede coinvolti enti e stati membri, però il Bclick costituisce un esempio da seguire». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porti, firmato nuovo patto con la Escola di Barcellona

STUDENTI Formare gli studenti civitavecchiesi in base alle richieste delle aziende per quanto riguarda la logistica e il turismo. E' il fine che ha portato ieri mattina alla firma di un protocollo d'intesa tra il Comune e la Escola Europea di Short Sea Shipping. Una collaborazione quella tra la scuola di Barcellona guidata dal direttore Eduard Rodes e il porto che prosegue da circa 10 anni e che ha portato lo scorso mese all'apertura della prima sede italiana della Escola, proprio all'interno dell'**Autorità portuale**. E dopo il successo del primo corso che si è tenuto due settimane fa e al quale hanno partecipato alcuni istituti locali anche il Pincio ha deciso di fare fronte comune, grazie al lavoro del vice sindaco e assessore alla Portualità, Massimiliano Grasso e a quello alla Pubblica Istruzione, Claudia Pescatori. Gli esponenti della giunta hanno partecipato ieri alla firma del protocollo tra il sindaco Ernesto Tedesco ed il direttore della Escola di Short Sea Shipping Rodes. «E' un ulteriore passo avanti ha commentato Grasso verso una nuova stagione di apertura tra città e porto ma anche una sfida per formare i nostri studenti in settori come la logistica e il turismo dove i porti di Civitavecchia e Barcellona sono delle eccellenze». «I nostri istituti superiori ha aggiunto Pescatori sono già all'avanguardia ma con questi corsi di formano le professioni non del domani, ma dell'oggi». «Si colma un gap ha sottolineato Rodes tra domanda e offerta, tra scuola e lavoro. E' questa la grande sfida, possibile grazie al supporto di Grimaldi ed agli accordi con le principali imprese e associazioni dello shipping». La scuola organizzerà corsi di formazione per i prossimi 3 anni, il Comune dovrà garantire un contributo di 1000 euro l'anno oltre al supporto logistico e organizzativo. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Tvn: i sindacati vogliono un'alternativa

Fiom, Uilm e Usb denunciano uno stato di inerzia e tornano a difendere occupazione, sviluppo ed ambiente. Il 5 dicembre protesta sotto il Mise

CIVITAVECCHIA - Un silenzio che preoccupa. Una calma apparente che non lascia presagire nulla di buono. I sindacati tornano ad accendere i riflettori sulla vertenza Enel. Il tempo passa ed il rischio è che il territorio possa appiattirsi, ancora una volta, a progetti calati dall'alto sui quali è comunque stata espressa contrarietà. A partire dalla realizzazione di un impianto a gas a Torre nord nell'ambito del processo di uscita dal carbone, con la scadenza del 2025 sempre più vicina. Serve una scossa e serve che la politica tutta prenda in mano la situazione. È questo l'appello che arriva da Fiom Cgil, Uilm Uil e Usb lavoro privato, ancora una volta in prima linea per sottolineare la necessità di governare questo processo e non di subirlo. «Siamo di fronte ad una fase epocale che non può farsi sulla pelle delle persone che lavorano. È per questo - hanno spiegato i segretari Giuseppe Casafina di Fiom, Arturo Ranucci di Uilm e Roberto Bonomi dell'Usb - che è oggi più che mai obbligatorio trovare un'alternativa che sia valida, seria e concreta. Un'alternativa che tenga conto dell'ambiente ma che fondi le basi sull'occupazione, sulla necessità di non perdere posti di lavoro. Un'alternativa, quindi, che sia modulata proprio sulle attuali professionalità». Si torna a guardare al **porto**, al cantiere ex Privilege e all'ipotesi di realizzazione di un bacino di carenaggio. Si fanno i conti con ammortizzatori sociali in scadenza e aziende che chiedono cassa integrazione o addirittura licenziano per via, spiegano, di una diminuzione del lavoro legato soprattutto alle manutenzioni per Tvn. «Il turbogas non può essere l'alternativa - hanno ribadito - anche e soprattutto per il numero di lavoratori che richiederebbe, nettamente inferiore alle attuali unità». Il Governo ha messo a disposizione fondi appositi per la decarbonizzazione; il Comune ha votato la mozione per chiedere l'istituzione di un'area di crisi complessa. «Ora - hanno concluso - bisogna passare ai fatti». E così faranno i metalmeccanici il 5 dicembre, quando si recheranno sotto il Mise per un presidio organizzato proprio da Fiom e Uilm, al quale ha aderito anche l'Usb. «Quello che si sta delineando è un futuro di disoccupazione che non possiamo assolutamente accettare - hanno sottolineato i sindacati - andremo al Mise per chiedere un incontro ed avere, anche dal Ministero, una alternativa. Occorre reagire a questa inerzia, andando poi a dialogare con il Comune e poi ancora con Enel». Per lo sciopero ed il presidio sotto il Mise sono stati organizzati dei pullman che partiranno alle 7,30 dal parcheggio del tribunale. «Intanto - hanno concluso - il Comune torni anche a convocare l'osservatorio permanente, per affrontare il tema nel dettaglio. È ancora aperto, infine, il tavolo in Regione convocato dall'assessore Di Berardino». (27 Nov 2019 - Ore 07:46)



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Il Coordinatore europeo per le Autostrade del mare in visita al porto

Di Majo (AdSP): "La visita di Kurt Bodewig rappresenta la conferma della leadership del porto di Civitavecchia nel settore delle Autostrade del Mare"

CIVITAVECCHIA - Questa mattina il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo ha ricevuto, presso gli uffici di Molo Vespucci, il Coordinatore Europeo per le Autostrade del Mare, Kurt Bodewig. Il professor Bodewig, arrivato ieri in Italia in occasione del Seminario di approfondimento "Financing the maritime sector and MoS" tenutosi presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al quale ha preso parte anche il Presidente dell' AdSP presentando il progetto BCLink: MoS for the future", ha visitato il porto di Civitavecchia e il cantiere in cui, da oltre un mese, sono partiti i lavori per la realizzazione del nuovo pontile della darsena traghetti. La Commissione Europea, infatti, su un totale di circa 7 milioni di euro, ha concesso al porto di Civitavecchia un contributo a fondo perduto pari a 2,2 milioni. La parte restante sarà finanziata con un mutuo della Banca Europea per gli Investimenti (BEI). La visita al cantiere è stata preceduta dalla presentazione da parte del Presidente di Majo dell' intero progetto mentre lo stato di avanzamento dei lavori è stato descritto da Carmine Rizzo dell' impresa consorziata esecutrice R.C.M. Costruzioni S.r.l. di Sarno. Soddisfatto il presidente dell' AdSP, Francesco Maria di Majo: "La visita di quest' oggi del professor Bodewig in veste di Coordinatore europeo per le Autostrade del Mare (AdM) rappresenta la conferma della leadership del porto di Civitavecchia nel settore delle AdM. Desidero ringraziare il professor Bodewig per aver voluto vedere personalmente i lavori del nuovo pontile avviati circa due mesi fa e che si concluderanno entro il 2020. La sua realizzazione permetterà un ulteriore sviluppo delle Autostrade del Mare in un momento in cui il potenziale dell' interscambio Civitavecchia/Barcellona continua a crescere. Nel Forum di ieri a Roma, il professor Ennio Cascetta della Rete Autostrade Mediterranee (RAM) ha, infatti, sottolineato come circa il 50% dell' interscambio Italia/Spagna oggi viaggi via mare. Grazie al progetto BCLink e, quindi, alla realizzazione di due nuovi accosti saremo in grado di intercettare lo sviluppo di tale interscambio e soddisfare, così, la domanda di crescita del settore. Il tutto, in un' ottica ecosostenibile dei trasporti con il conseguente abbattimento delle esternalità negative legate al trasporto su strada". Entusiasta il Coordinatore europeo per le Autostrade del Mare, Kurt Bodewig: "Ieri a Roma, con il professor Carlo Secchi abbiamo presentato nuovi ed innovativi modelli di finanziamento nell' ambito delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T). Oggi, nella visita al porto di Civitavecchia, ho potuto vedere con i miei occhi come, a due anni dalla Blending call, ci sia un esempio concreto di progetto che, in chiave ecosostenibile, si sta realizzando attraverso la combinazione di diverse forme di finanziamento per soddisfare la crescita dei trasporti tra l' Italia e la Spagna. Nella visita di questa mattina al cantiere sono rimasto positivamente sorpreso dello stato di avanzamento dei lavori a soli due mesi dal loro inizio. Nel processo di revisione delle reti TEN-T il progetto BCLink potrà rappresentare sicuramente un esempio virtuoso da portare all' attenzione della Commissione europea al fine di rivedere, nella sua globalità, le reti transeuropee di trasporto". (27 Nov 2019 - Ore 20:11)



Da Gaeta a Civitavecchia: "La Signora del vento" accolta in porto

"La signora del vento" rimarrà a Civitavecchia il tempo necessario per completare le verifiche tecnico-amministrative atte al trasferimento per le riparazioni.

GIADA NOCELLA

Gaeta e Civitavecchia - L' ondata di maltempo che, lo scorso 16 novembre si era abbattuto su di lei, spezzando due alberi maestri e creando una falla a poppa (Leggi qui) nulla ha potuto contro la sua bellezza e la sua eleganza, ma ha reso 'La Signora del vento', storico veliero ormeggiato a Gaeta, bisognosa di verifiche, cure ed attenzioni che la rendano di nuova pronta a diffondere la cultura del mare. Così, dopo aver stazionato, grazie al coordinamento della Marina Militare, presso la Base Nato di Gaeta, il veliero, ieri mattina, è stato accolto nel porto di Civitavecchia, dopo un viaggio di trasferimento, appunto, dal golfo di Gaeta. Quanto tempo rimarrà a Civitavecchia 'La Signora del vento'? Al momento non è dato saperlo con precisione, ma la Capitaneria di porto di Gaeta ha reso noto che la nave scuola dell' Istituto nautico 'G. Caboto' di Gaeta, utilizzata per la formazione degli studenti, rimarrà in sosta a Civitavecchia il tempo necessario per il completamento di tutte le verifiche tecnico-amministrative atte al successivo trasferimento per le riparazioni presso le strutture cantieristiche più idonee al ripristino dell' unità. L' ormeggio presso questo porto è stato e sarà sostenuto dalla vicinanza istituzionale dell' **Autorità** di **Sistema** portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale e dalla Capitaneria di porto di Civitavecchia, anche sede del Comando regionale della Guardia Costiera. L' indagine amministrativa Intanto, durante la conferenza stampa che si è tenuta per fare il punto sullo 'stato di salute' del veliero (Leggi qui), il comandante regionale della Guardia Costiera, Vincenzo Leone, che, per riparare 'La Signora del vento' non vi sarà nulla di intentato, chiarendo, poi, che, come da protocollo, sono in corso le indagini interne per fare chiarezza sull' accaduto e per accertare eventuali responsabilità circa il posizionamento, sicuro o meno, dell' unità. Per ora, secondo i primi accertamenti, pare che il veliero si trovasse in sicurezza, ma che il peggioramento improvviso delle condizioni meteo marine abbiano poi portato alla rottura degli ormeggi e ai conseguenti danneggiamenti non solo della nave scuola, ma, da quanto emerso, anche della banchina del porto commerciale di Gaeta. (Il Faro on line)



Thalassa. Meraviglie sommerse dal Mediterraneo, presentazione al MANN il 12 dicembre.

Giovedì 12 dicembre (ore 10.30) sarà in programma al Museo Archeologico Nazionale di Napoli la conferenza stampa della mostra "Thalassa. Meraviglie sommerse dal Mediterraneo", visitabile sino al 9 marzo 2020. Il percorso espositivo presenterà circa quattrocento reperti, provenienti da prestigiose istituzioni italiane ed internazionali (tra queste, il Museo Archeologico di Atene, che presta circa trenta 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 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. 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 ', commenta il Direttore del Museo, 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. I 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 Antykithera, 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 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



Giovedì 12 dicembre (ore 10.30) sarà in programma al Museo Archeologico Nazionale di Napoli la conferenza stampa della mostra "Thalassa. Meraviglie sommerse dal Mediterraneo", visitabile sino al 9 marzo 2020.

Il percorso espositivo presenterà circa quattrocento reperti, provenienti da prestigiose istituzioni italiane ed internazionali (tra queste, il Museo Archeologico di Atene, che presta circa trenta 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 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

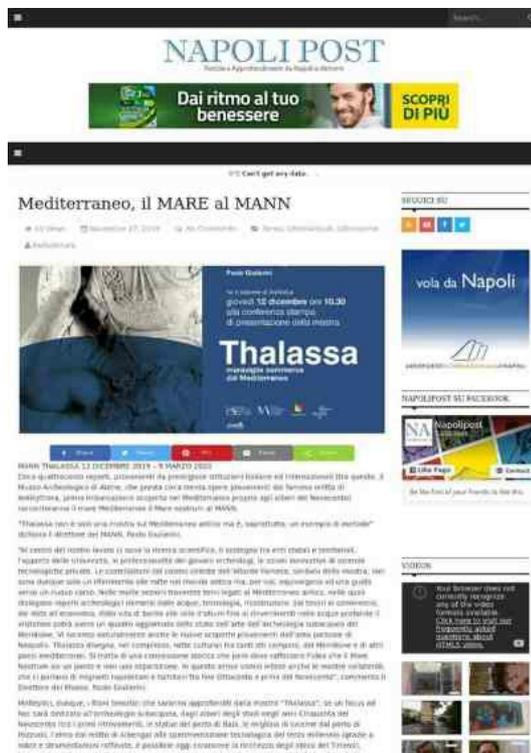
Gazzetta di Napoli

Napoli

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', ancora, 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), Università degli Studi di Salerno. Correlati.

Mediterreano, il MARE al MANN

MANN THALASSA 12 DICEMBRE 2019 - 9 MARZO 2020 Circa quattrocento reperti, provenienti da prestigiose istituzioni italiane ed internazionali (tra queste, il Museo Archeologico di Atene, che presta circa trenta opere provenienti dal famoso relitto di Antikythera, prima imbarcazione scoperta nel Mediterraneo proprio agli albori del Novecento) racconteranno il mare Mediterraneo il Mare nostrum al MANN. 'Thalassa non è solo una mostra sul Mediterraneo antico ma è, soprattutto, un esempio di metodo' dichiara il direttore del MANN, Paolo Giulierini. "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. 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', commenta il Direttore del Museo, 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 Antykithera, 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 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



Napoli Post

Napoli

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', ancora, 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), Università degli Studi di Salerno. Commenti commenti.

Per Sempre Napoli

Napoli

"Thalassa. Meraviglie sommerse dal Mediterraneo" al Mann dal 9 dicembre

Giovedì 12 dicembre (ore 10.30) sarà in programma al Museo Archeologico Nazionale di Napoli la conferenza stampa della mostra "Thalassa. Meraviglie sommerse dal Mediterraneo", visitabile sino al 9 marzo 2020. Il percorso espositivo presenterà circa quattrocento reperti, provenienti da prestigiose istituzioni italiane ed internazionali (tra queste, il Museo Archeologico di Atene, che presta circa trenta opere provenienti dal famoso relitto di Antikythera, prima imbarcazione scoperta nel Mediterraneo proprio agli albori del Novecento) tracceranno la natura polisemantica di un Mare nostrum che, già nell' antichità, aveva un profondo valore simbolico, culturale ed economico. "Thalassa 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. 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", commenta il Direttore del Museo, 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 Antykithera, 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 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



Per Sempre Napoli

Napoli

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", ancora, 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), Università degli Studi di Salerno.

Cronache di Salerno

Salerno

IL CASO

L'ordinanza della Provincia prevede il senso unico alternato sull'ex SS18

Di recente il Comune ha chiesto un parere tecnico per capire se ci sono nessi con Porta Ovest L'ordinanza della Provincia di Salerno prevede il senso unico alternato lungo l'ex SS18 fino a domani mattina. Quella del Comune di Salerno intima ai proprietari del costone, interessato dalla frana, la messa in sicurezza e una certificazione che attesti il cessato pericolo. Da ieri il cantiere è fermo, con i lavori che hanno subito uno stop o conclusi, almeno in questa prima fase. Restano le lunghe code a qualsiasi ora del giorno e della notte che interessano anche i comuni limitrofi. La situazione è monitorata, fanno sapere del Comune di Salerno e dall'amministrazione provinciale, ma mancherebbero elementi tecnici per liberare definitivamente il tratto di strada. Insomma, al momento mancherebbe la certificazione da inviare alla Provincia per revocare l'ordinanza e smontare il cantiere. Un atto non semplice in considerazione dei precedenti che hanno interessato quel tratto di strada e quel costone roccioso, al centro già di un contenzioso civile - con tanto di richiesta di risarcimento danni - tra proprietari e l'**autorità portuale**. Da definire se i lavori di Porta ovest abbiano o meno causato i crolli che per ben due volte bloccarono, negli scorsi anni, la circolazione sull'arteria che collega Vietri sul Mare a Salerno. Di recente il tribunale di Salerno ha chiesto il supporto di un consulente tecnico. Il Comune di Salerno, dalla sua, reclama 35mila euro, spesi (con ordinanza in danno) per la messa in sicurezza dell'area. Quest'anno, puntuale è arrivato un nuovo e preoccupante episodio che ha provocato la chiusura parziale del tratto interessato. Sempre lo stesso, per intenderci. Circolazione al collasso e preoccupazione (tanta) in vista del prossimo weekend delle Luci d'Artista. Entro stamattina, con molta probabilità, si arriverà ad una soluzione. Forse, anzi speriamo.

2 • PRIMO PIANO

Mancherebbe la certificazione da inviare ai vertici di Palazzo San'Agapito per revocare il provvedimento

Frana il costone, stop al cantiere ma restano le code

Il sindaco del Comune di Salerno ha chiesto un parere tecnico per capire se ci sono nessi con Porta Ovest. L'ordinanza della Provincia di Salerno prevede il senso unico alternato lungo l'ex SS18 fino a domani mattina. Quella del Comune di Salerno intima ai proprietari del costone, interessato dalla frana, la messa in sicurezza e una certificazione che attesti il cessato pericolo. Da ieri il cantiere è fermo, con i lavori che hanno subito uno stop o conclusi, almeno in questa prima fase. Restano le lunghe code a qualsiasi ora del giorno e della notte che interessano anche i comuni limitrofi. La situazione è monitorata, fanno sapere del Comune di Salerno e dall'amministrazione provinciale, ma mancherebbero elementi tecnici per liberare definitivamente il tratto di strada. Insomma, al momento mancherebbe la certificazione da inviare alla Provincia per revocare l'ordinanza e smontare il cantiere. Un atto non semplice in considerazione dei precedenti che hanno interessato quel tratto di strada e quel costone roccioso, al centro già di un contenzioso civile - con tanto di richiesta di risarcimento danni - tra proprietari e l' **autorità portuale**. Da definire se i lavori di Porta ovest abbiano o meno causato i crolli che per ben due volte bloccarono, negli scorsi anni, la circolazione sull'arteria che collega Vietri sul Mare a Salerno. Di recente il tribunale di Salerno ha chiesto il supporto di un consulente tecnico. Il Comune di Salerno, dalla sua, reclama 35mila euro, spesi (con ordinanza in danno) per la messa in sicurezza dell'area. Quest'anno, puntuale è arrivato un nuovo e preoccupante episodio che ha provocato la chiusura parziale del tratto interessato. Sempre lo stesso, per intenderci. Circolazione al collasso e preoccupazione (tanta) in vista del prossimo weekend delle Luci d'Artista. Entro stamattina, con molta probabilità, si arriverà ad una soluzione. Forse, anzi speriamo.

PRIMO PIANO
Inaugurate le opere luminose del centro polifunzionale

PRIMO PIANO
Dante Santoro ed i Leo donano compendi attrezzature alla scuola



Informazioni Marittime

Salerno

Hapag-Lloyd potenzia il servizio Italia-East Med

La compagnia tedesca ha aggiunto una nave alla rotazione del Levante Express Service (LEX)

A partire dalla seconda settimana del 2020, la compagnia tedesca Hapag-Lloyd ha deciso di inserire una quinta portacontainer nel servizio settimanale Levante Express Service (LEX) che collega i porti italiani tirrenici agli scali portuali del Mediterraneo orientale. La nuova rotazione comincerà dal **porto di Salerno** l' 8 gennaio con la nave Berlin Bridge. Il servizio LEX tocca gli scali di Alessandria, Damietta, Beirut, Iskenderun, Mersin, Aliaga, Pireo, Livorno, Genova, Civitavecchia, **Salerno**, Pireo, Alessandria.



«Sequestrate di nuovo il Norman»

La Cassazione annulla la restituzione del relitto. Ma è troppo tardi: il traghetto è stato rottamato in Turchia

Contrordine, il Norman Atlantic non andava dissequestrato. Lo ha stabilito la Corte di Cassazione, ma un eventuale nuovo sequestro del traghetto è quanto meno di difficile esecuzione: la nave, infatti, è stata rottamata in un cantiere turco dove è giunta lo scorso luglio affrontando il suo ultimo viaggio partito dal porto di Bari. Qui il relitto era stato ormeggiato per quattro anni e mezzo, sotto sequestro probatorio nell'ambito delle indagini sul naufragio avvenuto nel dicembre 2014 al largo delle coste albanesi dopo un incendio scoppiato a bordo. Morirono 31 persone, 64 i feriti. Bene, il 30 aprile scorso il gip del Tribunale di Bari Francesco Agnino aveva dissequestrato la nave su richiesta dei difensori dell'armatore e della società proprietaria, gli avvocati Filiberto Palumbo, Gaetano Castellaneta, Pietro Palandri e Aldo Mordiglia, spiegando che, nella fase delle indagini, era «stato compiuto un lungo ed estenuante incidente probatorio», che rendeva «non giustificabile il mantenimento del vincolo probatorio». Il provvedimento era stato però impugnato dai pm Ettore Cardinali e Federico Perrone Capano che hanno coordinato le indagini condotte dai militari della Capitaneria di porto. La Procura, insomma, chiedeva di nuovo il sequestro. E veniamo ai giorni scorsi quando la Corte di Cassazione ha dato ragione alla Procura di Bari annullando senza rinvio il provvedimento. Una decisione che, evidentemente, è giunta troppo tardi. Il relitto infatti, il 12 luglio è stato rimorchiato in Turchia e smontato in un cantiere navale. Sul naufragio inizierà a febbraio 2020 il processo di primo grado nei confronti di 32 imputati (30 persone fisiche e due società) per i reati, a vario titolo contestati, di cooperazione colposa in naufragio, omicidio colposo e lesioni colpose plurime oltre a numerose violazioni sulla sicurezza e al codice della navigazione. Tra gli imputati ci sono Carlo Visentini della società Visemar, proprietaria della nave, i due legali rappresentanti della greca Anek Lines, noleggiatrice della motonave, il comandante Argilio Giacomazzi, 26 membri dell'equipaggio e le due società. Nell'udienza preliminare si sono costituite 61 parti civili, tra naufraghi e familiari delle vittime. [g. l.]

The image shows a newspaper page with two main articles. The top article is titled "Aids, sbagliato non parlarne più" (Aids, wrong not to talk about it anymore) and includes a sub-headline "Angarano: «È venuta meno la paura dell'infezione, ma l'emergenza resta»". It features a photograph of a man and several test tubes. The bottom article is titled "«Sequestrate di nuovo il Norman»" (Seized again the Norman) and includes a sub-headline "La Cassazione annulla la restituzione del relitto. Ma è troppo tardi: il traghetto è stato rottamato in Turchia". It features a photograph of the ship Norman Atlantic.

Il caso

Norman non andava dissequestrata Però il relitto è già stato rottamato

Il dissequestro del Norman Atlantic è stato annullato ma il traghetto - che nella notte del 28 dicembre 2014 naufragò nel Canale d' Otranto - non è più in Italia. Forse si trova in Turchia, forse non esiste più. Di certo la sentenza della Corte di Cassazione, che ha dato ragione alla procura di **Bari** sulla necessità di mantenere il sequestro fino alla fine del processo, arriva troppo tardi. Quasi come una beffa a sugello di un procedimento giudiziario che si preannuncia lunghissimo. Già cinque anni, del resto, sono passati dall' incendio a bordo, determinato dall' eccessiva presenza di camion frigoriferi accesi, che causò la morte di 31 persone e il ferimento di 64 mentre 19 risultarono disperse. Trentadue sono invece gli imputati nel processo che inizierà a febbraio (30 persone fisiche e 2 società), chiamati a rispondere di cooperazione colposa in naufragio, omicidio colposo e lesioni colpose plurime oltre a numerose violazioni sulla sicurezza e al codice della navigazione. Tra gli imputati ci sono Carlo Visentini della società Visemar, proprietaria della nave, i due legali rappresentanti della greca Anek Lines, noleggiatrice della motonave, il comandante Argilio Giacomazzi, 26 membri dell' equipaggio e le due società. Nell' udienza preliminare si sono costituite 61 parti civili, tra naufraghi e familiari delle vittime. E, proprio mentre l' udienza preliminare era in corso, ad aprile gli avvocati Filiberto Palumbo, Gaetano Castellaneta, Pietro Palandri e Aldo Mordiglia (per conto dell' armatore e della proprietà) avevano ottenuto dal gip il dissequestro del relitto, che, il 13 luglio scorso, ha lasciato il **porto** di **Bari** diretto in Turchia, per essere venduto. I pm Ettore Cardinali e Federico Perrone Capano, però, avevano già presentato ricorso alla Cassazione, ritenendo che il dissequestro non fosse legittimo. Una tesi accolta dalla Corte, che ha annullato il provvedimento e rinviato la palla al Tribunale, davanti al quale si celebrerà il processo. Bisognerà ora capire che fine abbia fatto la nave e se sia possibile rimetterla sotto sequestro in Turchia. - ch.sp. © RIPRODUZIONE RISERVATA

The image shows a collage of newspaper clippings. The largest clipping is from 'LA STORIA' with the headline 'Per Dario In ricordo del figlio un'associazione per aiutare i ragazzi'. It includes a photo of a young man and a photo of a classroom. Other smaller clippings are visible, including one with the headline 'Norman non andava dissequestrata Però il relitto è già stato rottamato' and another with 'L'isola che ha colpito un altro figlio'. The clippings are arranged in a grid-like fashion, with some overlapping.

Cassazione, no dissequestro Norman Atlantic

(ANSA) - **BARI**, 27 NOV - Il relitto della Norman Atlantic non andava dissequestrato, tuttavia da luglio ha lasciato il **porto** di **Bari** ed è stato rottamato in un cantiere in Turchia. La Corte di Cassazione ha dato ragione alla Procura di **Bari** annullando senza rinvio il provvedimento con il quale, nell'aprile scorso, il gip del Tribunale di **Bari** Francesco Agnino, accogliendo la richiesta dei difensori della società proprietaria della nave, aveva dissequestrato il traghetto. Il relitto annerito era stato ormeggiato per quattro anni e mezzo a **Bari** sotto sequestro probatorio per il naufragio del dicembre 2014, avvenuto al largo delle coste albanesi dopo un incendio scoppiato a bordo, che causò 31 morti e 64 feriti. Sul naufragio inizierà a febbraio 2020 il processo di primo grado con 32 imputati (30 persone fisiche e due società) per i reati, a vario titolo contestati, di cooperazione colposa in naufragio, omicidio colposo e lesioni colpose plurime oltre a numerose violazioni sulla sicurezza e al codice della navigazione. (ANSA).



PALAGIANELLO

Emergenza ex Ilva il Comune sottoscrive accordo per un nuovo modello di sviluppo

PALAGIANELLO. Emergenza Ilva e interventi di lungo periodo, anche il Comune sottoscrive l'accordo "Un nuovo modello di sviluppo. Costruire il futuro dell'eco nomia tarantina". L'amministrazione Borracci ha firmato l'intesa già sottoscritta da Camera di commercio, Comune di Taranto, Provincia e **Autorità Portuale**. «In questo modo - commenta il sindaco - costituiamo a tutti gli effetti la compagine unitaria di tutti gli enti pubblici locali. L'obiettivo è operare congiuntamente non solo sulle situazioni emergenziali, ma anche avviare il necessario lavoro di costruzione di un nuovo modello di crescita sostenibile. L'ampliamento dell'accordo va nel senso della strutturazione di un fronte interlocutorio nei confronti del Governo che sia finalmente unico e pienamente rappresentativo, capace di incidere in modo proattivo e preventivo sulle scelte sociali, economiche e ambientali che riguardano l'area tarantina». [a.lor.]

COLPO A SORPRESA DELLE OPPOSIZIONI «LA NOTARFRANCESCO INELEGGIBILE»
Vogliono la decadenza dell'esponente di «Direzione Castellana»

LE «SCARPETTE ROSSE IN CERAMICA»
L'invito d'intimità dibattito: un luogo costruita da smontare e comportamenti da modificare

GAL E TERRITORIO DA VALORIZZARE I SETTE COMUNI DEVONO FARE RETE

ALLE DOMANDE DEI BAMBINI RISPONDE LO SCRITTORE SCARPA
Appuntamento domenica a sala da lettura con il...

ESIGENZE EX ILVA IL COMUNE SOTTOSCRIVE ACCORDI PER UN NUOVO MODELLO DI SVILUPPO

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

MOTTOLA IL TEMA SULLE ATTIVITÀ PRODUTTIVE DIVIDE LA POLITICA: I DEMOCRATICI ANTICIPANO L' INIZIATIVA DI ART. 1 E MOVIMENTO 5 STELLE

Il Pd lancia il dibattito sulla «Zes»

Il segretario Rogante: «Il convegno sulla zona economica ha fini elettorali? Tutt' altro: mira alla crescita»

MOTTOLA. Il circolo locale del Pd apre il dibattito sulla Zes (Zona economica e speciale) a Mottola, organizzando un convegno per lunedì 2 dicembre, alle ore 18, nella sala convegni comunale di via Vanvitelli. L' iniziativa politica della nuova segreteria del Pd anticipa quella dei loro compagni della sezione di «Articolo 1» che speravano di essere i primi a parlarne, avendo programmato un identico incontro, insieme ai «5 Stelle», per i prossimi giorni con la partecipazione del sottosegretario di Stato alla Presidenza del Consiglio Mario Turco e dell' asses sore regionale allo sviluppo economico Mino Borraccino. Al convegno di lunedì ci sarà per i saluti anche il rappresentante dell' Am ministrazione Pentastellata, Francesco Agrusti, assessore alle attività produttive, bilancio e personale, delegato dal sindaco. Introdurrà Dino Rogante, segretario del circolo Pd di Mottola; coordinerà Beppe Moro, componente della task force della Regione Puglia; interverranno: Antonio Marinaro, presidente confindustria Taranto; Sergio Prete, presidente **Adsp** del ma Jonio; Michele De Ponzio, segretario Filt-Cgil; Attilio Posa, imprenditore; Ludovico Vico, presidente provinciale Pd e Michele Mazzarano, consigliere regionale. Negli ambienti politici locali si afferma che il circolo del Pd di piazza XX Settembre sta utilizzando il pretesto della Zes per aprire la campagna elettorale a qualche rappresentante politico del partito. Non la pensa così il segretario locale del circolo Rogante che ricorda come lo spirito dell' incontro è quello di illustrare le potenzialità della Zes e aggiornare i cittadini in merito ai recenti sviluppi dell' azione amministrativa su tale argomento, dopo l' incontro fra le due delegazioni del 20 novembre scorso. Peraltro, tema che il nuovo coordinamento sezionale del Pd ha voluto affrontare sin dalla sua nomina, insieme a quello della sanità, della crisi al cotonificio Albini, della scuola e dell' at tenzione verso la periferia.



MANFREDONIA DECINE DI PESCHERECCI HANNO ACCUSATO PROBLEMI SULLE BANCHINE, DA QUI LA RICHIESTA DI METTERE IN SICUREZZA I PUNTI PIU' A RISCHIO CORRENTI

Ormeggi più sicuri in porto? Servono interventi

Riproposte dalle ultime mareggiate le carenze di alcuni tratti dei Moli di Levante di Tramontana. Danni anche a Siponto

MANFREDONIA. Anche se di intensità meno rovinosa rispetto alle mareggiate che hanno devastato numerosa par tedi litorale meridionale, quella che si è abbattuta sulla riviera sipontina, da **Manfredonia** fin oltre il litorale sud, non ha provocato danni consistenti. Le spiagge di Siponto e **Manfredonia** sono state ricoperte di materiali vari e una gran quantità di molluschi rovesciati dalle ode marine allungatesi anche di un centinaio di metri. Acque agitate anche nel **porto** di **Manfredonia** tant' è che gli armatori di una cinquantina di pescherecci ormeggiati tra il molo di Levante e di Tramontana, sono stati costretti a mettere a riparo i natanti nel **porto** turistico "Marina del Gargano". «Ci siamo resi conto - spiega Antonio - che il movimento del mare era tale da far saltare gli ormeggi e spingere le barche contro i moli con le conseguenze che ben si possono immaginare. Abbiamo trovato rifugio nel **porto** turistico pagando naturalmente la tariffa dell' ormeggio». L' occasione ha riportato d' attualità il problema della sicurezza dei natanti nel bacino del **porto** commerciale -peschereccio. Un problema riproposto dagli armatori ad ogni evento meteorologico avverso. Non capita spesso, ma capita. E allora sono guai. Negli ambienti portuali se ne ricordano parecchie di situazioni particolari in cui le motopesche hanno subito danni e qualcuna è anche affondata. Tra i vari episodi si ricorda quello occorso verso la fine degli anni Novanta quando a seguito dell' imperversare di una burrasca, alcuni pescherecci sono stati legati alla recinzione fatta di robusti elementi di cemento, che corre lungo il perimetro del **porto** commerciale, ritenendo quel sostegno di sicura tenuta. E' invece accaduto l' impensabile. Il mare era così agitato che, nonostante si trovassero in un angolo del bacino protetto dalla banchina di tramontana, i pescherecci venivano sbalottolati come fuscilli tanto che ad un certo punto si sono trascinati in mare parte della recinzione, aggravando i danni agli stessi pesche recci. E come spesso accade, non tutti i mali vengono per nuocere. Quella parte di recinzione abbattuta non è stata più ricostruita, anzi si è demolita anche la prosecuzione fino alla banchina di levante, aprendo così una vista mare fino ad allora preclusa da quella barriera in cemento. Da allora si è creato uno straordinario continuum tra la città e il mare. Rimane il problema della sicurezza portuale. Oggi come allora, si ripropone a gran voce l' allungamento del molo di Levante di almeno duecento metri, per evitare che il moto ondosso, sospinto dai venti di scirocco e di levante, penetri nel bacino portuale creando situazioni di pericolo per i pescherecci. Quello del **porto** sicuro, è problema che si trascina da decenni. Che si aggiunge ai tanti altri che condizionano le attività di pesca. «Sono state fatte delle opere sui moli - evi denziano i pescatori - che non servono al nostro lavoro, anzi per tanti aspetti lo ostacolano». Michele Apollonio.



Foggia Today

Manfredonia

Abusivismo al porto di Manfredonia. Allarga e raddoppia concessione, ma non ha i permessi: scatta il blitz

I militari della Guardia Costiera sono intervenuti su un'area demaniale marittima adibita all'ormeggio e rimessaggio di imbarcazioni da diporto. Tra le opere realizzate, anche uno scivolo per il varo e alaggio di piccoli natanti

Prosegue l'attività finalizzata al contrasto di abusi demaniali all'interno del porto di Manfredonia da parte dei militari della Guardia Costiera di Manfredonia, appartenenti all'Aliquota del Nucleo Operativo di Polizia Ambientale (N.O.P.A.) della direzione marittima di Bari. L'ultima attività portata a termine e che ha coinvolto anche i funzionari dell'**autorità di sistema** portuale del mare Adriatico meridionale, si è concentrata su un'area demaniale marittima adibita all'ormeggio al rimessaggio di imbarcazioni da diporto all'interno del porto commerciale di Manfredonia. Dal confronto tra la documentazione acquisita e lo stato dei luoghi rilevato all'atto del sopralluogo, è stato accertato come il concessionario, senza alcuna autorizzazione da parte dell'ente gestore, avesse realizzato innovazioni e occupazioni abusive tali da raddoppiare di fatto l'area di concessione. Tra le opere realizzate (recinzioni, camminamenti) i militari operanti accertavano la realizzazione di uno scivolo per il varo e l'alaggio di piccoli natanti realizzato mediante la gettata di cemento. Su conforme avviso dell'**autorità** giudiziaria, i militari hanno proceduto al sequestro delle sole opere difformi (con occupazione di circa 900 mq) lasciando le stesse in custodia al titolare della società che è stato deferito alla Procura della Repubblica del Tribunale di Foggia per gli illeciti demaniali e ambientali riscontrati.

The screenshot shows the article's layout on the Foggia Today website. At the top, the logo 'FOGGIATODAY' and the section 'Cronaca' are visible. The main headline is 'Abusivismo al porto di Manfredonia. Allarga e raddoppia concessione, ma non ha i permessi: scatta il blitz'. Below the headline, a sub-headline reads: 'I militari della Guardia Costiera sono intervenuti su un'area demaniale marittima adibita all'ormeggio e rimessaggio di imbarcazioni da diporto. Tra le opere realizzate, anche uno scivolo per il varo e alaggio di piccoli natanti'. The article text begins with 'Prosegue l'attività finalizzata al contrasto di abusi demaniali all'interno del porto di Manfredonia...'. On the right side, there is a 'I più letti di oggi' section with a list of four other articles. At the bottom, there are navigation tabs for 'Argomenti', 'abusivismo', and 'guardia costiera', with 'abusivismo' selected. Below these are 'Temi' and 'In Evidenza' sections.



NUOVA OPERAZIONE DELLA GUARDIA COSTIERA DI MANFREDONIA

27/11/2019 PROSEGUE L'ATTIVITA' FINALIZZATA AL CONTRASTO DI ABUSI DEMANIALI ALL'INTERNO DEL PORTO DI MANFREDONIA DA PARTE DEI MILITARI DELLA GUARDIA COSTIERA DI MANFREDONIA APPARTENENTI ALL'ALIQUOTA DEL NUCLEO OPERATIVO DI POLIZIA AMBIENTALE (N.O.P.A) DELLA DIREZIONE MARITTIMA DI BARI. L'ULTIMA ATTIVITA' PORTATA A TERMINE E CHE HA COINVOLTO ANCHE I FUNZIONARI DELL'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO MERIDIONALE, SI E' CONCENTRATA SU UN'AREA DEMANIALE MARITTIMA ADIBITA ALL'ORMEGGIO E AL RIMESSAGGIO DI IMBARCAZIONI DA DIPORTO ALL'INTERNO DEL PORTO COMMERCIALE DI MANFREDONIA. DAL CONFRONTO TRA LA DOCUMENTAZIONE ACQUISITA E LO STATO DEI LUOGHI RILEVATO ALL'ATTO DEL SOPRALLUOGO E STATO ACCERTATO COME IL CONCESSIONARIO, SENZA ALCUNA AUTORIZZAZIONE DA PARTE DELL'ENTE GESTORE, AVESSER REALIZZATO INNOVAZIONI E OCCUPAZIONI ABUSIVE TALI DA RADDOPPIARE DI FATTO L'AREA IN CONCESSIONE. TRA LE OPERE REALIZZATE (RECINZIONI, CAMMINAMENTI) I MILITARI OPERANTI ACCERTAVANO LA REALIZZAZIONE DI UNO SCIVOLO PER IL VARO E L'ALZAGGIO DI PICCOLI NATANTI REALIZZATO MEDIANTE LA GETTATA DI CEMENTO. SU CONFORME AVVISO DELL'AUTORITA' GIUDIZIARIA, LA P.G. OPERANTE PROCEDEVA AL SEQUESTRO DELLE SOLE OPERE DIFFORMI (CON OCCUPAZIONE DI CIRCA 900 MQ) LASCIANDO LE STESSE IN CUSTODIA AL TITOLARE DELLA SOCIETA' CHE VENIVA DEFERITO ALLA PROCURA DELLA REPUBBLICA DEL TRIBUNALE DI FOGGIA PER GLI ILLECITI DEMANIALI E AMBIENTALI RISCONTRATI. LE ATTIVITA' DI MONITORAGGIO PROSEGUIRANNO SENZA SOSTA AL FINE DI TUTELARE L'AMBIENTE MARINO COSTIERO DA EVENTUALI ILLECITI. Si allegano alcune fotografie dell'attività svolta.

I cookie ci aiutano a fornire i nostri servizi. Utilizzando tali servizi, accetti l'utilizzo dei cookie da parte nostra.



NUOVA OPERAZIONE DELLA GUARDIA COSTIERA DI MANFREDONIA

27/11/2019

PROSEGUE L'ATTIVITA' FINALIZZATA AL CONTRASTO DI ABUSI DEMANIALI ALL'INTERNO DEL PORTO DI MANFREDONIA DA PARTE DEI MILITARI DELLA GUARDIA COSTIERA DI MANFREDONIA APPARTENENTI ALL'ALIQUOTA DEL NUCLEO OPERATIVO DI POLIZIA AMBIENTALE (N.O.P.A) DELLA DIREZIONE MARITTIMA DI BARI. L'ULTIMA ATTIVITA' PORTATA A TERMINE E CHE HA COINVOLTO ANCHE I FUNZIONARI DELL'AUTORITA' DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO MERIDIONALE.

SI E' CONCENTRATA SU UN'AREA DEMANIALE MARITTIMA ADIBITA ALL'ORMEGGIO E AL RIMESSAGGIO DI IMBARCAZIONI DA DIPORTO ALL'INTERNO DEL PORTO COMMERCIALE DI MANFREDONIA. DAL CONFRONTO TRA LA DOCUMENTAZIONE ACQUISITA E LO STATO DEI LUOGHI RILEVATO ALL'ATTO DEL SOPRALLUOGO E' STATO ACCERTATO COME IL CONCESSIONARIO, SENZA ALCUNA AUTORIZZAZIONE DA PARTE DELL'ENTE GESTORE, AVESSER REALIZZATO INNOVAZIONI E OCCUPAZIONI ABUSIVE TALI DA RADDOPPIARE DI FATTO L'AREA IN CONCESSIONE. TRA LE OPERE REALIZZATE (RECINZIONI, CAMMINAMENTI) I MILITARI OPERANTI ACCERTAVANO LA REALIZZAZIONE DI UNO SCIVOLO PER IL VARO E L'ALZAGGIO DI PICCOLI NATANTI REALIZZATO MEDIANTE LA GETTATA DI CEMENTO. SU CONFORME AVVISO DELL'AUTORITA' GIUDIZIARIA, LA P.G. OPERANTE PROCEDEVA AL SEQUESTRO DELLE SOLE OPERE DIFFORMI (CON OCCUPAZIONE DI CIRCA 900 MQ) LASCIANDO LE STESSE IN CUSTODIA AL TITOLARE DELLA SOCIETA' CHE VENIVA DEFERITO ALLA PROCURA DELLA REPUBBLICA DEL TRIBUNALE DI FOGGIA PER GLI ILLECITI DEMANIALI E AMBIENTALI RISCONTRATI. LE ATTIVITA' DI MONITORAGGIO PROSEGUIRANNO SENZA SOSTA AL FINE DI TUTELARE L'AMBIENTE MARINO COSTIERO DA EVENTUALI ILLECITI. Si allegano alcune fotografie dell'attività svolta.

LA P.G. OPERANTE PROCEDEVA AL SEQUESTRO DELLE SOLE OPERE DIFFORMI LASCIANDO LE STESSE IN CUSTODIA AL TITOLARE DELLA SOCIETA' CHE VENIVA DEFERITO ALLA PROCURA DELLA REPUBBLICA DEL TRIBUNALE DI FOGGIA PER GLI ILLECITI DEMANIALI E AMBIENTALI RISCONTRATI. LE ATTIVITA' DI MONITORAGGIO PROSEGUIRANNO SENZA SOSTA AL FINE DI TUTELARE L'AMBIENTE MARINO COSTIERO DA EVENTUALI ILLECITI. Si allegano alcune fotografie dell'attività svolta.



Testata giornalistica PugliaLive.net - Reg. n.3/2007 del 11/01/2007 Tribunale di Foggia
Direttore Responsabile - Nicola Morisco
Editore - Associazione Culturale PugliaLive - codice fiscale n.93385210724

LA GUARDIA COSTIERA CONTINUA A VIGILARE SU ABUSI DEMANIALI NEL PORTO DI MANFREDONIA

MANFREDONIA, 27 NOVEMBRE 2019 - PROSEGUE L' ATTIVITÀ FINALIZZATA AL CONTRASTO DI ABUSI DEMANIALI ALL' INTERNO DEL PORTO DI MANFREDONIA DA PARTE DEI MILITARI DELLA GUARDIA COSTIERA DI MANFREDONIA APPARTENENTI ALL' ALIQUOTA DEL NUCLEO OPERATIVO DI POLIZIA AMBIENTALE (N.O.P.A) DELLA DIREZIONE MARITTIMA DI BARI. L' ULTIMA ATTIVITÀ PORTATA A TERMINE E CHE HA COINVOLTO ANCHE I FUNZIONARI DELL' **AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO MERIDIONALE**, SI E' CONCENTRATA SU UN' AREA DEMANIALE MARITTIMA ADIBITA ALL' ORMEGGIO E AL RIMESSAGGIO DI IMBARCAZIONI DA DIPORTO ALL' INTERNO DEL PORTO COMMERCIALE DI MANFREDONIA. DAL CONFRONTO TRA LA DOCUMENTAZIONE ACQUISITA E LO STATO DEI LUOGHI RILEVATO ALL' ATTO DEL SOPRALLUOGO E' STATO ACCERTATO COME IL CONCESSIONARIO, SENZA ALCUNA AUTORIZZAZIONE DA PARTE DELL' ENTE GESTORE, AVESSSE REALIZZATO INNOVAZIONI E OCCUPAZIONI ABUSIVE TALI DA RADDOPPIARE DI FATTO L' AREA IN CONCESSIONE. TRA LE OPERE REALIZZATE (RECINZIONI, CAMMINAMENTI) I MILITARI OPERANTI ACCERTAVANO LA REALIZZAZIONE DI UNO SCIVOLO PER IL VARO E L' ALAGGIO DI PICCOLI NATANTI REALIZZATO MEDIANTE LA GETTATA DI CEMENTO. SU CONFORME AVVISO DELL' **AUTORITÀ GIUDIZIARIA**, LA P.G. OPERANTE PROCEDEVA AL SEQUESTRO DELLE SOLE OPERE DIFFORMI (CON OCCUPAZIONE DI CIRCA 900 MQ) LASCIANDO LE STESSE IN CUSTODIA AL TITOLARE DELLA SOCIETÀ CHE VENIVA DEFERITO ALLA PROCURA DELLA REPUBBLICA DEL TRIBUNALE DI FOGGIA PER GLI ILLECITI DEMANIALI E AMBIENTALI RISCOINTRATI. LE ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO PROSEGUIRANNO SENZA SOSTA AL FINE DI TUTELARE L' AMBIENTE MARINO COSTIERO DA EVENTUALI ILLECITI.

Seareporter.it
Giornale ON-LINE per la libera comunicazione

Home | Porti | Industrie & Tecnologia | Shipping | Unione Europea | Ambiente | News | Turismo

LA GUARDIA COSTIERA CONTINUA A VIGILARE SU ABUSI DEMANIALI NEL PORTO DI MANFREDONIA

Publicata da Redazione il 27 novembre 2019, ore 12:32

MANFREDONIA, 27 NOVEMBRE 2019 - PROSEGUE L' ATTIVITÀ FINALIZZATA AL CONTRASTO DI ABUSI DEMANIALI ALL' INTERNO DEL PORTO DI MANFREDONIA DA PARTE DEI MILITARI DELLA GUARDIA COSTIERA DI MANFREDONIA APPARTENENTI ALL' ALIQUOTA DEL NUCLEO OPERATIVO DI POLIZIA AMBIENTALE (N.O.P.A) DELLA DIREZIONE MARITTIMA DI BARI. L' ULTIMA ATTIVITÀ PORTATA A TERMINE E CHE HA COINVOLTO ANCHE I FUNZIONARI DELL' **AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO MERIDIONALE**, SI E' CONCENTRATA SU UN' AREA DEMANIALE MARITTIMA ADIBITA ALL' ORMEGGIO E AL RIMESSAGGIO DI IMBARCAZIONI DA DIPORTO ALL' INTERNO DEL PORTO COMMERCIALE DI MANFREDONIA. DAL CONFRONTO TRA LA DOCUMENTAZIONE ACQUISITA E LO STATO DEI LUOGHI RILEVATO ALL' ATTO DEL SOPRALLUOGO E' STATO ACCERTATO COME IL CONCESSIONARIO, SENZA ALCUNA AUTORIZZAZIONE DA PARTE DELL' ENTE GESTORE, AVESSSE REALIZZATO INNOVAZIONI E OCCUPAZIONI ABUSIVE TALI DA RADDOPPIARE DI FATTO L' AREA IN CONCESSIONE. TRA LE OPERE REALIZZATE (RECINZIONI, CAMMINAMENTI) I MILITARI OPERANTI ACCERTAVANO LA REALIZZAZIONE DI UNO SCIVOLO PER IL VARO E L' ALAGGIO DI PICCOLI NATANTI REALIZZATO MEDIANTE LA GETTATA DI CEMENTO. SU CONFORME AVVISO DELL' **AUTORITÀ GIUDIZIARIA**, LA P.G. OPERANTE PROCEDEVA AL SEQUESTRO DELLE SOLE OPERE DIFFORMI (CON OCCUPAZIONE DI CIRCA 900 MQ) LASCIANDO LE STESSE IN CUSTODIA AL TITOLARE DELLA SOCIETÀ CHE VENIVA DEFERITO ALLA PROCURA DELLA REPUBBLICA DEL TRIBUNALE DI FOGGIA PER GLI ILLECITI DEMANIALI E AMBIENTALI RISCOINTRATI. LE ATTIVITÀ DI MONITORAGGIO PROSEGUIRANNO SENZA SOSTA AL FINE DI TUTELARE L' AMBIENTE MARINO COSTIERO DA EVENTUALI ILLECITI.

Seareporter.it

Porto, il Tar sospende la revoca della concessione a Zen Yacht

«Provvedimento assunto solo su notizie di stampa»

Domenico LatinoGIOIA TAURO Un provvedimento adottato sulla base di accertamenti ancora in corso e, in parte, di notizie riportate dagli organi di stampa. Anche per questo motivo il Tar di Reggio Calabria, all' esame del ricorso presentato dalla società Zen Yacht, ha sospeso l' efficacia del decreto con il quale il commissario straordinario dell' **Autorità portuale** Andrea Agostinelli aveva disposto la decadenza della concessione demaniale marittima nei confronti della stessa ditta, in seguito al tragico incidente del 21 giugno in prossimità dell' area oggetto di revoca, sulle banchine di ponente, in cui perse la vita il giovane gioiese Agostino Filandro. Una vicenda triste e per certi versi paradossale quella degli imprenditori Zito, allo stesso tempo proprietari della Zen e parenti del defunto Filandro morto durante le operazioni di alaggio di un' imbarcazione da diporto, a causa del crollo di una gru che lo ha colpito uccidendolo all' istante. Ma c' è di più: nell' ordinanza del Tar si evidenzia addirittura che «non risulta che la società Zen sia stata informata dagli addetti al servizio di vigilanza dell' arrivo presso l' area **portuale** di Filandro e che lo stesso abbia mai raggiunto gli uffici della società». Inoltre, il Tar fa riferimento alla mancata acquisizione del parere del Comitato **portuale** rispetto alla revoca. La Zen da anni occupa parte della "banchina di ponente" del porto di Gioia Tauro con un cantiere per la costruzione e la riparazione di yacht nonché una darsena per l' alaggio ed il varo di unità da diporto. Ma in seguito al sinistro mortale - a tal proposito è bene ricordare che non risultano a carico della società iscrizioni nel registro degli indagati - gli era stato ingiunto di lasciare libero l' immobile e l' area asservita da macchinari, attrezzature, suppellettili e quant' altro. Zen Yacht ha fatto ricorso al Tar che, con decreto monocratico urgente, aveva già sospeso l' efficacia del provvedimento impugnato fissando per il 20 novembre la camera di consiglio. Si sollevano però nuovi interrogativi agli occhi dell' opinione pubblica. Possibile che gli organismi preposti alla vigilanza non abbiano comunicato l' ingresso di Filandro? Di chi sono le responsabilità sulla sicurezza atteso che l' incidente si sarebbe verificato "nei pressi" dell' area in concessione? Qualcuno è mai andato a controllare i documenti e le condizioni della gru precipitata sul povero Filandro? L' Authority, da parte sua, ha contestato al concessionario una violazione delle regole d' accesso e di svolgimento delle attività lavorative in ambito **portuale**. Da verifiche sarebbe emerso che Filandro era entrato in porto con un pass da visitatore ed è invece morto lavorando su un natante con la Cooperativa "Modulus", che operava in virtù di un contratto stipulato con Zen e i cui legali rappresentanti sono stati iscritti nel registro degli indagati dalla Procura di Palmi per omicidio colposo. All' indomani dei funerali del giovane, proprio sulle eventuali responsabilità si era aperta un' accesa polemica tra il sindaco Alessio e il commissario Agostinelli. Il Tar ha condannato l' Authority al pagamento delle spese (800 euro) e ha fissato per la trattazione di merito del ricorso l' udienza del 10 giugno 2020.



«Il nuovo terminalista Til-Msc punto di riferimento strategico»

GIOIA TAURO «Il **porto** di Gioia è il principale sistema economico della Calabria e deve rappresentare uno dei punti cruciali del Piano strategico della Città metropolitana in ambito produttivo e logistico. Occorre perciò dedicarvi tempo, impegno e risorse per far fronte alle tante questioni irrisolte». Lo ha affermato il presidente di Confindustria Reggio Calabria, Domenico Vecchio, intervenendo al tavolo promosso da Palazzo Alvaro e dall' Anci per la redazione del documento programmatico. «Oggi - ha aggiunto - il **porto** ha una movimentazione di 2,3 milioni di Teu l' anno, nettamente più bassa rispetto ai picchi massimi che l' avevano portato a diventare uno dei principali terminal del Mediterraneo. Ma gli ultimi dati Bankitalia segnalano una ripresa dei movimenti, coincisa con l' avvento del nuovo terminalista Til-Msc, che rappresenta un punto di riferimento assoluto e un partner strategico. L' arrivo delle nuove gru sulle banchine costituisce anche simbolicamente l' avvio di una nuova stagione che siamo certi contribuirà al rilancio del **porto**». Anche di questo si parlerà nel convegno "Gioia Tauro, il futuro passa dal territorio", che proprio su iniziativa degli industriali reggini si terrà oggi pomeriggio alle 16 nella sala "Fallara" alla presenza di rappresentanti del mondo istituzionale e produttivo. Sugli stessi argomenti è intervenuto anche Francesco Aiello, professore ordinario di Politica economica all' UniCal e componente ministeriale nel Comitato d' indirizzo della Zes Calabria: «La ripresa della movimentazione di container nel **porto** di Gioia - ha evidenziato - è l' esito della strategia aziendale della nuova governance. Il piano industriale di Mct è sia cospicuo (103 milioni di euro) che fortemente orientato all' utilizzo di strumentazione di ultimissima generazione. Il risultato 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». Tuttavia, Gioia Tauro non è solo trasbordo di container. È anche l' area più importante della Zes Calabria. «Sulla Zes - prosegue Aiello - si è avuta un' accelerazione con l' avvio delle procedure per accedere al credito d' imposta, ma non esiste lo sportello unico, le infrastrutture per l' accessibilità non sono state ancora finalizzate e non esiste alcuna attività che promuova Gioia Tauro agli investitori nazionali e internazionali. In tali condizioni, difficilmente quell' area attrarrà nuovi investimenti industriali». d.l. Il prof. Francesco Aiello sulla Zes: «Senza sportello non ci saranno investimenti»



Il Quotidiano della Calabria

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

GIOIA TAURO Il presidente di Confindustria Reggio

«Porto cruciale per il piano strategico metropolitano»

GIOIA TAURO - "Il porto di Gioia Tauro è il principale sistema economico della Calabria e deve rappresentare uno dei punti cruciali del Piano strategico della Città metropolitana in ambito produttivo e logistico. Occorre perciò dedicarvi tempo, impegno e risorse per far fronte alle tante questioni irrisolte". Lo ha affermato il presidente di Confindustria Reggio Calabria, Domenico Vecchio, intervenendo al tavolo promosso dall'amministrazione di Palazzo Alvaro e dall'Anci nell'ambito degli incontri sul territorio per la redazione del documento programmatico. "Oggi il porto ha una movimentazione di 2,3 milioni di Teu l'anno, nettamente più bassa rispetto ai picchi massimi che l'avevano portato a diventare uno dei principali terminal del Mediterraneo. Ma gli ultimi dati Bankitalia segnalano una ripresa dei movimenti, coincisa con l'avvento del nuovo terminalista Til-Msc, a cui siamo grati e che rappresenta, per questa presidenza della Confindustria, un punto di riferimento assoluto e un partner strategico. L'arrivo delle nuove gru sulle banchine - ha aggiunto l'ingegnere Vecchio - costituisce anche simbolicamente l'avvio di una nuova stagione che siamo certi contribuirà al rilancio del porto". Anche di questo si parlerà nell'ambito del convegno 'Gioia Tauro, il futuro passa dal territorio', che proprio su iniziativa degli industriali reggini si terrà oggi nella sala Fallara della città tirrenica (inizio ore 16) alla presenza di rappresentanti del mondo istituzionale e produttivo. Il presidente Vecchio, durante il vertice di palazzo Alvaro, ha sottolineato "il permanere di forti dubbi riguardo ai finanziamenti per le Zes". Poi, nel richiamare l'importanza di numerosi altri comparti per l'economia reggina, tra i quali l'edilizia e i servizi per l'ambiente, l'agroalimentare, la sanità e il turismo, ha manifestato "grave preoccupazione per i limiti del sistema infrastrutturale e per l'assenza di adeguati collegamenti aerei e ferroviari che impediscono lo sviluppo del territorio". Infine, il presidente di Confindustria Reggio Calabria ha espresso apprezzamento per il metodo di lavoro che la Città metropolitana, attraverso il consigliere delegato Fabio Scionti, ha inteso portare avanti per l'ascolto degli stakeholder in vista della redazione del piano strategico. Una scelta, quella della condivisione 'dal basso', che sono convinto sia la più idonea a realizzare un documento che risponda pienamente alle vocazioni del territorio e alle istanze provenienti dalle comunità locali".

The collage contains two main visual elements. On the left is a newspaper clipping from 'PIANA' with the headline 'Debellato il precariato' and a sub-headline 'Cala il numero di precari. Esulta il sindaco Coria, plaude l'Usb'. It features a photograph of a group of people. On the right is an advertisement for OVS Black Friday, featuring a heart-shaped graphic with '-20%' and the text 'TUTTO AL' and 'BLACK FRIDAY'.

La Nuova Sardegna

Olbia Golfo Aranci

L' Authority a muso duro: Sinergest sapeva da 15 anni

Deiana: «Non possono pensare di gestire alle stesse condizioni del passato» Onorato: «Il nostro progetto proietta la città al centro del Mediterraneo» fronte del porto

GIANDOMENICO MELE

OLBIA Il progetto Sinergest arriva davanti all' **Autorità portuale** della Sardegna. Questo pomeriggio nella sede dell' **Adsp** all' Isola Bianca si discuterà per la prima volta del project financing per la gestione del porto di Olbia. Dopo settimane di stallo, polemiche, accuse e repliche, si entra nel vivo del futuro di uno dei porti più importanti d' Italia. Un appuntamento al quale la Sinergest arriva con una squadra nutrita di dirigenti e con un input preciso da parte della proprietà. «Abbiamo presentato un progetto che cambierà il volto del porto e del waterfront di Olbia, costruendo quello che sarà un fiore all' occhio per i traghetti e soprattutto con la creazione di un nuovo terminal crociere - sottolinea Achille Onorato, amministratore delegato di Moby spa -. Abbiamo a cuore il futuro di Olbia e della Sardegna, siamo dei terminalisti affermati e per questo abbiamo presentato un progetto che mira ad aumentare i traffici in Sardegna soprattutto per attrarre le crociere, che oggi hanno bisogno di servizi all' avanguardia e dedicati come quelli che abbiamo proposto. Il nostro progetto non solo proietterà Olbia al centro del Mediterraneo, ma sarà il volano per una città già oggi colpita da alcune crisi importanti, per creare dei nuovi posti di lavoro e allungare notevolmente la stagione turistica». La Port **authority**. «Il modo in cui questa vicenda è stata gestita non aiuta a dialogare, per farlo bisogna essere in due. Anche se io antepongo sempre l' esigenza di trovare punti di convergenza, non si possono usare strumenti di sollecitazione che vadano oltre i limiti». Massimo Deiana, presidente dell' **Autorità portuale**, non usa giri di parole. Più che tirato per la giacchetta, è stato spinto in diverse direzioni. In un meccanismo centrifugo che ha visto la polemica prendere il sopravvento, soprattutto durante il consiglio comunale di Olbia. Una sede politica che poco si prestava ad affrontare questioni tecniche. «Credo sia stato scorretto parlare di questo tema in consiglio comunale a Olbia senza che io fossi stato invitato, senza che ci fosse un vero contraddittorio - sottolinea Deiana -. Io comunque ho solo due obiettivi: mantenere inalterato, anzi se possibile migliorare, il livello dei servizi portuali. Poi garantire il numero e la qualità delle professionalità attualmente in forza alla Sinergest». Il project financing. All' incontro Sinergest sarà rappresentata da Settimo Nizzi, sindaco di Olbia e presidente proprio della società, Massimo Mura, ad di Tirrenia e Matteo Savelli, ad di Toremar, nonché responsabile della portualità per il gruppo Moby. «Oggi esamineremo il progetto Sinergest, ma è solo un primo approccio: ci sono 90 giorni di tempo, potremmo considerarlo irricevibile come chiedere delle integrazioni. La procedura è questa - spiega Massimo Deiana -. Voglio solo dire che sono irritato perché nel corso di questa delicata procedura amministrativa, la vicenda è stata politicizzata. Ricorderei a tutti che mi sono astenuto, chiamato a riferire davanti alla seconda e quarta commissione del Consiglio regionale, dal discutere dettagli sul progetto Sinergest. Qui si parla per creare tifoserie. Sinergest sapeva da 15 anni che nell' agosto 2018 sarebbe scaduta la concessione. Non possono pensare di poter gestire il porto alle stesse condizioni del passato, la legge lo vieta».



L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Inchiesta. Oggi a Olbia faccia a faccia tra i presidenti nella sede dell' Autorità portuale

«Sinergest ha costi fuori controllo»

Deiana contesta Nizzi: «In Consiglio populismo da quattro soldi»

La foto di gruppo che benedice l'accordo tra vertici Sinergest e sindacati intorno al tavolo della sala giunta, al presidente dell' **Autorità** portuale Massimo Deiana non è piaciuta per nulla. E l'aria di burrasca incalza sul fronte del porto, alla vigilia dell'incontro tra l'ente e la società. «L'ho trovato un gesto inappropriato e non rispettoso», commenta Deiana. «Qualche giorno fa, nell'audizione in Consiglio regionale, non ho voluto fare nessuna anticipazione sulla proposta che abbiamo ricevuto. È una questione di rispetto per l'interlocutore. Illustrare il piano ai sindacati per cercarne il consenso, ha il solo scopo di scatenare le tifoserie. Come è avvenuto nel Consiglio comunale di qualche giorno fa». **Cosa non andava in quel dibattito?** «L'assenza di contraddittorio, per esempio. L'argomento necessita di un confronto serio, non di populismo da quattro soldi». **Quali sono le priorità per l' **Autorità** portuale?** «Il mantenimento della funzionalità dei servizi del porto e della forza lavoro. Gli effetti sociali avrebbero dovuto essere discussi nella sede più opportuna che è il comitato di gestione del quale il Comune di Olbia ha deciso di non far parte, una scelta che non mi trova d'accordo». **Ci sono spiragli per un accordo?** «Si può discutere di tutto. Si possono individuare percorsi leciti e sostenibili, che non siano proroghe o contratti ponte. Ma non si può pretendere di perpetuare un modello di gestione fortemente inefficiente». La cifra di un milione e 900 mila euro l'anno come corrispettivo per i costi di gestione è stata giudicata troppo bassa. Può essere rivista? «Ribadisco che siamo pronti a discutere. Ma può anche essere che Sinergest trovi la cifra troppo bassa perché ha costi fuori controllo. Ci sono elementi da rivalutare, spazi enormi non utilizzati, servizi che non sono all'altezza. Per esempio, io trovo che ci siano eccessi nell'instradamento. Cinquanta persone d'estate sono utilizzate come birilli per svolgere una funzione che sarebbe svolta in maniera più efficace da impianti automatici di segnalazione luminosa». Ma con un costo sociale alto. «No. Il personale della Sinergest può essere utilizzato in un altro modo, magari più efficace e redditizio. Per esempio, facendo fruttare i parcheggi per i semirimorchi che diventano fonte di reddito». Tra i vostri timori, c'è la crisi finanziaria del socio di maggioranza, il gruppo Onorato? «No. È un elemento che non ha rilevanza in questa vicenda». I sindacati sollecitano l'escavo della canaletta. Perché non è stato fatto? «Sappiamo bene che è necessario e i sindacati sanno perfettamente che non dipende da noi se ancora non è stato fatto». **In Consiglio comunale si è detto che il porto di Olbia è trascurato da quando la sede dell' **Authority** è a Cagliari. Cosa c'è di vero?**



L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

«Assolutamente nulla. Fa parte di quella narrazione fatta per scatenare le tifoserie. Basta guardare i conti. Le maggiori entrate dell' **Autorità di sistema** non arrivano da Olbia ma da Sarroch. Ma su Olbia, per il suo ruolo, si investe moltissimo». Caterina De Roberto.

L'Unione Sarda

Olbia Golfo Aranci

Inchiesta. Ad Arbatax 7 imprese con numeri paragonabili solo allo stabilimento Saipem

Nautica, aziende dimenticate crescono

Progetti innovativi, 150 addetti e i fondi fantasma per le infrastrutture

In questa storia, cominciata undici anni fa, c'è un lieto fine. Il 4 giugno 2008 la giunta guidata da Renato Soru approvò il programma di infrastrutturazione dei 13 ettari delle aree ex Cartiera con l'obiettivo di realizzare un polo produttivo della nautica. Il finanziamento complessivo annunciato era di 12,35 milioni di euro. Cinque milioni di euro sarebbero serviti per la darsena tecnica, 3,97 milioni per la viabilità, 1,7 milioni di euro per locali tecnici con cabina elettrica di trasformazione e impianti di acquisizione dell'energia a 15 mila Volt. Undici anni dopo dei soldi promessi nessuna traccia. Ma nonostante la politica e le sue promesse la nautica non è alla deriva. Il settore può contare su sette aziende, comprese quelle del settore rimessaggio 150 addetti. Numeri paragonabili solo allo stabilimento Saipem. Cercasi gru Luciano Balloi, 50 anni, cotitolare di BMetal, è persona ottimista: ««Non è stato fatto alcun investimento, non si sa neppure che fine abbiano fatto questi soldi, eppure noi continuiamo a lavorare, seppure tra mille problemi». L'azienda di Baccasara può contare su 35 addetti nel settore nautica, 70 con la carpenteria. In questi giorni è alle prese con un piccolo enorme problema, emblematico della totale assenza di infrastrutture. «Stiamo costruendo un'imbarcazione lunga trenta metri e larga dieci - prosegue Balloi - tutto bene, non fosse che il travel lift in porto può tirare su barche larghe fino a nove metri. Dovrò quindi far arrivare delle gru per fare le prove a mare, poi ritirare su la barca, fare gli accorgimenti del caso e rimetterla in mare». Da cinque anni il cantiere funziona a pieno regime. «Non c'è stata crisi e nonostante tutto non ci fermiamo. Abbiamo buone prospettive di sviluppo», conclude. Banchine out Complessivamente le imprese della nautica assicurano centinaia di buste paga e nella zona industriale di Baccasara fabbricano prototipi tra i 32 e i 41 metri. Nelle aziende il lavoro gira a meraviglia, i problemi cominciano appena i prototipi mettono la prua fuori dai capannoni. In porto due banchine su 4 sono fuori uso, mancano travel lift e vasche di varo. Manca tutto, perfino il necessario. Per le infrastrutture dello scalo rifugio, come viene tutt'ora classificato, ci sarebbero a disposizione 13 milioni di euro. Il problema (che pare di difficile soluzione) sembra riuscire a spendere questi soldini. Simone Loi.



Villaputzu. Sinergia con il Comune per completare i servizi per i diportisti

Porto Corallo, nuova gestione

Scalo turistico alla società che amministra anche Arbatax

Una nuova Arbatax a Villaputzu, perlomeno dal punto di vista del porto turistico. Ad aggiudicarsi la gestione dello scalo di Porto Corallo, dopo due anni di gare infruttuose, è stata la Turismar di Franco Amendola con una offerta di 126mila euro (più 48mila di canone annuo). Contratto per un anno: nel 2020 scadono le concessioni demaniali che dovranno essere rinnovate. La Turismar gestisce il porto di Arbatax dal 1997 e adesso vuole replicare quel modello nel Sarrabus. Il modello «L' idea è di strutturare Porto Corallo come Arbatax - ha spiegato Amendola - visti anche gli ottimi risultati in questi 22 anni. A mio avviso adesso Villaputzu è al 30 per cento delle sue potenzialità. Bisogna mettere ordine, partire con i servizi di qualità e renderlo fruibile alle famiglie con i bambini». Per far questo «installeremo subito una lavanderia, limiteremo gli accessi alle vetture e penseremo al decoro su tutti i fronti, iniziando dal verde». Altro punto fondamentale il collegamento con il paese, i diportisti cioè avranno la possibilità di noleggiare bici, auto e moto per visitare Villaputzu. Una scommessa Amendola spiega che il porto di Villaputzu, viste le difficoltà da parte del Comune nell' assegnarlo (il Municipio deteneva il 100 per cento delle quote della Marina, la società partecipata del Comune che sino ad oggi aveva gestito lo scalo), è una scommessa non facile ma che è certo di vincere: «Quando si rileva una società non si è mai tranquilli. Devo ammettere che sono stato invogliato dall' atteggiamento del Comune che sta puntando sulla riqualificazione del porto e del lungomare. Sono sicuro che lavoreremo in sinergia, così come Porto Corallo lavorerà in sinergia con Arbatax». La sinergia Fra i motivi che hanno spinto Amendola ad imbarcarsi in questa nuova avventura anche «il fatto che rispetto a Tortoli è molto più vicino a Cagliari. Avviciniamo Arbatax e Villaputzu e, allo stesso tempo, entrambi ci avviciniamo a Cagliari». Idee chiare sui dipendenti («Non ho intenzione di mandare a casa nessuno»), meno sul direttore («Potrebbe essere di Villaputzu se lo trovo, altrimenti arriverà da Arbatax»). Tra gli obiettivi c' è poi quello di «far crescere i cantieri esistenti e formare le figure professionali». Il Comune Soddisfatto il sindaco Sandro Porcu: «Crediamo questa sia davvero la svolta per Porto Corallo, Villaputzu e il Sarrabus perché solo un privato ha gli strumenti per trasformare il nostro porto in un gioiello. E la Turismar è una società seria. Nei prossimi giorni partiranno i lavori per ultimare i fabbricati che ospiteranno tutti i servizi». Gianni Agus.



Sviluppo aree portuali Una rotta per l' Authority

milazzo Riqualficazione e valorizzazione dei Molini Lo Presti ; porto turistico; dragaggio dei fondali, accordo di programma per tour Milazzo nei pacchetti delle compagnie crocieristiche, valorizzazione degli immobili di molo Marullo. Sono le proposte che gli operatori economici milazzesi ed i rappresentanti del gruppo "Amiamo Milazzo" chiedono al nuovo presidente dell' **Autorità di sistema**, Mario Mega dopo aver verificato che lo scalo mamertino è sostanzialmente escluso dai futuri programmi di intervento. «Nell' ultima riunione - sottolinea Maurizio Capone - il commissario De Simone ha tracciato le linee dei futuri investimenti anche in considerazione dell' avanzo di amministrazione del bilancio 2018 di ben 112 milioni di euro che saranno in parte investite nel Piano operativo triennale 2019/21. Piano che però prevede poco o nulla per Milazzo. Ecco che c' è la necessità di dare una priorità al nostro scalo che dal punto di vista economico ha un ruolo trainante per la stessa **Autorità di sistema**, in virtù degli introiti che giungono dal traffico commerciale ed in particolare dalla movimentazione merci della Raffineria e della Duferdofin». Considerazioni, quelle del Comitato, che da tempo sono oggetto di una battaglia da parte del consigliere Antonio Foti che rivendica «il diritto delle comunità locali siciliane, in questo caso Messina-Milazzo, di vedere investiti sui propri territori, almeno in parte, i canoni e i proventi frutto di concessioni e di attività che incidono profondamente sulla qualità della vita del nostro comprensorio». «L' Authority di Milazzo e Messina - aggiunge - ha fruttato Iva per quasi un miliardo l' anno conseguendo il sesto posto assoluto in Italia. L' asse Milazzo-Messina, con Milazzo, assoluto protagonista, grazie alla Raffineria, è preceduto in questa graduatoria fiscale solo da colossi delle merci quali i porti di Genova (23,69 %), Augusta (15,57%), Livorno (9,15%), Venezia (8%). Ecco perché occorre proseguire la battaglia e non arrendersi». La disponibilità al confronto manifestata al sindaco di Milazzo prima e al consiglio comunale dopo dal neo presidente comunque lascia ben sperare per aprire un confronto che possa indirizzare un piano di sviluppo per lo scalo mamertino che sino ad ora è stato beneficiato in prevalenza per interventi sulla terraferma piuttosto che a mare. Strutture, investimenti, flussi di traffico e altro: potenzialità e attese.



Assoluto bisogno di infrastrutture

L' Isola dei cantieri fermi, siamo l' ultima regione per l' utilizzo di fondi europei

Letizia Barbera Messina Sicilia terra di incompiute: su 521 opere 154 sono bloccate. Nel mezzo corre un fiume di denaro non speso che relega l' Isola all' ultimo posto tra le regioni italiane per l' utilizzo dei fondi europei. Opere che cominciano ma non vedono una fine, che fanno della Sicilia la regione con meno infrastrutture d' Europa. Dall' ultima rilevazione del ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture mentre al livello nazionale si registra una contrazione (-15.6%), in Sicilia il dato aumenta dal 25% del 2017 al quasi 30% del 2018. Il dato poco confortante è della Cgil Sicilia emerso durante il dibattito dal tema "Infrastrutture fisiche e immateriali per ridisegnare lo sviluppo della Sicilia" che si è tenuto nel salone degli Specchi dell' ex Provincia regionale nell' ambito del terzo appuntamento con i laboratori per il lavoro della Cgil. Non si è parlato solo di infrastrutture ma anche di digitalizzazione. «Senza ferrovie e Anas il Sud non riparte - avvisa Vincenzo Colla, vice segretario nazionale della Cgil -, abbiamo bisogno di investimenti». Nel suo intervento basato sugli aspetti economici ricorda che per gestire la sfida della digitalizzazione occorre «prima il sapere e la conoscenza altrimenti si fanno le cattedrali nel deserto». L' auspicio è che finalmente ci sia una politica che discuta di come si fa sviluppo, vorrei parlare - insiste Colla - di uno Stato 4.0». Sul tema delle infrastrutture si è invece soffermato Alfio Mannino, segretario generale della Cgil Sicilia che ha aperto l' incontro: «Abbiamo la necessità di interventi immediati e le risorse nella nostra disponibilità devono essere spese bene se vogliamo cambiare il volto della Sicilia». Lo sguardo non è

solo a strade, autostrade e ferrovie ma anche ai porti con il ruolo dell' **Autorità portuale** e l' aiuto che potrebbe venire dalla creazione delle Zes. Anche per Giovanni Mastroeni, segretario provinciale della Cgil lo sviluppo deve passare attraverso quello che definisce uno «choc infrastrutturale». Per Mastroeni, «è fondamentale un piano straordinario per la messa in sicurezza del territorio, il Sud ha bisogno di più risorse». Sulle risorse non spese si è soffermato il segretario generale della Fillea regionale, Mario Ridolfo: «Quando si parla di infrastrutture di solito si pensa alle strade - ha detto -, basta guardarle per farsi un' idea dello stato delle infrastrutture siciliane». Secondo il segretario della Fillea regionale il tema principale non è tanto avere le risorse ma riuscire a spenderle: «Complessivamente, in termini di pagamento, siamo al 17,69% cioè pagamenti per 900 milioni di euro a fronte di risorse programmate di 5 miliardi, 93 milioni di euro». Ha anche ricordato le risorse a disposizione ed ancora non spese per i quattro Patti per lo sviluppo in Sicilia. «Tutto questo avviene - dice - in una regione che ha visto crollare nell' ultimo decennio i consumi delle famiglie (9,2%) e le spese alimentari (14%). E in cui il 40% delle famiglie è a rischio povertà». Degli investimenti per la Sicilia orientale di Rfi e del completamento del raddoppio ferroviario Catania-Messina ha invece parlato Salvatore Leocata, della direzione investimenti area sud di Rfi: «A breve avremo l' approvazione del progetto della Messina-Catania, è l' investimento più importante del Mezzogiorno per 2 miliardi e 300 milioni e consentirà una nuova linea, ma anche una stazione per Taormina che sarà interrata, moderna e che potrà essere collegata direttamente con l' aeroporto e con Messina». Il segretario generale della Filt Sicilia, Franco Spanò ha messo in evidenza «la necessità di una straordinaria politica dell' infrastrutturazione in grado di intercettare gli investimenti in un mercato sempre più globale» mentre Maurizio Rosso, segretario della Sicilia ha affrontato il tema della digitalizzazione: «Restare alla



Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

periferia del mondo digitalizzato vuol dire uccidere la nostra economia, nessun Paese è mai cresciuto senza massicci interventi nell'istruzione e nella ricerca». Blu Jet, sciopero oggi il sit-in Astensione dal lavoro per l'intera giornata, fino alle 21. Prosegue la mobilitazione dei marittimi della società Blu Jet di Rete Ferroviaria italiana che espleta il collegamento veloce tra le sponde dello stretto di Messina. La protesta, cominciata ieri sera, stamane sfocerà in un sit-in, alle 10, davanti alla sede dell'Ispettorato del lavoro di Messina in via Ugo Bassi, dove si chiederà l'intervento dell'ente a tutela dei diritti sacrosanti dei lavoratori al fine di evitare un pericoloso dumping contrattuale all'interno del Gruppo Fs. Nelle due precedenti azioni di sciopero indetto da Filt Cgil e Ultrasporti le percentuali di adesione sono state di oltre il 90% per una vertenza che è considerata dai sindacati «di fondamentale importanza per l'Area dello Stretto e per l'Intera galassia del Gruppo Fs».

Messina e la Zes: le nozze si faranno

Il presidente dell' Authority Mega scrive al sindaco: il progetto del Comune è stato accolto

Lucio D' Amico «Anche il Comune di Messina avrà la sua Zona economica speciale». Esulta il sindaco De Luca dopo aver ricevuto la comunicazione da parte del presidente dell' Autorità di sistema portuale Mario Paolo Mega. «La cabina di regia della Zes - è quanto scritto nella lettera resa pubblica dal sindaco - ha preso atto della valutazione della Commissione che ha esaminato le richieste dei Comuni. Tra le istanze approvate c' è la richiesta del Comune di Messina per l' Innovation Hub. È stato rilevato che l' istanza è stata ben motivata e coerente con il bando». De Luca esulta per una serie di ragioni: «La Zes a Messina è una grande opportunità di crescita e di investimenti, nell' ottica del rilancio che l' attuale Amministrazione ha intrapreso, in discontinuità con il passato. Con tale strumento innovativo che prevede agevolazioni fiscali per chi vuole puntare sul nostro territorio, di certo ci saranno condizioni migliori per promuovere uno sviluppo integrato e creare occupazione». Ma questo, seppur tra i più importanti, è solo uno degli aspetti della vicenda. L' altro è sicuramente quello riguardante il progetto di valorizzazione dei principali edifici che gravitano sulla cortina del porto: il Comune, infatti, punta sulla riqualificazione degli immobili che un tempo erano adibiti a Magazzini generali, Silos granai, Casa del portuale e Mercato ittico. È il progetto sul quale ha scommesso l' assessore Carlotta Previti e che sta andando avanti grazie al finanziamento con risorse comunitarie. Qui sorgerà l' i-Hub, il primo Parco scientifico e tecnologico della città di Messina che, nelle intenzioni dell' Amministrazione, godendo anche dei benefici della Zona economica speciale, dovrà attrarre investimenti da parte di grandi e prestigiosi marchi e aziende multinazionali. E qui finalmente dovrebbe essere risanata una porzione vitale del centro cittadino che da decenni è sottoutilizzata, se non completamente lasciata nell' abbandono e nel degrado. Il neopresidente dell' Authority intanto sembra avere le idee sempre più chiare sul percorso che si sta delineando per i prossimi anni, come conferma l' intervista rilasciata a "Port News", la rivista specializzata delle Autorità di sistema portuale. «Riconsiderare assieme al ministero delle Infrastrutture l' organizzazione della piattaforma logistica nazionale; lavorare per rafforzare il ruolo di intermediazione di **Assoporti** presso i consessi nazionali ed europei; liberare le Autorità portuali dai gravami autorizzativi che oggi ne rallentano la capacità di azione». Queste le priorità da affrontare nel breve e medio periodo, secondo Mega, il quale ha sottolineato al direttore di "Port News" come quella dello Stretto sia la prima Autorità «ad avere al suo interno sia i porti di origine che quelli di destinazione dei propri traffici». In riferimento proprio ai porti di Messina, Milazzo, Villa San Giovanni e Reggio Calabria, il presidente ribadisce: «Occorrono nuove infrastrutture per supportare i nostri traffici principali, ovvero rotabili e passeggeri. Abbiamo bisogno di piazzali e di un sostanziale ammodernamento delle reti viarie e ferroviarie, anche per impedire che il traffico commerciale proveniente dagli scali marittimi vada ad impattare su quello veicolare delle città portuali». E, dunque, adeguamento infrastrutturale ma non solo: Mega crede davvero nella possibilità che le Zes diventino il motore dello sviluppo economico dei porti e delle città di riferimento. L' attenzione ai territori che insistono nell' area di competenza della Port Authority è un concetto che il presidente ha ribadito fin dal giorno della sua prima conferenza stampa nella sede di via Vittorio Emanuele: «Grazie alla nuova Autorità - sottolinea nell' intervista all' organo di stampa nazionale - gli amministratori locali delle realtà che si affacciano sullo Stretto hanno la possibilità di intervenire in modo innovativo nella definizione di politiche di area a sostegno delle proprie città».



Gazzetta del Sud

Messina, Milazzo, Tremestieri

Ed «è fondamentale curare fin dall' inizio il rapporto con la Calabria: ne ho già cominciato a parlare con il sindaco di Villa San Giovanni e presto affronterò l' argomento anche con il primo cittadino di Reggio Calabria: occorre trovare una soluzione condivisa che garantisca la piena integrazione e connessione dei flussi di traffico tra la Sicilia e il Continente. Quando sarà pronto il nuovo porto di Tremestieri e tutto il traffico sarà spostato a Sud, occorrerà trovare una nuova interfaccia anche in Calabria». Prima rigaseconda rigaterza riga.

Messina: De Luca, 'città avrà la sua Zes'

Palermo, 27 nov. (Adnkronos) - "Anche il comune di Messina avrà la sua Zona economica speciale". Ad annunciarlo è il sindaco della città sullo Stretto Cateno De Luca dopo aver ricevuto una comunicazione dal presidente dell' **Autorità portuale** dello Stretto Mario Mega che ha ufficializzato la nomina. "La cabina di regia della Zes - si legge nella comunicazione - ha preso atto della valutazione della Commissione che ha esaminato le richieste dei Comuni. Tra le istanze approvate c'è la richiesta del Comune di Messina per l' innovation hub. È stato rilevato che l' istanza è stata ben motivata e coerente con il bando". Soddisfazione da parte del sindaco secondo cui la Zes "è una grande opportunità di crescita e di investimenti, nell' ottica del rilancio che l' attuale amministrazione ha intrapreso, in discontinuità con il passato. Con tale strumento innovativo - afferma De Luca - che prevede agevolazioni fiscali per chi vuole puntare sul nostro territorio, di certo ci saranno condizioni migliori per promuovere uno sviluppo integrato e creare occupazione". Più Visti Banca Ifis, dal 2020 energia pulita nelle 35 sedi e filiali Libri: in arrivo 'Sommelier coach' di Gennaro Buono Ricerca: Anelli, 'nomina Ricciardi a Human Technopole orgoglio per Università Cattolica' (2) Ex Ilya: Conte, 'grande apertura Mittal ma per ora incassato nessun risultato'

The screenshot shows the article page on 'IL FOGLIO'. The title is 'Messina: De Luca, 'città avrà la sua Zes''. The date is 27 November 2019 at 20:33. The article text is partially visible, matching the main text on the left. On the right side, there is a 'PIÙ VISTI' (Most Viewed) sidebar with several items, including 'Banca Ifis, dal 2020 energia pulita nelle 35 sedi e filiali', 'Libri: in arrivo 'Sommelier coach' di Gennaro Buono', 'Ricerca: Anelli, 'nomina Ricciardi a Human Technopole orgoglio per Università Cattolica' (2)', and 'Ex Ilya: Conte, 'grande apertura Mittal ma per ora incassato nessun risultato''.

Sicilia 20 News

Messina, Milazzo, Tremestieri

ZES a Messina, ora è ufficiale, Sindaco De Luca: "Opportunità di crescita, in sinergia si vince"

Anche il comune di Messina avrà la sua Zona Economica Speciale (ZES). Con un messaggio indirizzato al Sindaco, on. Cateno De Luca, il Presidente dell' **Autorità Portuale** dello Stretto, Mario Mega ha ufficializzato la nomina. 'La cabina di regia della ZES - recita la comunicazione - ha preso atto della valutazione della Commissione che ha esaminato le richieste dei Comuni. Tra le istanze approvate c'è la richiesta del Comune di Messina per l'innovation hub. È stato rilevato che l'istanza è stata ben motivata e coerente con il bando. A presto Soddisfazione da parte del Sindaco Cateno De Luca, per il quale la ZES a Messina "è una grande opportunità di crescita e di investimenti, nell'ottica del rilancio che l'attuale amministrazione ha intrapreso, in discontinuità con il passato. Con tale strumento innovativo che prevede agevolazioni fiscali per chi vuole puntare sul nostro territorio, di certo ci saranno condizioni migliori per promuovere uno sviluppo integrato e creare occupazione".



Il megatunnel palermitano: grandi opere sì, purché inutili

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. Per l' occasione, al cospetto di giornali e televisioni, convocati 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 Maredolce, 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 quattro corsie, per la gioia degli abitanti dei palazzi e dei fedeli della chiesa prospicienti 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 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



Rosalio

Palermo, Termini Imerese

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. Ulteriori approfondimenti su www.siciliainprogress.com . (in collaborazione con Palermo in Progress)

Il Dragone ai raggi Xi Così nasce l'ItalCina

Gennaro Sangiuliano* - Xi Jinping atterra a Roma con due Boeing 747 di Air China. Non ne basta uno perché la delegazione che solitamente accompagna l'imperatore è composta da cinquecento persone. Oltre a una schiera di guardie del corpo, ci sono due medici, due cuochi, un assaggiatore di pietanze, vari interpreti, e poi (...) (...) diplomatici, funzionari ministeriali, big del partito, capi di aziende pubbliche e di istituzioni culturali... La «corte imperiale» rivolge una singolare richiesta al cerimoniale italiano: quella di contingentare il numero delle mani che Xi dovrà stringere nei suoi incontri... Troppe mani strette significano troppa fatica per il leader, ne bastano una decina a incanto. L'ultima volta del presidente cinese in Italia era stata il 16 novembre 2016, quando, in transito verso il Perù, si era fermato in Sardegna per cenare con l'allora premier italiano Matteo Renzi, all'hotel Fort Village di Santa Margherita di Pula, in provincia di Cagliari... Renzi domandò a bruciapelo a Xi: «Quando arriverete alla democrazia? Ci sarà un processo che vi condurrà a questo traguardo?». Il presidente cinese, che non perde mai la sua aria serafica, replicò: «Democrazia? E perché? Se vedo quello che è successo in Gran Bretagna con Brexit, quello che è successo alla Clinton, e quello che potrebbe succedere a lei con il referendum, mi domando: la democrazia è la soluzione miglior e?». La visita di Xi Jinping ha soprattutto un obiettivo chiave, quello di coinvolgere l'Italia nella rete della Via della Seta. Al progetto, che come sappiamo punta a ridisegnare gli equilibri economici globali, hanno già aderito altri Paesi europei come il Portogallo e l'Ungheria, ma è la presenza dell'Italia, Paese del G7, a preoccupare gli alleati, primi tra tutti gli Stati Uniti... Il Memorandum che il premier italiano Giuseppe Conte firma a Villa Madama con Xi Jinping fornisce una cornice giuridica a 29 accordi, articolati in 10 intese tra aziende private e 19 tra soggetti istituzionali, per un valore di almeno 7 miliardi di euro. Quando, nel marzo 2019, Xi sbarca a Roma, un pezzo d'economia italiana ha già assunto i colori della Cina, visto che le aziende possedute da investitori cinesi sono ormai 641, una parte non irrisoria della produzione interna, pari a 8,4 miliardi del Pil nazionale. L'investimento, a partire dal 2000, di 16,2 miliardi di euro, rappresenta la terza quota in Europa, dopo Germania e Gran Bretagna... Non è un'esagerazione affermare che quando si parla di «proprietà cinese» in realtà ci si riferisce a Xi Jinping in persona, perché la Cina, nel perseguire il suo programma di acquisizioni nel mondo, utilizza prevalentemente la State-owned assets supervision and administration commission of the State council (Sasac), la holding che gestisce una grossa fetta delle aziende statali e che opera direttamente alle dipendenze del Consiglio di Stato... Si calcola che disponga di un patrimonio pari a 161 trilioni di yuan (26 trilioni di dollari)... La sera del 20 marzo 2015 il consiglio d'amministrazione di Camfin, la holding che controlla la Pirelli, decideva l'ingresso nel capitale dei cinesi. Ad agire è la ChemChina (China National Chemical Corporation), impresa creata nel 2004... Al momento, l'italianità di Pirelli appare salvaguardata, ma gli esperti si domandano quanto durerà. L'esperienza vuole che gli uomini di Pechino prima facciano un garbato apprendistato, poi passino direttamente al comando... Gli investimenti cinesi in Europa provengono quasi esclusivamente da capitale pubblico, dello Stato. Molte imprese vengono schermate, nel senso che, all'apparenza, si presentano come soggetti di natura privata, con un board e un amministratore, mentre in realtà si tratta di selezionati funzionari



Il Giornale

Focus

del partito che agiscono sotto diretta indicazione dell' apparato del Pcc. Da tempo la Cina è entrata in settori strategici e redditizi... La People' s Bank of China è la Banca centrale cinese, l' equivalente della Banca d' Italia e della Federal Reserve negli Stati Uniti: possiede (considerando che i valori oscillano) il 2,005 per cento di Intesa San Paolo, tra i principali gruppi bancari del nostro Paese, detiene il 2,014 per cento del Gruppo Generali, primo gruppo assicurativo in Italia e tra i più rilevanti al mondo. Ancora, ha acquistato il 2,102 per cento di Eni, una delle maggiori aziende energetiche al mondo e gioiello italiano, così come il 2,071 per cento di Enel, principale operatore elettrico nazionale e seconda utility quotata in Europa. Il quadro delle partecipazioni nel settore energetico si completa con il 2,01 per cento di Terna, operatore delle reti elettriche in Italia e primo in Europa per chilometri di linee gestite. Sempre nel settore bancario, People' s Bank of China possiede il 2,005 per cento di Unicredit e il 2,010 per cento del Monte dei Paschi di Siena. A completare il quadro dei «possedimenti» c' è Telecom Italia S.p.A. che, nonostante le molte problematiche degli ultimi decenni, è pur sempre il settimo gruppo economico italiano per fatturato, strategico nei servizi di telefonia e possessore di Tim. People' s Bank of China ne possiede il 2,081 per cento. Cdp Reti S.p.A. è l' importante veicolo societario della Cassa Depositi e Prestiti che gestisce partecipazioni in Snam, Italgas e Terna. State Grid Corporation of China, colosso statale dell' energia con 2,1 miliardi di euro, ha acquistato il 35 per cento di Cdp Reti. Non ci sono solo le grandi imprese strategiche nel portafoglio delle acquisizioni cinesi, ma anche marchi simbolo del Made in Italy. È entrato nell' orbita del dragone anche il gruppo Ferretti, tra i maggiori produttori mondiali di yacht di lusso, che tra l' altro controlla il marchio dei famosi motoscafi Riva... La Zhongneng Vehicle Group si è assicurata il controllo della Moto Morini, storico marchio delle due ruote, fondato nel 1937, celebre per i suoi prodotti di successo negli anni Cinquanta e Sessanta. Così il gruppo di elettrodomestici Haier, che ha la sua testa a Qingdao, nello Shandong, ha conquistato la Candy... Secondo alcune statistiche, sono quasi seimila le aziende cinesi che si sono consolidate nel comparto tessile. La Cina ha messo le mani anche sul nostro sistema logistico, in particolare i porti. Quello di Trieste è indicato come un terminale della Via della Seta, mentre quello di Napoli è un varco di ingresso per le merci cinesi... L' anomalia non è data dalla natura di questi investimenti così diffusi, quanto dal fatto che la People' s Bank è la Banca centrale di Stato cinese. È come se la Banca d' Italia, la Bce o la Fed andassero a comprare quote di aziende in Cina. Cosa che, tra l' altro, il governo di Pechino non consentirebbe mai... *direttore del Tg2

Il Manifesto

Focus

Nel Mediterraneo è urgente limitare le emissioni navali

La Conferenza di Atene, che si è tenuta nei giorni scorsi, chiede che gli stati litoranei del Mediterraneo sostengano la designazione di un' area di controllo delle emissioni navali. Secondo la rete di Ong «ECAMed» un monitoraggio condiviso delle emissioni di zolfo e azoto potrebbe evitare fino a 6.200 decessi prematuri e far risparmiare da 8 a 14 miliardi di euro di costi sanitari in tutte le economie costiere. «Mentre molte nazioni bagnate dal mare come Francia, Italia e Spagna hanno già espresso un forte sostegno al progetto di un ECA mediterranea - ha spiegato Daniel Rieger, esperto di navigazione dell' associazione tedesca Nabu - i paesi con un forte legame con l' industria navale sono ancora restii ad aderire all' iniziativa. Le nuove norme sulle emissioni di zolfo della Organizzazione marittima internazionale entreranno in vigore il primo gennaio.

IL REPORTAGE

Norvegia, l'ecologia che respira petrolio

Il petrolio che arriva in Europa per arrivare in Europa...
Norvegia, l'ecologia che respira petrolio...
L'Espresso magazine advertisement: Regalati un anno di eco-giornalismo!...
L'Espresso magazine advertisement: Regalati un anno di eco-giornalismo!...
L'Espresso magazine advertisement: Regalati un anno di eco-giornalismo!...

Il Manifesto

Focus

La presidente della Commissione Ue Ursula von der Leyen LaPresse E MSF DENUNCIA I CAMPI PROFUGHI IN GRECIA

Su riforma di Dublino e porti chiusi la strada resta ancora in salita

Riforma di Dublino ma, prima ancora, l'avvio di un meccanismo di distribuzione dei migranti tra gli Stati membri in modo da non vedere più navi cariche di disperati attendere per giorni l'indicazione di un porto sicuro. E' lungo questo asse che la commissione guidata da Ursula von der Leyen dovrà provare a riscrivere le politiche europee sull'immigrazione, rese sempre più urgenti anche dalle condizioni drammatiche in cui sono costretti a vivere quasi 40 mila profughi sulle isole greche dell'Egeo. Sono almeno quattro anni, dalla crisi del 2015, che a Bruxelles si prova a rimettere mano al regolamento di Dublino senza mai approdare a nulla per gli interessi contrastanti delle varie capitali. Al punto che un buon testo che andava incontro alle esigenze dei Paesi di primo ingresso e approvato dal parlamento europeo nel 2017, è rimasto chiuso in un cassetto senza neanche essere discusso dal Consiglio europeo. Una situazione di stallo insopportabile, che però adesso potrebbe interrompersi. La Germania appare infatti determinata a raggiungere in tempi stretti un accordo tra gli Stati sulla una bozza di riforma del sistema di asilo europeo presentata da Berlino il 13 novembre scorso. Il testo - che potrebbe essere discusso al summit dei ministri dell'Interno del 2 e 3 dicembre prossimi, stabilisce il superamento del principio per cui la responsabilità di un migrante ricade oggi totalmente sul primo Paese nel quale mette piede e, pur prevedendo un primo esame della richiesta di asilo alla frontiera esterna, instaura un sistema obbligatorio di distribuzione dei profughi basato su quote stabilite in base alla popolazione di ogni Stato e sulla sua forza economica. La determinazione della Germania a superare un meccanismo giudicato «inefficace», come è spiegato nel documento fatto circolare informalmente nelle capitali, è dimostrata anche dalle pressioni che Berlino proprio in questi giorni sta esercitando sui partner europei chiamandoli a discutere la sua proposta. Una prima riunione è prevista per oggi con Francia, Belgio, Olanda, Lussemburgo, Austria, Svezia, Finlandia, Danimarca e Portogallo. Domani toccherà invece a Italia, Grecia, Spagna e Cipro i Paesi maggiormente coinvolti dagli arrivi dei migranti. Appare invece sempre più in salita la possibilità che altri Paesi entrino a far parte dell'accordo per la distribuzione dei migranti siglato a settembre alla Valletta da Malta, Italia, Francia e Germania. Nonostante l'ottimismo più volte manifestato dalla ministra dell'Interno Luciana Lamorgese, finora non si è registrata nessun'altra adesione oltre a quella già manifestata da tempo da Portogallo, Lussemburgo e Irlanda. La freddezza con cui la proposta è stata accolta prova quanto profonde siano ancora le divisioni tra gli Stati di fronte a una situazione che rischia invece di precipitare in una nuova emergenza, come dimostrano le condizioni di vita dei profughi in Grecia. Ieri il nuovo presidente dei MSF, Christos Christou, ha scritto una lettera ai leader europei dopo aver visitato i campi che si trovano sulle isole dell'Egeo dove vivono stipate come sardine 38 mila persone, 12 mila delle quali sono bambini. «Quello che ho visto - ha spiegato - è comparabile a quello che si vede in zone di guerra o colpite da catastrofi naturali».



Inondazioni, Cosa fanno negli altri paesi Proteggere le popolazioni dalle piene è costoso e complesso. Ma in molte città europee (e non solo) ci sono riusciti. Vediamo come

Non è poi così difficile arginare il mare

di Marco Angelillo Innalzamento del livello dei mari ed eventi meteorologici sempre più estremi stanno mettendo a dura prova le città costiere e quelle attraversate dai grandi fiumi, in tutto il mondo. Trecento milioni di persone saranno inondate da mari e oceani almeno una volta l'anno entro il 2050, anche potenziando le barriere fisiche (dighe, sbarramenti, marine). A finire sommerse sarebbero, tra le altre città, Giacarta, Mumbai, Dacca, Calcutta, Ho Chi Minh City, un terzo di New York e molte città europee. In Italia sono 40 le aree a maggior rischio, sulle coste dell' Alto Adriatico, in Abruzzo, Puglia, Liguria, Toscana, Lazio, Sardegna, Sicilia, Calabria. Questi e altri dati preoccupanti sono contenuti nel corposo rapporto " Il clima è già cambiato" dell' osservatorio CittàClima di Legambiente. Quali soluzioni adottare, allora, per proteggere le città dall' acqua? Si tratta di sfide estremamente difficili che presuppongono una pianificazione di lungo periodo e opere molto costose: per proteggere le coste Usa dall' innalzamento del livello del mare, secondo una stima recente, sono necessari oltre 400 miliardi di dollari. Tuttavia, soprattutto in Europa, molte opere idrauliche sono operative e funzionano bene. L' Olanda, si sa, convive da sempre con l' acqua. Il Piano Delta è il più grande sistema di difesa dal mare che esista al mondo e protegge l' area della foce del Reno, della Mosa e della Schelda. Comprende 13 opere idrauliche: tre chiuse, quattro barriere anti-mareggiata e sei dighe. Il principale elemento è costituito dalla diga di sbarramento Oosterscheldekering, una barriera lunga 8 chilometri, che protegge Amsterdam: un sistema ingegnoso, composto da 62 enormi paratie scorrevoli che possono chiudersi in 75 minuti. In condizioni atmosferiche normali, tali paratie rimangono aperte per consentire la sopravvivenza della flora e della fauna marine. Fa parte del Piano Delta anche la diga di sbarramento antitempesta Maeslantkering, all' imboccatura del Nieuwe Waterweg nel Mare del Nord: salvaguarda Rotterdam e il suo porto dalle inondazioni costiere. È costituita da due bracci mobili lunghi 210 metri che pesano, ciascuno, 6.800 tonnellate. La barriera del Tamigi è una struttura idraulica che regola il flusso del fiume omonimo a Woolwich Reach, a sud di Londra, ed è stata costruita fra il 1974 e il 1984. Protegge la capitale britannica dalle maree eccezionali. La struttura, disposta lungo i 520 metri della larghezza del fiume, divide la sezione fluviale in quattro canali larghi 60 metri, due più piccoli larghi 30 metri, tutti navigabili, e altri quattro larghi 30 metri non navigabili. Le paratie in acciaio possono ruotare su loro stesse per chiudere i varchi in caso di necessità: quando sono rialzate, le paratie principali sono alte quanto un edificio di 5 piani; ogni elemento pesa 3.300 tonnellate, ma impiega sol o 15 minuti a chiudersi. Nel 2011 a San Pietroburgo è stata inaugurata una diga colossale per proteggere la città dalle piene del fiume Neva, separandolo dal resto del Golfo di Finlandia. Si tratta della più imponente opera pubblica costruita in Russia negli ultimi anni e può resistere a piene di oltre 5 metri. Realizzata con l' aiuto di esperti olandesi, la diga è lunga 25,4 km e alta 8 metri. È sormontata da un' autostrada a sei corsie e comprende opere idrauliche, due canali navigabili da grandi imbarcazioni e sei passaggi larghi 300 metri che lasciano transitare l' acqua liberamente. In caso di allerta, sportelli e valvole vengono chiusi per formare una barriera totalmente ermetica. Le grandi opere di ingegneria idraulica, necessarie ad arginare il mare, devono



La Repubblica

Focus

essere affiancate da interventi capillari e puntuali nel territorio urbano ed extraurbano, negli alvei fluviali, nelle aree a maggior rischio idrogeologico. Per Gianfranco Becciu, docente di costruzioni idrauliche e marittime al Politecnico di Milano, c'è la necessità di « creare aree naturali esondabili, rendere permeabili superfici di strade e parcheggi, incentivare la trasformazione degli edifici con tetti e pareti verdi », Per quanto riguarda le città sul mare «serve un piano per arretrare, rispetto alla linea di costa, attività, edifici pubblici strategici e infrastrutture vitali come ferrovie e strade, anche se il rischio (per ora) è moderato». Non ha mezze misure Pietro Laureano, architetto e urbanista, consulente Unesco per gli ecosistemi in pericolo: « La città va ripensata nella sua dimensione verticale. Come una grande foresta, anche per l'ambiente urbano va considerato l'interscambio con atmosfera, suolo e sottosuolo. Occorre frammentare, favorire la captazione dell'acqua sui tetti, trasformare e riciclare l'acqua ». La parola d'ordine è rinaturalizzare, attraverso interventi diffusi, lasciando spazio al deflusso naturale delle acque. © RIPRODUZIONE RISERVATA