



ITALIAN  
PORTS  
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti  
mercoledì, 05 giugno 2019**



## Prime Pagine

05/06/2019	<b>Corriere della Sera</b> Prima pagina del 05/06/2019	8
05/06/2019	<b>Il Fatto Quotidiano</b> Prima pagina del 05/06/2019	9
05/06/2019	<b>Il Foglio</b> Prima pagina del 05/06/2019	10
05/06/2019	<b>Il Giornale</b> Prima pagina del 05/06/2019	11
05/06/2019	<b>Il Giorno</b> Prima pagina del 05/06/2019	12
05/06/2019	<b>Il Manifesto</b> Prima pagina del 05/06/2019	13
05/06/2019	<b>Il Mattino</b> Prima pagina del 05/06/2019	14
05/06/2019	<b>Il Messaggero</b> Prima pagina del 05/06/2019	15
05/06/2019	<b>Il Resto del Carlino</b> Prima pagina del 05/06/2019	16
05/06/2019	<b>Il Secolo XIX</b> Prima pagina del 05/06/2019	17
05/06/2019	<b>Il Sole 24 Ore</b> Prima pagina del 05/06/2019	18
05/06/2019	<b>Il Tempo</b> Prima pagina del 05/06/2019	19
05/06/2019	<b>Italia Oggi</b> Prima pagina del 05/06/2019	20
05/06/2019	<b>La Nazione</b> Prima pagina del 05/06/2019	21
05/06/2019	<b>La Repubblica</b> Prima pagina del 05/06/2019	22
05/06/2019	<b>La Stampa</b> Prima pagina del 05/06/2019	23
05/06/2019	<b>MF</b> Prima pagina del 05/06/2019	24

## Primo Piano

04/06/2019	<b>Corriere Marittimo</b> Monaco, Assoporti: "Perchè investire nei porti e negli interporti italiani" -Transport & Logistic	25
04/06/2019	<b>Corriere Marittimo</b> Transport&Logistic, Incontro Italia-China - Il porto di Shenzhen sempre più vicino	26
05/06/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b> Assoporti a Monaco con ICE-Uir	27

## Trieste

05/06/2019	<b>Il Piccolo</b>	Pagina 14		
Dal porto di Trieste a Norimberga in partenza il nuovo servizio ferroviario				29
05/06/2019	<b>Il Gazzettino (ed. Udine)</b>	Pagina 35		
La Regione tesse i rapporti con il Lussemburgo				30
04/06/2019	<b>Ansa</b>			
Logistica: Monaco. intesa ferrovia Porto Trieste-Norimberga				31
04/06/2019	<b>Ansa</b>			
Logistica: Regione a Monaco, 'opportunità da sistema Fvg'				32
04/06/2019	<b>Il Nautilus</b>		SCRITTO DA REDAZIONE	
IL PORTO DI TRIESTE ALLA FIERA TRANSPORT LOGISTIC DI MONACO DI BAVIERA				33
04/06/2019	<b>Informare</b>			
Un nuovo servizio ferroviario collegherà il porto di Trieste con Norimberga				34
04/06/2019	<b>The Medi Telegraph</b>			
Nuovo servizio ferroviario fra Trieste e l' hub di Norimberga				35
04/06/2019	<b>Trieste Prima</b>			
Porto: al via il collegamento Trieste-Norimberga				36
04/06/2019	<b>Messaggero Marittimo</b>		Giulia Sarti	
"Trasporti&Logistica": confronto promosso dal Friuli Venezia Giulia				37
04/06/2019	<b>The Medi Telegraph</b>			
Transport Logistic, il Friuli Venezia Giulia si propone all' Europa				38

## Venezia

05/06/2019	<b>Corriere delle Alpi</b>	Pagina 10		
Toninelli sceglie Chioggia E studia intesa con gli armatori				39
05/06/2019	<b>Corriere del Veneto</b>	Pagina 2	Martina Zambon	
«Una riunione patetica, ministro silente e nel panico Parlavano i collaboratori»				40
05/06/2019	<b>Corriere del Veneto</b>	Pagina 2	A. Zo. - F. B.	
Progetti alternativi troppo lunghi crociere ridotte «per legge»				41
05/06/2019	<b>Corriere del Veneto</b>	Pagina 3		
E Chioggia non aspetta i giganti del mare «Venezia se li terrà»				42
05/06/2019	<b>Corriere del Veneto</b>	Pagina 4	Giacomo Costa	
«Crociere, Mose, Marghera va cambiato qualche ministro»				44
05/06/2019	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 7		
Navi, Toninelli nel mirino E Chioggia si chiama fuori				45
05/06/2019	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 30	MICHELE FULLIN	
Il ministro dell'Ambiente: «Nuovi scavi nei canali solo dopo le analisi sui fanghi»				47
05/06/2019	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 30	ELISIO TREVISAN	
Brugnaro: «Toninelli fa solo confusione»				48
05/06/2019	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 31		
I sindacati: «L' ipotesi Marghera non va bene con l' industria»				50
05/06/2019	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 31		
Il primo cittadino: «Per ora non entriamo nei dettagli, aspettiamo uno stadio più avanzato»				51
05/06/2019	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 32	MICHELE FULLIN	
Le compagnie deluse: «Si è persa di vista la soluzione più facile»				52
05/06/2019	<b>Il Gazzettino</b>	Pagina 33	MICHELE FULLIN	
Le compagnie deluse: «Si è persa di vista la soluzione più facile»				54
05/06/2019	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 4		
Toninelli finisce sotto accusa «Arriverò presto con una soluzione»				56

05/06/2019	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 4		57
	Furia Brugnaro contro il ministro «Servono risposte, non chiacchiere»			
05/06/2019	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 5		58
	«Industrie e occupati a rischio se si fa una nuova Marittima»			
05/06/2019	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 5		59
	La "mappa del rischio" tracciata già cinque anni fa			
05/06/2019	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 6		60
	A Venezia record dell' inquinamento dovuto al transito delle grandi navi			
05/06/2019	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 7		62
	Chioggia, i nodi deposito Gpl e fondali Ferro: «Prima di tutto bisogna risolverli»			
05/06/2019	<b>La Nuova di Venezia e Mestre</b>	Pagina 7		63
	Giudecca, fondali come in mare Ma sottoriva ci sono i binari			
05/06/2019	<b>L'Avvisatore Marittimo</b>	Pagina 6		65
	Incidente a Venezia la Procura apre un'inchiesta. Msc annulla la crociera			
05/06/2019	<b>La Repubblica</b>	Pagina 17	<i>DI PAOLO BERIZZI</i>	66
	Grandi navi, una scia di smog Venezia porto più inquinato			
05/06/2019	<b>Libero</b>	Pagina 11		67
	Toninelli affonda a Venezia «Di grandi navi non sa nulla»			
04/06/2019	<b>Ansa</b>			69
	Incidente nave: assessore Veneto, Toninelli nel panico			
04/06/2019	<b>Ansa</b>		<i>ANDREA BUOSO</i>	70
	Incidente Venezia: Brugnaro contro Toninelli, canale c' è			
04/06/2019	<b>The Medi Telegraph</b>			71
	Navi a Venezia, Toninelli: «Il progetto Marghera? Non esiste»			
04/06/2019	<b>The Medi Telegraph</b>			72
	Navi a Venezia, l' assessore De Berti: «Toninelli? In riunione era nel panico»			
04/06/2019	<b>Travelnostop</b>			73
	Toninelli: via le Grandi Navi, soluzione guarda a turismo e ambiente			
04/06/2019	<b>Travelnostop</b>			74
	Clia: a Venezia urgente mettere in funzione il canale Vittorio Emanuele			

## Savona, Vado

05/06/2019	<b>La Stampa (ed. Savona)</b>	Pagina 43		75
	Lunedì vertice a Savona sulla vertenza dei camalli			

## Genova, Voltri

05/06/2019	<b>Il Resto del Carlino</b>	Pagina 5	<i>Elena Comelli</i>	76
	Italia in ritardo, Zurigo porta i container al Nord			
05/06/2019	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b>	Pagina 2		77
	Landini in porto "Uniti per il lavoro"			
05/06/2019	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b>	Pagina 2	<i>di Massimo Minella</i>	78
	Mondini: "Uscire dall' isolamento è la vera chiave del rilancio per Genova"			
05/06/2019	<b>La Repubblica (ed. Genova)</b>	Pagina 4	<i>di Massimiliano Salvo</i>	80
	I troppi stop della Navebus e lo "spreco" del pontile di Pra'			
05/06/2019	<b>Il Sole 24 Ore</b>	Pagina 10	<i>Raoul de Forcade</i>	81
	Demaria (Ucina): «La nautica verso una nuova unità»			
04/06/2019	<b>PrimoCanale.it</b>			83
	Primocanale al 'Transport&Logistic', da oggi i porti liguri protagonisti in Germania			
04/06/2019	<b>Sea Reporter</b>			84
	Torna a Genova Port&ShippingTech - Main Conference Genoa Shipping Week			
05/06/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b>			85
	Green Shipping Summit alla settimana di Genova			

## La Spezia

04/06/2019	<b>Citta della Spezia</b> Spedizionieri spezzini a Monaco di Baviera	86
05/06/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b> Contship Italia cala l' asso per giga-ship a La Spezia	87

## Marina di Carrara

05/06/2019	<b>La Nazione (ed. Massa Carrara)</b> Pagina 48 «La Pontremolese bisogna finirla»	89
05/06/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b> Il Fondo F2i acquista Porto di Carrara Spa	90

## Livorno

05/06/2019	<b>La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo</b> Pagina 36 Maxi pulizia alle Secche della Meloria	91
05/06/2019	<b>La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo</b> Pagina 37 Autorità, è l' ora delle scelte	92
05/06/2019	<b>La Nazione (ed. Pisa)</b> Pagina 42 Meloria senza plastica, il robot pulirà i fondali	93
05/06/2019	<b>Il Tirreno (ed. Viareggio)</b> Pagina 17 I lavoratori Azimut: «In Darsena Lucca resti la destinazione produttiva»	94
05/06/2019	<b>La Nazione (ed. Viareggio)</b> Pagina 40 Bufera sull' area Azimut-Benetti	95

## Piombino, Isola d' Elba

05/06/2019	<b>L'Avvisatore Marittimo</b> Pagina 2 Piombino, Pim si allarga Più spazi per il cantiere	96
05/06/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b> Nuovi spazi a PIM	97

## Ancona e porti dell'Adriatico centrale

05/06/2019	<b>Corriere Adriatico</b> Pagina 2 TiCiPorto sul filo, rischia di saltare «Colpa della burocrazia». «No, tua»	98
05/06/2019	<b>Il Resto del Carlino (ed. Ancona)</b> Pagina 35 L' Arco perde pezzi: arrivano gli esperti	99
05/06/2019	<b>Il Resto del Carlino (ed. Bologna)</b> Pagina 17 Arco, restauratori al lavoro per eliminare le scritte	100
04/06/2019	<b>ilcentro.it</b> Autorità di sistema in Comune «Presto il piano regolatore»	101
04/06/2019	<b>Il Nautilus</b> <i>SCRITTO DA REDAZIONE</i> Porto di San Benedetto del Tronto: restauro porzione muro molo nord	102
05/06/2019	<b>La Gazzetta Marittima</b> Da Ancona programmi e prospettive per il turismo nautico in Adriatico	103

## Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

05/06/2019	<b>Il Messaggero (ed. Civitavecchia)</b> Pagina 51 La Grimaldi lancia il mega traghetto eco-sostenibile	105
------------	--	-----

## Napoli

05/06/2019	<b>La Repubblica (ed. Napoli)</b> Pagina 2 Barbieri alle imprese "Ora aprite i confini a investitori stranieri"	106
------------	--	-----

05/06/2019	<b>Il Sole 24 Ore</b> Pagina 3	<i>Vera Viola</i>	107
<hr/>			
04/06/2019	<b>Primo Magazine</b>	<i>GAM EDITORI</i>	108
<hr/>			
04/06/2019	<b>Transportonline</b>		109
<hr/>			
04/06/2019	<b>Stylo 24</b>	<i>GIANCARLO TOMMASONE</i>	111
<hr/>			
04/06/2019	<b>Stylo 24</b>	<i>GIANCARLO TOMMASONE</i>	112
<hr/>			

## Salerno

05/06/2019	<b>Il Mattino</b> Pagina 6		114
<hr/>			

## Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

05/06/2019	<b>L'Avvisatore Marittimo</b> Pagina 5		116
<hr/>			

## Cagliari

04/06/2019	<b>Ansa</b>		117
<hr/>			
04/06/2019	<b>Ansa</b>		118
<hr/>			
04/06/2019	<b>Informare</b>		119
<hr/>			
04/06/2019	<b>Sardinia Post</b>		120
<hr/>			
04/06/2019	<b>The Medi Telegraph</b>		121
<hr/>			

## Messina, Milazzo, Tremestieri

05/06/2019	<b>Gazzetta del Sud</b> Pagina 27		122
<hr/>			
04/06/2019	<b>gazzettadelsud.it</b>	<i>LUCIO D' AMICO</i>	123
<hr/>			
04/06/2019	<b>TempoStretto</b>	<i>MARCO IPSALE</i>	124
<hr/>			

## Focus

05/06/2019	<b>Altreconomia</b> Pagina 35		125
<hr/>			

# CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821  
Roma, Via Campania 30/C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



**Regno Unito**  
La visita di Trump e la lezione della regina  
di **Beppe Severgnini**  
a pagina 14



**Domani gratis**  
I tatuaggi, cosa bisogna sapere prima di farli (e dopo)  
I consigli su «Corriere Salute»  
chiedete l'inserto di 32 pagine dedicato al «vivere bene»



Le leggi, il futuro

## IL GOVERNO E I CALCOLI SBAGLIATI

di **Sabino Cassese**

**C**onte ha rilanciato. Ha raccontato quello che il governo ha fatto in un anno (poche leggi, pochissime realizzazioni) e ha chiesto ai due azionisti di governo una «chiara assunzione di responsabilità», per assicurare «leale collaborazione». Non ha indicato le linee di azione dell'esecutivo, come dovrebbe fare chi «dirige la politica generale del governo» (articolo 95 della Costituzione).

Politici alla giornata, i due «separati in casa» non sanno apprendere dai propri errori. E non capiscono che non è con una nuova legge sicurezza che si aumenta la sicurezza. Che nuove norme anticorruzione non faranno terminare la corruzione. Che chiudendo i porti non si limita l'immigrazione (chi controlla 8 mila chilometri di coste e i porti minori? E gli «overstayers»? Sarebbe difficile riuscire a convincerli che i livelli di criminalità sono in diminuzione e comunque inferiori a quelli di tanti altri Paesi. Che la corruzione percepita è molto più alta di quella effettiva. Che l'Italia non è invasa da immigrati, di cui invece abbiamo bisogno, se guardiamo al di là del contingente e riusciamo a stabilire quote annuali. Se le forze di governo facessero attenzione ai fatti, invece di cercare solo i voti, tenterebbero di capire perché al concorso per 2.980 posti di «navigator» per gestire il reddito di cittadinanza abbiano fatto domanda 53.907 candidati, nonostante l'introduzione del reddito di cittadinanza, e definirebbero in altro modo i propri obiettivi.

continua a pagina 26

Altri due consiglieri si autosospendono. Richieste a Lotito per i biglietti dello stadio. Ermini: basta giochi di potere e traffici venali

## Csm, così pilotavano le nomine

Gli incontri tra toghe e politici in hotel e alle cene. L'irritazione di Mattarella: ferita gravissima



Il presidente francese Emmanuel Macron (41 anni) premia Paul Pogba (26) e i calciatori della nazionale con la Legion d'onore per il Mondiale 2018

### Il caso il presidente francese: dobbiamo tutelare i nostri club

di **Daniele Dallera**

**«D**obbiamo tutelare i nostri club»: il presidente francese Emmanuel Macron scende in campo per dire no al progetto di Superchampions. In campo, secondo Macron, la sopravvivenza dei campionati nazionali, della loro storia, del loro presente, del loro futuro.

di **Fiorenza Sarzanini**

**L**a riunione per chiudere la partita del procuratore di Roma è convocata a tarda sera in un albergo della Capitale. Nella stanza ci sono il magistrato Luca Palamara, due parlamentari del Pd Luca Lotti e Cosimo Ferri, e cinque consiglieri del Csm. Due di loro, si scopre, sono Gianluigi Morlini di Unicost e Paolo Criscuolo di Magistratura indipendente, che per questo ieri si sono sospesi rendendo così drammatica una crisi all'interno del massimo organo giudiziario. Prima di loro si era dimesso Luigi Spina, indagato per favoreggiamento e rivelazioni di atti d'ufficio. Giorni di trattative serrate, dal 9 al 16 maggio scorsi. Tiene le fila Palamara, dicono le carte, che coinvolge personaggi come il presidente della Lazio Claudio Lotito, che lo omaggia di biglietti per le partite.

alle pagina 2 e 3

IL COMMENTO

### La questione morale anche tra i magistrati

di **Giovanni Bianconi**

**L'**accorato allarme del vicepresidente David Ermini al plenum straordinario del Consiglio superiore della magistratura arriva direttamente dal Quirinale. «Gli eventi di questi giorni hanno inferto una ferita profonda e dolorosa; o sapremo riscattare con i fatti il discredito che si è abbattuto su di noi, o saremo perduti», ha detto.

continua a pagina 5

Sviluppo e conti pubblici

### La (falsa) idea di poter crescere facendo debiti

di **Salvatore Rossi**

**I**l debito pubblico è ormai in Italia come la Nazionale di calcio: tutti hanno in tasca una formazione e una tattica per mettere le cose a posto. Stiamo parlando di oltre 2.300 miliardi, una volta e un terzo il Pil, una cifra enorme. In effetti la questione è maledettamente intricata sul piano tecnico.

continua a pagina 26

GIANNELLI



L.O. SBLOCCO

OGGI IL PRIMO VERDETTO DI BRUXELLES. DI MAIO SALE AL COLLE: SI VA AVANTI

### Il no dell'Europa sul debito italiano Lega-M5S, c'è l'intesa sui cantieri

Una telefonata tra i due vicepremier Luigi Di Maio e Matteo Salvini e arriva l'intesa sugli appalti. Pace annunciata anche sul Salva Roma. Il leader del Cinque Stelle rassicura il presidente della Repubblica Sergio Mattarella: andiamo avanti. Ma dal Quirinale si chiede chiarezza. Oggi il «no» dell'Europa sul debito dell'Italia. Ma Tria: «Adesso parte la trattativa».

da pagina 5 a pagina 12

L'INTERVISTA SILVIO BERLUSCONI

### «Ora rinnovo, niente liti»

di **Paola Di Caro**



**«H**o fondato Forza Italia, l'ho guidata per 25 anni e continuerò a farlo» dice Silvio Berlusconi: serve un rinnovo ma senza liti.

a pagina 13

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

### Lasciatemi andare

**A**veva voglia di non vivere, Noa. Ha scritto un messaggio per spiegarci e lo ha concluso con l'emoticon di un bacio. Poi si è sdraiata sul letto d'ospedale che aveva fatto montare nel salotto di casa e ha aspettato la fine accanto ai suoi cari. In Olanda si può. Persino a 17 anni. Ammetto che, se Noa Pothoven fosse stata inchiodata in quel letto da una malattia terminale o degenerativa, il suo gesto mi sarebbe sembrato più comprensibile. Faccio ancora fatica ad accettare che i mali dell'anima possano risultare incurabili come quelli del corpo. Benché, nel caso della ragazza olandese, il corpo e l'anima fossero stati offesi insieme: aveva subito violenza a undici anni, e non si era più ripresa. Eppure Noa aveva più vita davanti che die-



tro. Esisteva ancora per lei la possibilità di una rimonta, di una luce improvvisa che venisse a scandagliare tutto quel buio dandogli un senso, o almeno una direzione. Rinuncio alla tentazione arrogante di giudicarla. L'esperienza insegna che qualsiasi dolore, anche il più atroce, può fortificarci o distruggerci, dipende da quanta forza riusciamo a infondere nell'affrontarlo. Noa non ne aveva più. Siamo dei dischi in vinile, pieni di righe e di ditate su cui la puntina della vita scivola precaria, limitandosi di solito a produrre un fruscio. Ma per qualcuno la puntina è troppo pesante, o la riga troppo profonda, e allora il disco si incanta.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

idealista

# immonext

La più grande conferenza immobiliare in Italia

14 GIUGNO | TRIENNALE TEATRO DELL'ARTE

idealista.it/immonext



Firenze: la super-assessora della giunta Nardella-2 è figlia dell'avvocato dei poteri forti. E qualcuno si stupisce se il Pd non ha risolto i conflitti d'interessi



Mercoledì 5 giugno 2019 - Anno 11 - n° 153  
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma  
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

€ 1,50 - Arretrati: € 3,00 - € 8,00 con il libro "Il gesto"  
Spedizione abb. postale D.L. 353/03 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)  
Art. 1 comma 1 Roma Aut. 114/2009

LA QUIETE DOPO LE TEMPESTE Giornata di calma apparente: quanto durerà?

La rana e i 2 scorpioni

# LA PACE ARMATA

## Governo, tregua 5S-Lega e il Colle avverte Salvini Csm contro "nuova P2", ma altri nomi nelle carte

■ I due vicepremier si telefonano, primo accordo sulla legge Sblocacantieri. Mattarella chiede garanzie sulla legge di Bilancio

◦ DE CAROLIS, D'ESPOSITO E RODANO A PAG. 2-3-4

### CONTE E LE 2 ITALIE DIVISE DALLA COSTITUZIONE

» ANTONIO PADELLARO

L'Italia di Matteo Salvini - oggi al 34% ma potrebbe arrivare al 40 e forse anche al 50% - vota il capo che agita il rosario.

A PAGINA 5



Partite parallele Conte, Mattarella e David Ermini del Csm Ansa

■ Ermini blinda il Consiglio dopo altre due autosospensioni: quella di Criscuoli e di Morlini ("incontro casuale con Lotti")

◦ MASCALI A PAG. 8

### IL PM FAVA A PERUGIA "Bloccato sull'arresto di Amara"

◦ LILLO A PAG. 9

### PALAMARA&C: IO SO PERCHÉ LI HO VISTI TUTTI ALL'OPERA

◦ LUIGI DE MAGISTRIS A PAG. 13

» MARCO TRAVAGLIO

C'era una volta uno scorpione che voleva attraversare un fiume, non sapendo nuotare, chiese a una rana, che si accingeva anch'essa alla traversata, di traghettarlo sull'altra sponda. La rana gli risse in faccia: "Non sono mica matta. Se ti carico in groppa, tu mi pungi e mi uccidi!". E lo scorpione: "Neanch'io sono matto: se ti pungo, tu muori avvelenata, ma io muoio annegato". La rana si convinse e se lo caricò in groppa. Ma, a metà del guado, si sentì pungere la schiena e, con un fil di voce, domandò allo scorpione perché di quel gesto suicida. Risposta: "Sono scorpione: è la mia natura". E morirono tutti, per nulla felici né contenti.

La fiaba di Esopo, anche se è stata scritta 2600 anni fa, descrive alla perfezione lo stato attuale del governo Salviniano. Il premier Giuseppe Conte, soprattutto dopo il suo bel discorso dell'altroieri alla nazione, rappresenta la maggioranza degli italiani che vorrebbero arrivare incolumi e sereni dall'altra sponda del fiume: cioè tenersi questo governo, nato appena un anno fa con grandi speranze e ancor più grandi promesse di cambiamento, legittimato dal voto popolare del 4 marzo 2018 e confermato il 26 maggio 2019 (sia pur con equilibri rovesciati) con consensi addirittura superiori. E sanno benissimo che ciò può avvenire soltanto se i due vicepremier usciranno dalla campagna elettorale e daranno retta al premier, rientrando nei ranghi di suoi vice e ministri dei rispettivi dicasteri e ripartendo dal contratto, senza più risse né spaccatone. Cioè ricominceranno (o cominceranno) a governare. Ma Conte sa benissimo che durante la traversata può accadere di tutto. E vuole i pungiglioni di Lega e 5Stelle. Perciò ha fatto sapere coram populo che, prima di rimettersi in acqua, vuole sentirsi dire chiaro e forte dai due compagni di viaggio che non tenteranno di avvelenarlo. In soldoni, vuole che si interrogino sulla loro attuale natura e decidano subito se sono rane o scorpioni. Fino al 2018 i 5Stelle erano sempre stati scorpioni. Nati nel 2009 come movimento civico di opposizione, erano disposti al massimo a governare qualche città, ma non l'Italia. Dire "mai alleanze con nessuno", significava precludersi qualsiasi possibilità di governo. Poi, con l'elezione di Luigi Di Maio a capo politico, il passo di lato di Beppe Grillo e la svolta governista nella campagna elettorale del 2018, culminata con l'arruolamento di una squadra di aspiranti ministri indipendenti (incluso Conte) e premiata dagli elettori col 33%, il Movimento si fece rana. E andò al governo, anche al costo di pesanti sacrifici.

SEGUE A PAGINA 24

ROMA Aperto un fascicolo

### Ora s'indaga su Radio Padania e su 115 mila euro di fondi pubblici

◦ DI FOGGIA E PACELLI A PAG. 4-5

Mannelli

E' QUANDO ELABORA STRATEGIE CHE SI DIMOSTRA UN FENOMENO



UN MITO PER OGNI BARACCONO

LA STORIA DI NOA Violentata da bambina, poi l'anorexia, sceglie di morire in casa

## Olanda, suicidio di Stato a 17 anni dopo lo stupro e la depressione

■ Diceva: "Ho una disperazione addosso così devastante che la vita non la voglio più". Aveva scritto un libro e aveva un profilo Instagram con 10 mila follower. Domenica l'addio

◦ COEN E REGUITTI A PAG. 11

La cattiveria

Salvini a Roberto Fico: "A quando la festa dei borseggiatori?". A rate per i prossimi 79 anni

WWW.FORUM.SPINOZA.IT



"Non sto sbagliando" Noa aveva 17 anni

NUMERI Il dossier Foietta

### Smog, incidenti e Tir: le nuove balle in difesa del Tav



◦ RAMELLA A PAG. 15

ANNIE ERNAUX L'intervista: "Il #MeToo ci ha reso meno sole"

## "Femminismo? Non per decreto"

» SILVIA D'ONGHIA

L'anovità del #MeToo è stata la messa in discussione dei miti della virilità. E c'è qualcosa di più, secondo me, di irreversibile: la scoperta di non essere sole con la propria vergogna". A un anno e mezzo dalla nascita di quell'hashtag che ha creato nel mondo un'immensa ondata di proteste e denunce e che oggi sembra invece essersi cristalliz-



zato in una pagina Wikipedia, la scrittrice francese, 78 anni, ne rivendica l'eredità. Finalista al Premio Gregor von Rezzori, Ernaux sarà protagonista di un incontro con la giuria oggi al Gabinetto Vieusseux di Firenze. Nel 2018 la casa editrice L'Orma ha pubblicato in Italia il suo *Una donna*, scritto nel 1987, subito dopo la morte della madre.

SEGUE A PAGINA 22

TITANIC  
CHIARA GELONI  
TITANIC  
COME RENZI  
HA AFFENDATO LA SINISTRA  
di Chiara Geloni  
16€ in libreria  
Disponibile anche in ebook

LA BUGIA DEL GIORNO  
Contro Bruxelles  
Il voto europeo è stato significativo. Gli europei si sono espressi. Si va a ridiscutere una politica fiscale vecchia  
MATTEO SALVINI  
◦ La smentita è a pagina 4





# il Giornale



MERCOLEDÌ 5 GIUGNO 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 131 - 1.50 euro\*

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

CRISI CONGELATA

## COMICA FINALE

*Di Maio sale al Colle e offre un finto rimpasto di governo Baratto fra «salva cantieri» e «salva Roma»: è tregua armata Flop quota 100: più pensionati, meno assunti*

■ Occhi bassi e aria bastonata, a mezzogiorno Luigi Di Maio arriva sul Colle alla ricerca disperata di una sponda, pronto a offrire la testa di Toninelli e altri ministri. Il capo dello Stato lo ascolta ma non si fida. «Rimettetevi in carreggiata, basta liti». È baratto tra «salva cantieri» e «salva Roma», quota 100 fa flop.

servizi da pagina 2 a pagina 6

**PIÙ RISSE CHE LEGGI  
UN ANNO BUTTATO VIA**

di **Alessandro Sallusti**

Il premier Conte l'altro ieri, durante la conferenza stampa in cui ha minacciato le dimissioni, ha detto di essere stufo di soci che «agitano la pancia della piazza», che fanno «continuamente provocazioni» e che «diffondono freddure a mezzo social». In poche parole, Conte ha rinnegato il grillismo grazie al quale da oscuro avvocato-professore è diventato senza particolari meriti Primo Ministro della Repubblica.

Il premier creato e circondato dai bulli ora pontifica contro il bullismo e la rissa permanente, cioè gli strumenti con cui Beppe Grillo e i suoi, un «Vaffa day» dopo l'altro, hanno fatto breccia nell'opinione pubblica. Ha detto, Conte: «Basta alla politica dei social e sui social», tralasciando di ricordare che se a quel mondo, che è il suo mondo, stacchi Internet, resta il nulla assoluto e Di Maio sarebbe ancora a vendere bibite allo stadio.

Un'altra cosa non abbiamo capito nel discorso di Conte. Quando dice che il suo governo compie un anno che intende dire? Immagino si riferisca al fatto che dal suo insediamento sono passati dodici mesi, non certo che il Paese da un anno a questa parte sia governato. Si sono insediati a giugno, e dopo cento giorni già era stato battuto il record negativo di decreti approvati (solo due, dignità e sicurezza sanitaria). Da settembre a dicembre sono stati varati (purtroppo) il reddito di cittadinanza (ancora oggi incompleto), quota 100 per i pensionati e il decreto sicurezza. Poi, dopo la manovra finanziaria di dicembre dettata dall'Europa, il nulla.

Morale: in un anno il governo Conte ha lavorato non più di quattro mesi e prodotto quattro leggi zoppicanti e per nulla efficaci. Per i restanti otto mesi, tra rodaggi, campagne elettorali, risse e ricatti, nulla da segnalare se non che quel che resta del ponte Morandi di Genova crollato lo scorso agosto è ancora lì penzolante nonostante avessero promesso l'inaugurazione del nuovo entro un anno.

Se domani anche il governo dovesse cadere (ma non cadrà) nessuno se ne sentirebbe la mancanza. Quando non si è capaci occorre darsi l'aria di chi è utile. Conte ci ha provato, ma che si parli via social o in grisaglia d'ordinanza l'essenza non cambia, perché oltre la forma qui manca la sostanza.

UN CASO SCUOTE L'OLANDA

### Stuprata da bimba e depressa Noa, eutanasia choc a 17 anni

di **Andrea Cuomo**

a pagina 15



**DOLORE** Noa Pothoven, 17 anni, ha ottenuto l'eutanasia

### Ma come cattolici noi ti chiediamo scusa

di **Stefano Zurlo**

Sgomenta l'età: 17 anni. E sgomenta quella precarietà che affonda nei misteri della psiche. Non una malattia fisica che ti divora come un drago ma un cumulo di sofferenze insostenibili per lo spirito. Come uno zaino troppo pesante che nessuno ha aiutato Noa a portare. Così la vita appassisce prima ancora di sbocciare. C'è qualcosa (...)

segue a pagina 15

BOOM DI ASCOLTI PER LO SHOW

### La Rai diventa teleGad Lerner fa a pezzi la Lega

di **Paolo Bracalini**

Torna Gad Lerner in Rai e sembra di essere tornati a *Profondo Nord* nel 1991. Dopo 28 anni nella «Rai del cambiamento» gialloverde (ma Raitre è sempre di un'altra tonalità), ritroviamo lo stesso Lerner e la stessa identica diagnosi sulla Lega: un partito neozionista votato dalle «classi subalterne»: A vederlo 1,174 milioni di persone, pari al 7,4% di share.

a pagina 11

L'ANALISI

### Boom di voti, ma volatili Tutti i dubbi del Carroccio

di **Renato Mannheimer**

a pagina 4

segue a pagina 22  
servizi a pagina 22

MAGISTRATURA NEL PANTANO

## Altri due pm si sospendono Il Csm ora rischia la paralisi

Luca Fazzo

■ Magistrati che si rifiutano di rispondere ad altri magistrati. Membri del Csm che si sospendono preventivamente, prima ancora che il loro nome finisca sui giornali. Un organismo sull'orlo della paralisi. Sullo sfondo una categoria in stato confusionale ai minimi storici del suo prestigio sociale.

a pagina 10

IL TRAMONTO DI ILDA

### La Boccassini senza incarichi e più isolata

a pagina 10

LA FAKE NEWS DI GRETA & C.: VALGONO SOLO LO 0,001% DELLE EMISSIONI

## Fermare tutte le auto? Non ferma il CO2

di **Pier Luigi Del Viscovo**

LA RIVOLUZIONE APPLE

### Per iTunes la musica è finita Arrivano 3 app

di **Manuela Gatti**

a pagina 20

implichi alcuna volontà di sminuire la gravità del tema ambientale, che merita - e riceve - tutto il rispetto possibile, a cominciare proprio dai giovanissimi. Appunto perché è una cosa seria e merita rispetto, l'alterazione climatica va affrontata in punto di verità scientifiche, lasciando fuori dalla porta mode e pregiudizi di ogni genere. Le questioni sono essenzialmente due: l'impatto sulle alterazioni (...)

segue a pagina 19

\*IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) PROIBITO IL FUMARE. È IL BASSO FONDO IL CANTIERE DI UN'ITALIA CHE CAMBIA

Anche il tuo sogno saprà trasformare in realtà.

Parola di Roberto Carino

Tel. 06.684028 ca.  
immobildream@imobildream.it  
www.immobildream.it

**immobildream**  
Non vende sogni ma solide realtà.

1.943.000 lettori (Audipress 2019/I)



IL GIRO D'ITALIA IN 50 ISOLE



IN EDICOLA A € 12,90 IN PIÙ

Fondato nel 1956

# IL GIORNO

MERCOLEDÌ 5 giugno 2019 | € 1,40 | Anno 64 - Numero 132 | **QV** Anno 20 - Numero 153 | www.ilgiorno.it

NAZIONALE



## ERBA, REVOCATA L'ESPULSIONE DEL TUNISINO Azouz rientra in Italia «Strage senza verità»

G. MORONI ■ A pagina 17



## L'INCHIESTA BIS Una montagna di soldi coi rifiuti Altri venti arresti in Lombardia

CONSANI e GIORGI ■ A pagina 18

## CAPSULE GOURMET ristora

## EUTANASIA A 17 ANNI SE QUESTA È UNA VITTORIA

di MICHELE BRAMBILLA

«NOA POTHOVEN ha vinto la sua lunga battaglia»: cominciava così l'articolo di un grande giornale nella sua edizione on line di ieri. Noa Pothoven, una ragazza olandese di 17 anni (di-cias-set-te) «ha vinto la sua lunga battaglia». Vinto. È guarita da una lunga malattia? Ha ottenuto un importante riconoscimento? Un successo sportivo? No: Noa Pothoven è morta. Eutanasia.

■ A pagina 2

## OPERE PUBBLICHE

## LA PALUDE DEI CODICILLI

di DAVIDE NITROSI

FORSE non saranno trenta passaggi come dice il governatore della Lombardia, Fontana, forse saranno qualcuno di più o qualcuno di meno, forse dipende dall'ammontare dell'appalto, dall'ente, dal comma applicato, dall'azienda che partecipa... L'unica cosa certa è che il codice nato per stanare le Appaltopoli italiane è finito per ingarbugliarsi in una matassa che neppure un Azzecagarbugli riuscirebbe a districare.

■ A pagina 4

# Di Maio e Salvini, prove di disgelo

Intesa sullo sblocca cantieri. Il leader M5s da Mattarella: andiamo avanti | Servizi ■ Alle p. 4, 5 e 6



## ERA GIOVANE E BELLA

### ORRORE IN OLANDA: EUTANASIA PER NOA AVEVA 17 ANNI, ERA DEPRESSA DOPO UNO STUPRO SUBITO DA PICCOLA

GIARDINA e PONCHIA ■ Alle pagine 2 e 3

## «Odio nostra figlia: avveleniamola»

Coppia fermata a Milano, botte alla bimba disabile di tre anni. «È una scimmia» | VAZZANA ■ A pagina 13

## GRANDI AZIENDE

### Ok al nuovo scivolo Ecco tutte le strade per la pensione

MARIN ■ A pagina 7

## IL CASO PALAMARA

### Il Csm ammette «Le correnti sono un cancro»

COLOMBO ■ A pagina 8

## INCONTRO A LONDRA



### Trump battezza Farage alleato nel dopo Brexit

PIOLI ■ A pagina 11

**menghi**  
Loreto (AN)  
www.menghishoes.com



## PER 170 MILIONI



### Fiorentina americana C'è l'intesa

Servizi ■ Nel QS

## DA BUSH A OBAMA



### Addio a Leah cuoca creola dei presidenti

JANNELLO ■ A pagina 10

# L'ETERNA MUSA

L'universo femminile tra '800 e '900

## Centro Matteucci, Viareggio

2 giugno - 3 novembre 2019

www.cemamo.it





#OccupyGezi

ALL'INTERNO Sei anni fa la rivolta contro i progetti edilizi di Erdogan. La repressione fu feroce, ma gli alberi sono ancora lì. Quattro pagine



Domani l'ExtraTerrestre

MARI Sabato 8 giugno giornata mondiale degli Oceani: reportage e interviste. Inchiesta sul Baltico, il mare più inquinato del pianeta



Europa

GERMANIA Sorpresa Die Partei, all'europarlamento il partito dei comici tedeschi non scherza Ferrucci, Canetta pagina 9

# il manifesto

quotidiano comunista

CON LE MONDE DIPLOMATIQUE • EURO 2,00

MERCOLEDÌ 5 GIUGNO 2019 - ANNO XLVIII - N° 135

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

GUERRA TRA TOGHE, L'AFFONDO DEL PRESIDENTE DEL CONSIGLIO SUPERIORE DELLA MAGISTRATURA

## Ermini: «Traffici venali nel Csm»

■ Nelle degenerazioni correntizie della magistratura giochi di potere e traffici venali è l'accusa del vice presidente del Csm, David Ermini, fatta ieri durante un plenum molto teso. L'inchiesta di Perugia sul pm Luca Palamara sembra delineare un sistema di correnti che fa

fari o blocca le indagini pilotando le nomine nelle procure. La crisi, che il Quirinale segue con molta attenzione, è talmente grave che il consigliere di Area, Giuseppe Cascini, ha paragonato l'inchiesta umbra «al clima della P2». Il Consiglio si è riunito con cinque sedie vuote. Il pm

Luigi Spina, interrogato ieri a Perugia subito prima del togato Stefano Fava, ha dato le dimissioni mentre in quattro si sono autosospesi: avrebbero discusso con Palamara e i Pd Lotti e Ferri della successione al vertice del tribunale di Roma.

ADRIANA POLLICE A PAGINA 5

### INTERVISTA A RICCARDO DE VITO (MD)

«Nel Consiglio c'è una questione morale»

«Non si tratta di 'mele marce', c'è una vera questione morale - dice il presidente di Magistratura democratica Riccardo De Vito al manifesto - la nomina dei dirigenti mediante accordi tra esponenti della magistratura e una parte della politica per aggirare l'indipendenza della giurisdizione». JACOPO ROSATELLI PAGINA 5



iorompo.it  
Rompi  
Italia

La campagna abbonamenti più allegra della storia è in pieno s(con)volgimento. Rompere per costruire, un apparente paradosso che presto inizieremo a svelare. Non abbattetevi, abbattetelo (il muro).



#### 1 Esplora

Vai su [iorompo.it](http://iorompo.it) e troverai tutte le informazioni su questa campagna.



#### 2 Gioca

Decidi con quali armi vuoi abbattere il muro e per quanti giorni vuoi abbonarti al manifesto digitale.



#### 3 Condividi

Pubblica il tuo nome, scrivi qual è il muro che vuoi abbattere, diffondi la campagna e aiutaci a far conoscere questo progetto di informazione bene comune.



Salvini e Di Maio alla camera foto LaPresse

# Telefono amico

Sull'orlo di una crisi di governo Di Maio chiama Salvini e sul filo del telefono sbucca la mediazione per lo sblocca cantieri. Il capo dei 5Stelle si rianima, sale al Colle e tranquillizza Mattarella alla vigilia della lettera Ue. Ma la Lega resta minacciosa: ne riparlamo tra 15 giorni pagine 2,3

### AMERICAN PSYCHO Londra contro Trump Che non vede Corbyn



■ Una grande manifestazione di dissenso nel secondo giorno della visita di Stato del presidente Usa nel Regno Unito. Trump ora minaccia anche la sanità britannica, invitando May a mettere il servizio sanitario sul tavolo dell'accordo bilaterale post-Brexit. E si rifiuta di incontrare il leader dei laburisti CLAUDIA A PAGINA 10

### Fiat tax Un amo elettorale della Lega, modello Putin

LUIGI PANDOLFI

Non è scontato che la flat tax, la tassa unica al 15% per ricchi e poveri, vedrà la luce in questa legislatura. Ringalluzzito dal 34%, Salvini l'ha rimessa al centro dell'agenda del governo, ma che si tratti soltanto di un amo elettorale è ipotesi tutt'altro che peregrina. — segue a pagina 19 —

### CAPITALISMO DIGITALE Non solo Google. Usa, tutti i big sotto inchiesta



■ L'Antitrust statunitense mette sotto inchiesta i big del web e dell'hi tech, da Google a Amazon, da Apple a Facebook. E i titoli crollano in borsa. Anche perché stavolta c'è l'impegno bipartisan e tutt'altro che scontato della politica americana. Segno che il clima è cambiato, dentro e fuori la rete CATUCCI E VECCHI A PAGINA 11

### Fridays for future Greta non va a scuola e ci dà un'altra lezione

GUIDO VIALE

Greta Thunberg ha reso noto che salterà il prossimo anno scolastico per dedicarsi al compito di continuare a tenere all'erta la Terra, cioè noi, sui pericoli incombenti. Questa decisione è resa obbligata da due impegni che Greta si è presa. — segue a pagina 19 —

### biani



Pirella Göttsche Lowè SpA - D.L. 352/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, Gine/CRM/23/2103  
9 7710025 213000



€ 1,20 ANNO CCXXVII - N° 153 ITALIA  
SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2, COM. 20/8, L. 662/96

Fondato nel 1892



Mercoledì 5 Giugno 2019 •

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

A GOSHA E PRODDIA, "IL MATTINO" - "IL DISPARI", EURO L20

**Il libro**  
Leonardo gourmet tra broccoli e la macchina per gli spaghetti  
Di Salvo a pag. 14



**La telenovela**  
La Juve fa melina ma Sarri è già pronto a togliersi la tuta  
Majorano e Taormina alle pagg. 16 e 17



**Cento anni fa**  
Quando il Mattino scovò Padre Pio «Il frate che fa davvero i miracoli»  
Tanzillo a pag. 38



# Lega-M5S, la tregua forzata

►Il rischio della stangata Ue spinge i due vicepremier all'accordo sullo «sblocca cantieri»  
Il leader grillino da Mattarella che chiede di proteggere i conti. Oggi il verdetto di Bruxelles

**Il commento**  
RILANCIO O VOTO  
IL PAESE  
NON PUÒ PIÙ  
ATTENDERE

Marco Gervasoni

Niente tempesta atomica, per il momento, sul governo. Era, quella, un'espressione del sottosegretario Giorgetti, di solito sobrio nelle metafore, dopo il discorso di Conte di lunedì sera. E invece ieri, per continuare con le analogie belliche, non solo il fuoco è cessato ma i due eserciti (o tre?) si sono persino stretti una mano. E ci riferiamo naturalmente all'accordo sullo sblocca cantieri. È vero che la politica, da sempre, e quella nelle democrazie digitali postmoderne in particolare, è vero e proprio teatro, con relativi colpi di scena, e che è proprio il momento di massima tensione quello che prelude all'accordo. Ma crediamo sia evidente a tutti, e certamente anche ai due veri capi del governo, Matteo Salvini e Luigi Di Maio, che non sarà possibile continuare così per molto tempo. Se la politica avesse una logica, il risultato delle elezioni europee è stato talmente clamoroso che i due attori, Lega e 5Stelle, dovrebbero riscrivere il contratto e varare un nuovo governo, che tenga conto dei rinnovati rapporti di forza anche se quelli parlamentari, che fanno i 5Stelle di gran lunga prevalenti, non sono cambiati.

Continua a pag. 39

Prove di tregua nel governo. M5s e Lega trovano l'accordo sullo sblocca cantieri. Di Maio sale al Quirinale. Bisogna fare «presto» chiarezza e mettere al riparo i conti pubblici, sollecita il presidente della Repubblica, preoccupato per l'andamento dell'economia ma anche dalla necessità per il governo di indicare una figura autorevole alla Commissione europea. Oggi la valutazione Ue, possibile la procedura d'infrazione. **Conti, Pirone, Pollio Salimbeni e servizi da pag. 2 a 5**

**Il ministro**

L'allarme di Tria sul Sud «I dati sono sconcertanti»

Gigi Di Fiore

Il ministro Tria, a Napoli per il convegno del centro studi Gruppo Intesa Sanpaolo, parla di Sud e ammette: «I dati sono sconcertanti».



A pag. 7

**Confindustria a Napoli**

Boccia: «Il Mezzogiorno vuole lavoro, non aiuti»

Nando Santonastaso

Il presidente di Confindustria Boccia, concludendo l'assemblea dell'Unione industriali Napoli, rilancia l'allarme: «Nel Sud il lavoro è senza risposte».



A pag. 6

**Il caso Report**  
Giù le mani dal caffè napoletano

Pietro Gargano

A me il caffè fa perfino dormire, aggarba tutto. È Report che mi rende nervoso con questa storia che la tazzuella nostra è una ciofeca. Dopo cinque anni Report è tornato sul luogo del misfatto, il Gran Caffè Gamberino. Allora diede tre e mezzo in pagella al caffè. Ora si è degnato di dare un quattro e mezzo-cinque, stiamo migliorando. Il gran giustiziere di un mito si chiama Andrej Godina ed è triestino. Dice che noi mettiamo nella miscela troppa robusta, perché costa meno, e invece è l'arabica a dare il giusto sapore.

Continua a pag. 39

**Olanda Eutanasia a 17 anni. Era depressa dopo lo stupro da piccola**



Noa Pothoven, la 17enne olandese che ha chiesto e ottenuto l'eutanasia, legale nei Paesi Bassi

**Povera Noa, la ragazza morta due volte**

Francesco Malfetano a pag. 11

## La Whirlpool gela Di Maio: Napoli non è sostenibile

Il ministro minaccia: togliamo gli incentivi L'azienda: aiutateci a trovare un'alternativa

Francesco Pacifico

Lo stabilimento Whirlpool di Napoli deve restare aperto e la soluzione deve arrivare entro sette giorni, altrimenti «gli togliamo i soldi che hanno preso dallo Stato, iniziando con almeno 15 milioni», minaccia il ministro Di Maio. L'azienda gela il vicepremier: «Napoli non è più sostenibile». E chiede di essere aiutata a trovare una alternativa.

A pag. 12

**Il Colle in allarme**

Terremoto al Csm si autosospendono altri due magistrati

Dalla riunione, il Csm esce in pezzi: quattro consiglieri togati su sedici si sono autosospesi. Un quinto, Luigi Spina, indagato. Il vicepresidente Ermini: «O saremo riscattati con i fatti il discredito o saremo perduti». E si spacca pure l'Anm. **Allegri a pag. 8**

**Trent'anni fa**

Perché Tiananmen non era solo lo studente davanti al carrarmato

Franco Cardini

Tiananmen: una parola magica: un nome che ancor oggi commuove. Ma perché? In pratica in concreto, di preciso, che cosa ricordiamo di quella parola, di quel luogo, di quell'evento a trent'anni dagli eventi? Come spesso succede, ci capita di venir chiamati a commemorare o celebrare fatti dei quali abbiamo solo una vaga memoria, e a proposito dei quali vengono fornite informazioni

molto generiche se non addirittura fuorvianti. Quanti ricordano qualcosa di più specifico a proposito degli eventi di quei giorni (o per meglio dire di quei mesi, visto che proteste e repressione non avvennero certo nell'arco di 24 ore) certamente hanno in mente l'immagine che sempre viene riprodotta: quella di un uomo, forse uno studente, che impedisce a un carro armato di passare, spostandosi mentre il veicolo prova a schivarlo.

Continua a pag. 39





# Il Messaggero



€ 1,40\* ANNO 141-N° 153 ITALIA

NAZIONALE



Mercoledì 5 Giugno 2019 • S. Bonifacio

IL GIORNALE DEL MATTINO

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

**Per 165 milioni**  
Anche la Fiorentina è americana  
Della Valle vende al tycoon Comisso  
Tenerani nello Sport



**Storico nel tennis**  
Fognini ringrazia Federer: un italiano torna nella Top 10, non capitava dal '78  
Frasca nello Sport



**L'intervista**  
Sara Gama: «Noi sorelle d'Italia pronte a stupirvi nel Mondiale»  
Avantaggiato nello Sport



**DOMANI IN OMAGGIO**  
**Il Messaggero Casa**  
INIZIATIVA VALIDA PER ROMA E PROVINCIA  
[messengerocasa.it](http://messengerocasa.it)

**Risposte o voto**  
La caduta degli alibi e l'ora basta del Paese

Marco Gervasoni

Niente tempesta atomica, per il momento, sul governo. Era, quella, un'espressione del sottosegretario Giorgetti, di solito sobrio nelle metafore, dopo il discorso di Conte di lunedì sera. E invece ieri, per continuare con le analogie belliche, non solo il fuoco è cessato ma i due eserciti (o tre?) si sono persino stretti una mano. E ci riferiamo naturalmente all'accordo sullo sblocca cantieri.

È vero che la politica, da sempre, e quella nelle democrazie digitali postmoderne in particolare, è vero e proprio teatro, con relativi colpi di scena, e che è proprio il momento di massima tensione quello che prelude all'accordo. Ma crediamo sia evidente a tutti, e certamente anche ai due veri capi del governo, Matteo Salvini e Luigi Di Maio, che non sarà possibile continuare così per molto tempo.

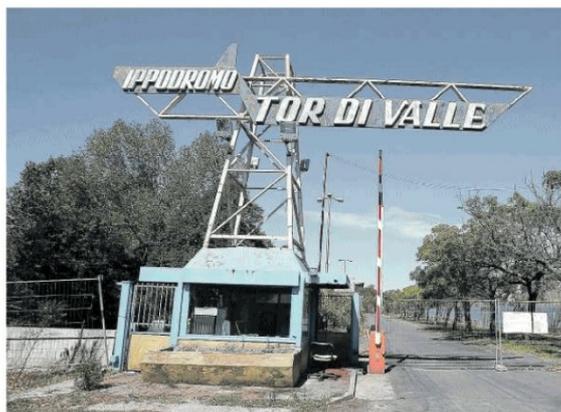
Se la politica avesse una logica, il risultato delle elezioni europee è stato talmente clamoroso che i due attori, Lega e 5Stelle, dovrebbero riscrivere il contratto e varare un nuovo governo, che tenga conto dei rinnovati rapporti di forza; anche se quelli parlamentari, che fanno i 5Stelle di gran lunga prevalenti, non sono cambiati. Altra logica vorrebbe che Salvini facesse cadere il risultato delle recenti elezioni.

Continua a pag. 27

## Governo, prove di tregua per il rischio stangata Ue

► Accordo sullo sblocca cantieri dopo la telefonata di Di Maio a Salvini  
Il capo M5S al Quirinale, che avverte: tutelare i conti. Oggi verdetto europeo

Oggi vertice in Campidoglio con la società su Tor di Valle



### Raggi: così lo stadio non si fa

Sfida alla Roma: «Mantenere gli impegni sulle opere pubbliche»

ROMA Per la prima volta Virginia Raggi ha ventilato la possibilità di mettere fine al controverso progetto calcistico-immobiliare

del nuovo stadio, che tanti affanni ha arrecato ai grillini (e non solo). L'avviso della sindaco suona come un ultimatum: «I privati

devono rispettare i patti, prima realizzino le opere pubbliche e poi il campo di calcio».

De Cicco a pag. 15

ROMA Prove di tregua tra Di Maio e Salvini con l'obiettivo di evitare la crisi del governo e scongiurare il rischio di stangata Ue. È arrivato l'accordo sullo sblocca cantieri dopo la telefonata tra i due leader. Il capo M5S al Quirinale, che avverte: tutelare i conti. Oggi verdetto europeo.

Conti, Cifoni, Franzese, Pirene e Pollio Salimbeni da pag. 2 a pag. 5

**Città in dissesto**  
Salva-Roma addio, arriva il salva-tutti

Simone Canettieri

Sull'onda della tregua tra Lega e M5S sfuma l'ipotesi stralcio per il Salva-Roma, il provvedimento invocato dal debito storico con le banche ed evitare così il default delle casse capitoline nel 2022. Sarà inserito in commissione congiunta Bilancio-Finanze di Montecitorio un emendamento dei relatori al Decreto Crescita. Passa però la linea-Salvini che equipara la Capitale alle altre amministrazioni italiane in dissesto: da Catania ad Alessandria.

A pag. 9

## Terremoto al Csm fuori altre due toghe

### L'allarme del Colle

► Autosospesi anche i togati Criscuoli e Morlini  
«Incontri con i politici per le nomine da pilotare»

Michela Allegri

Non si arresta il terremoto nel Csm. Altri due magistrati si sono autosospesi, il caso preoccupa il Quirinale: lasci chi ha avuto contatti con la politica. Il vicepresidente del Csm, Ermini: «Basta con i traffici venali». Una crisi che coinvolge anche l'Anm, oggi l'associazione riunirà il parlamentino. A pag. 6

**La rete di Palamara**  
I favori ai giudici con l'aiuto di Lotito

Valentina Errante

Nella lista dei favori di Luca Palamara spuntano anche Lotito e i biglietti per lo stadio.

A pag. 7

### Eutanasia in Olanda

Noa, dopo lo stupro la scelta di morire  
A diciassette anni

ROMA Appena 17 anni e già una vita di dolore alle spalle che l'ha portata a chiedere l'eutanasia. Si è spenta domenica Noa Pothoven, giovane olandese che ha ottenuto la "dolce morte" dopo anni di sofferenze psichiche seguite a una violenza sessuale subita all'età di 11 anni. La ragazza è morta nella sua casa di Arnhem.

Malfetano a pag. 11

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

**IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE**

CARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

**SUSTENIUM PLUS** EDIZIONE ESTATE

Con Creatina, Arginina, Beta Alanina, Vitamine e Sali Minerali

**SUSTENIUM** MAGNESIO POTASSIO

Con Magnesio, Potassio e Vitamina C

**Chiedi un consiglio nelle farmacie**

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

**ENERGY** LOADING

A. MANARINI

**CANCRO, IL SEGNO FAVORITO DAGLI ASTR**

**IL DONNO BRANNO**

Buon giorno, Cancro! Arriva la Luna di giugno, le ciliegie sono mature. Questo vostro amore che è andato su e giù per le antiche scale, da inizio primavera, ora si stabilisce al piano nobile. Marte e Venere, appassionata combinazione, in mezzo a loro Mercurio, fresco di giornata, che favorisce incontri e innamoramenti. Fondamentale il suo intervento nel lavoro, affari. È il preludio dell'onda buona che farà dell'estate una stagione di successo e amore. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA  
L'oroscopo a pag. 33

1.943.000 lettori (Audipress 2019/I)



IL GIRO D'ITALIA IN 50 ISOLE



IN EDICOLA A € 12,90 IN PIÙ

# il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

MERCOLEDÌ 5 giugno 2019 | € 1,50 | Anno 134 - Numero 132 | Anno 20 - Numero 153 | www.ilrestodelcarlino.it

IMOLA-BOLOGNA



### IMOLA, AGRICOLTORI IN GINOCCHIO

## «Annata disastrosa per le albicocche»

TASSI ■ In Cronaca di Imola



### NUCLEO TUTELA

## Arte rubata, i carabinieri recuperano 151 opere

F. MORONI ■ A pag. 17



### EUTANASIA A 17 ANNI

## SE QUESTA È UNA VITTORIA

di MICHELE BRAMBILLA

«NOA POTHOVEN ha vinto la sua lunga battaglia»: cominciava così l'articolo di un grande giornale nella sua edizione on line di ieri. Noa Pothoven, una ragazza olandese di 17 anni (di-cias-set-te) «ha vinto la sua lunga battaglia». Vinto. È guarita da una lunga malattia? Ha ottenuto un importante riconoscimento? Un successo sportivo? No: Noa Pothoven è morta. Eutanasia.

■ A pagina 2

### OPERE PUBBLICHE

## LA PALUDE DEI CODICILLI

di DAVIDE NITROSI

FORSE non saranno trenta passaggi come dice il governatore della Lombardia, Fontana, forse saranno qualcuno di più o qualcuno di meno, forse dipende dall'ammontare dell'appalto, dall'ente, dal comma applicato, dall'azienda che partecipa... L'unica cosa certa è che il codice nato per stanare le Appaltopoli italiane è finito per ingarbugliarsi in una matassa che neppure un Azzecagarbugli riuscirebbe a districare.

■ A pagina 4

# Di Maio e Salvini, prove di disgelo

Intesa sullo sblocca cantieri. Il leader M5s da Mattarella: andiamo avanti | Servizi ■ Alle p. 4, 5 e 6



## ERA GIOVANE E BELLA

### ORRORE IN OLANDA: EUTANASIA PER NOA AVEVA 17 ANNI, ERA DEPRESSA DOPO UNO STUPRO SUBITO DA PICCOLA

GIARDINA e PONCHIA ■ Alle pagine 2 e 3

## Il Tar bocchia le zone rosse anti degrado

Firenze, no all'ordinanza del prefetto. «Non si può allontanare chi non commette illeciti» | BALDI ■ A p. 8

### GRANDI AZIENDE

## Ok al nuovo scivolo. Ecco tutte le strade per la pensione

MARIN ■ A pagina 7

### IL CASO PALAMARA

## Il Csm ammette «Le correnti sono un cancro»

COLOMBO ■ A pagina 8

### INCONTRO A LONDRA



## Trump battezza Farage alleato nel dopo Brexit

PIOLI ■ A pagina 11

**menghi**  
Loreto (AN)  
www.menghishoes.com



### PER 170 MILIONI



## Fiorentina americana C'è l'intesa

Servizi ■ Nel QS

### DA BUSH A OBAMA



## Addio a Leah cuoca creola dei presidenti

JANNELLO ■ A pagina 18

## L'ETERNA MUSA

L'universo femminile tra '800 e '900

Centro Matteucci, Viareggio

2 giugno - 3 novembre 2019

www.cemamo.it



**AUTOURTITI S.R.L.**  
  
 Volkswagen  
 Via Amba Alagi 1-35r  
 tel. 010-267322

MERCOLEDÌ 5 GIUGNO 2019

# IL SECOLO XIX

**ORARIO CONTINUATO**  
 SERVICE  
 h7,30/18,00  
 VENDITA  
 h9,30/19,00  
[www.autourtiti.it](http://www.autourtiti.it)

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886

1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CXXIII - NUMERO 132, 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](http://www.manzoniadvertising.it)

GNN

## UNA SERATA IN MUSICA PER GENOVA IL SECOLO XIX REGALA 100 BIGLIETTI

CABONA E PAVANELLO / PAGINE 34 E 35



## NON ACCADEVA DAL 1978 Fognini, c'è un italiano nella top 10 del tennis

SERVIZIO / PAGINA 41

**INDICE**

PRIMO-PIANO	Pagina 2
CRONACHE	Pagina 7
ECONOMIA-MARITTIMO	Pagina 13
GENOVA	Pagina 17
CINEMA/TV	Pagina 31/37
XITE	Pagina 34
SPORT	Pagina 38
METE0	Pagina 43

I CINQUESTELLE CEDONO A SALVINI: VIA LIBERA AL DECRETO SBLOCCA CANTIERI

# Di Maio al Colle: il governo va avanti Tria offre all'Ue tagli per 3,5 miliardi

Nella lettera a Bruxelles previsti risparmi annuali sul welfare. Ma parte l'iter per lo sfioramento dei conti

Tregua nel governo tra Lega e Cinquestelle. Una telefonata tra il vice-premier anticipa il compromesso sul decreto sblocca cantieri e, in particolare, sull'allentamento del codice appalti. La Lega accetta lo stralcio di alcune proposte, MSS dà il via libera alle altre. La volontà di proseguire viene confermata da Di Maio e Mattarella. Atteso per oggi l'avvio dell'iter per la procedura di infrazione. Nella lettera a Bruxelles il ministro Tria annuncia risparmi per 3,5 miliardi l'anno.

L'INVIATO BRESOLIN, BARBERA, BARDINI, BERTINI, GRAVINA, LA MATTINA E LOMBARDO / PAGINE 2-5

ROLLI



**IL CANTIERE DI GENOVA**

Roberto Scullì

Giallo sulle norme per riprendere i lavori del nodo ferroviario

Preoccupazione a Genova per il Nodo ferroviario, bloccato per la crisi Astaldi. L'emendamento che unifica l'opera al Terzo valico non è stato presentato in commissione. Ma forse tornerà in aula.

L'ARTICOLO / PAGINA 5

**IL COMMENTO**

MAURO BARBERIS

L'ILLUSIONE DEL POPULISMO DI SINISTRA

Il nostro Presidente della Camera, Roberto Fico, incarna autorevolmente una figura mitologica: il populista di sinistra. L'unico problema è che il populismo di sinistra esiste solo sui libri, non nella realtà.

L'ARTICOLO / PAGINA 6

IL CASO IN OLANDA



## La scelta di Noa: eutanasia a diciassette anni dopo lo stupro

«Respiro, ma non vivo più. Vi prego, lasciatemi andare». Così scriveva Noa, 17 anni, olandese, vittima di violenze sessuali tra gli 11 e i 12 anni. La ragazza aveva cercato di superare il trauma in tutti modi, ma non c'era riuscita. Anzi, la situazione di depressione e disagio esistenziale era diventata insopportabile. E dopo una lunga battaglia legale, con l'aiuto dei genitori, ha ottenuto di essere sottoposta a eutanasia, che nei Paesi Bassi è legale. Ora il suo caso fa discutere il mondo.

RAUHE / PAGINA 11

LA PRESENTAZIONE

## Il Salone Nautico punta al record: esauriti gli spazi per gli espositori

Il Nautico 2019 punta ai 180 mila visitatori, dopo un'edizione 2018 difficile per la tragedia del ponte.

L'INVIATO DELL'ANTICO / PAGINA 17



**IMPACCIATORE: «RAGAZZI, FATE COME ME, RIENTRATE A LAVORARE IN ITALIA»**

LEDONE / PAGINA 36



## Surf, i giovani che sognano la California a Recco

Un'immagine del Recco Surf Festival. L'evento torna, mare permettendo, nel fine settimana

POZZO / PAGINA 12

L'INTERVENTO

GIANLUCA NICOLETTI

È UN CRIMINE NON VOLER CURARE LA DEPRESSIONE

Non mi si venga a parlare di libertà di decidere il proprio fine vita nel caso di Noa Pothoven. Non mi si obietti che questo permette la legge olandese, possono esserci anche leggi che consentono azioni abominevoli.

Già me lo aspetto, quindi mi prendo anche la responsabilità di aggiungere che non è nemmeno il caso di fare paragoni strumentali.

SEBUE / PAGINA 11

BUONGIORNO

L'immagine del ragazzo senza nome solo davanti ai tank di piazza Tiananmen ci interesserà e ci tornerà da trent'anni. Allora ci sembrava l'immagine dell'inevitabile collasso del comunismo, compreso quello cinese, e invece era l'immagine introduttiva al massacro. Tutto avremmo ipotizzato, fuorché il perpetuarsi del regime tramite il matrimonio d'interesse fra i due nemici giurati del Novecento: il totalitarismo e il capitalismo. Oggi la Cina è una potenza mondiale invasiva, impetuosa, vellicata da qualche sciopero di operai che rivendicano condizioni migliori, denari e tempo libero in più. Era così anche nell'89, nella periferia di Pechino e delle altre città in tumulto, ma in piazza Tiananmen si erano radunati soprattutto gli studenti, e avevano cartelli con su scritto che «la verità è più

importante del pane». Chissà se si studiava Rousseau allora in Cina. Chissà se sanno, gli usurpatori occidentali di Rousseau, quanto detestasse la plebe abbruttita - la chiamava proprio così - che ama più il pane della libertà. Quella vittoria clamorosa di trent'anni fa, la vittoria finale della democrazia, ormai non è più tanto clamorosa e forse non fu nemmeno una vittoria: per il tredicesimo anno consecutivo Freedom in the World segnala l'arretramento delle democrazie liberali non solo in favore delle tirannie ma anche delle democrazie illiberali, molto fasciose pure qui in Europa, dove si baratta la libertà con più sicurezza fisica ed economica. Ora riguardate quel ragazzino esile, solo davanti alla fila dei tank, e pensate a quanto avesse in conto la sua sicurezza e quanto la sua libertà. —

MATTIA FELTRI

**AURUM** 1962  
 COMPROMISSO  
 ORO e ARGENTO  
 SEDE STORICA  
 SERVIAMO TUTTI  
 COMPRIAMO TUTTO  
 Genova • Corso Buenos Aires 81 r  
 (Ristorante) • Tel. 010 5704105 • www.aurum.it



**SpazioGenova**  
 LA CITTÀ DELL'AUTO  
  
**GIUGNO... UN MESE DI OCCASIONI IMPERDIBILI TI ASPETTIAMO**  
 PONTE CARREGA 30 R • TEL. 010 3704105  
 WWW.SPAGIOGENOVA.IT



# Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865  
Quotidiano  
Politico Economico Finanziario Normativo

**Oggi con Il Sole**  
Come finanziarsi sul mercato: le soluzioni per le imprese  
— In allegato al quotidiano



**Domani**  
La circle economy: l'Italia del riciclo, riduco e riuso che non ti aspetti  
— a 0,5 euro oltre al quotidiano



**MERCER MARSH BENEFITS**

Soluzioni sostenibili per il welfare aziendale.

www.marsh.it

MARSH & MCELLENNAN COMPANIES

FTSE MIB 20229,42 +1,79% | SPREAD BUND 10Y 273,10 -2,90 | €/€ 1,1244 +0,53% | BRENT DTD 64,87 +0,64% | Indici&Numeri → PAGINE 30-33

## Riforma degli appalti: intesa Lega-M5S su uno stop parziale

### SBLOCCA CANTIERI

Ridotta la sospensione voluta da Carroccio, torna la revisione a tutto campo

Il regolamento generale sostituirà le linee guida Anac Tetto del subappalto al 40%

Tregua fra alleati. Di Maio al Quirinale che attende il test su Europa e conti

Ecco l'intesa fra Lega e Cinque stelle sulla riforma del codice degli appalti. Sull'articolo 1 del decreto sblocca cantieri la soluzione di compromesso prevede una sospensione del vecchio codice per due anni (molto asciutta) come voleva la Lega e la riforma a tutto campo varata dalle commissioni Lavori pubblici e Ambiente e gradita a M5S. Torna il regolamento generale al posto delle linee guida Anac e il tetto al subappalto del 40%.

### CONFINDUSTRIA

«Autostrade, no all'emendamento sulla colpa grave»

Allarme di Confindustria circa l'emendamento, presentato nello sblocca cantieri, che mira a eliminare la colpa grave e quindi la conseguente responsabilità erariale a carico dei funzionari pubblici che firmano la revoca dei contratti di concessione autostradale.

## Il salva-Roma diventa salva-Comuni

### DECRETO CRESCITA

Trasformare la norma "salva Roma" in una "salva Comuni": è l'intesa cui sta lavorando la maggioranza per sbloccare il Dc crescita. Il M5s chiede che lo Stato si accoli il vecchio debito di Roma (4,4 miliardi) la Lega la possibilità di sostenere i Comuni in difficoltà.

# 9%

È lo scostamento tra obiettivi e previsioni del debito 2019 contestato dalla Ue

### L'accusa Ue

Debito eccessivo anche per le scelte del Governo

Beda Romano — a pag. 2

### INTERVISTA A PASQUALE ANGELOSANTO, COMANDANTE DEL ROS

## «La 'ndrangheta si fa banca al Nord»

«L'infiltrazione della criminalità organizzata al Nord è sempre più alta. Così come è sempre più intensa la nostra azione di contrasto». Lo dice, in un'intervista al Sole 24 Ore, il comandante del Ros, Pasquale Angelosanto. La 'ndrangheta, oggi la più strutturata, diffusa,



Generale, il comandante del Ros, Pasquale Angelosanto

ricca e potente delle mafie, è riuscita a colonizzare vaste aree del Centro e Nord Italia. In continua evoluzione le modalità di interazione con le imprese: l'erogazione del credito, spiega il Generale, è uno strumento decisivo per l'occupazione illecita di quote di mercato.

Marco Ludovico — a pag. 6

### POWER: «AGIREMO IN MODO APPROPRIATO»



Mercati. Le attese di riduzione del costo del denaro spingono Wall Street

## Fed pronta a tagliare i tassi e la Borsa vola

Vito Lops — a pag. 21

## Renault verso il sì all'offerta Fca

### FOCUS SUI CONCAMBI

### Fca in Borsa

Il cda di Renault ha deciso di riunirsi ancora oggi, mercoledì 5 giugno, per un ultimo esame della proposta di fusione di Fca. Parigi appare intenzionata a forzare i concambi. Intanto il fondo attivista francese Ciam critica lo schema di fusione.

Mariagrazia Mangano — a pag. 15



## Sia studia il polo Ue dei pagamenti Nel mirino i francesi di Worldline

### DIGITAL PAYMENTS

Fusione europea in vista per Sia, colosso hi-tech dei sistemi di pagamento. La società, controllata all'85% da Cdp, starebbe valutando varie opzioni che porterebbero a una fusione. Il candidato più probabile è la francese Worldline, che vale 9 miliardi (contro 1,3 a miliardi di Sia), da non dimenticare Ingenico e Nexi.

Carlo Festa — a pag. 27

### CREDITO

## Indagine della Bce: nei riassetti bancari Italia batte Germania

Isabella Bufacchi — a pag. 18

### I CHIARIMENTI DELLE ENTRATE

## Stop al forfait se l'interinale non cambia committente

Il lavoratore interinale che, dopo aver cessato il rapporto con l'agenzia di somministrazione, collabora con lo stesso datore cui l'aveva affidato in precedenza l'agenzia, non può accedere al regime forfetario.

L'indicazione è arrivata dall'agenzia delle Entrate, con la risposta all'interpello n. 179 di ieri.

In questo caso rileva il fatto che il lavoratore svolga la sua prestazione per lo stesso utilizzatore per il quale aveva lavorato nella vigenza del contratto di somministrazione. Sotto il profilo sostanziale va, dunque, considerato datore di lavoro non l'agenzia di somministrazione ma l'utilizzatore.

Caputo e Tosoni — a pag. 23

### PANORAMA

### AMBIENTE

## Clima, business da 2.100 miliardi per le imprese

Il cambiamento climatico rischia di costare quasi mille miliardi di dollari alle imprese. È la stima (per difetto) effettuata da 251 Blue Chips nel mondo. Lo stesso gruppo di società è però anche convinto che, dal climate change deriveranno nuove opportunità di business, per un valore di 2.100 miliardi di dollari.



### AGROALIMENTARE

## Ortofrutta, con la logistica Spagna più forte dell'Italia

La Spagna batte l'Italia in fatto di esport di prodotti ortofrutticoli: nel 2018 ben 12 milioni di tonnellate per un valore di 13 miliardi di euro (+1% sul 2017), contro i 4,2 miliardi dell'Italia (-5%). Il segreto del successo sta nella logistica.

### LA SVOLTA

## Demaria (Ucina): associazioni nautiche verso la riunificazione

Raoul de Forcade — a pag. 10

### RISTORAZIONE

## Autogrill punta a crescere Acquisizioni nel food

Obiettivo 5,3 miliardi di euro di ricavi al 2021, con 1,5 miliardi di euro da investire nella crescita con acquisizioni nel food e una generazione di cassa pari a 5 volte il valore del 2018 (33 milioni di euro). Sono le cifre del piano triennale di Autogrill.

## Lavoro

LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO



## Problem? La fabbrica li risolve grazie a 12mila suggerimenti

Alla Comer di Reggolo (Reggio Emilia), racconta il presidente e ad Matteo Storchi, l'implementazione del metodo lean ha fatto ridurre gli overhead, i cosiddetti costi indiretti, del 30%. Nel 2018 crescita a doppia cifra per il fatturato: 370 milioni (+10,8%).

Cristina Casadei — a pag. 38

**LEONTEQ**  
SWISS INVESTMENT ENGINE

SCOPRI I NOSTRI NUOVI CERTIFICATI DI INVESTIMENTO SU certificati.leonteq.com

MESSAGGIO PUBBLICITARIO

### LA TECNOLOGIA FINANZIARIA SVIZZERA AL TUO SERVIZIO

- Più di 28.000 prodotti emessi a livello globale nel 2018
- 10,5 miliardi di EUR investiti nei nostri certificati
- Italian Certificate Awards 2017 & 2018
- Miglior certificato / Secondo miglior certificato a capitale non protetto
- Swiss Derivative Awards 2019
- Miglior Servizio ai clienti / Miglior Prodotto su Azioni

Leonteq Securities (Europe) GmbH, London branch  
Prima garanzia assicurativa di investimento, regolare atteggiamento del Prospetto di Base, ogni eventuale supplemento e la relativa Nota di Sintesi non sono le Condizioni Definitive (Final Terms) e il Documento contenente le informazioni chiave (KID) del prodotto, con particolare attenzione alle sezioni dedicate ai fattori di rischio connessi all'investimento. Il Prospetto di Base e gli altri documenti relativi al prodotto sono disponibili sul sito [www.leonteq.com](http://www.leonteq.com) e possono essere consultati gratuitamente presso Leonteq Securities AG, Europastrasse 33, 8008 Zürich, Svizzera. Il valore dei prodotti finanziari è soggetto a oscillazioni del mercato, che possono comportare sia perdite, তবো a partire, dei capitali investiti nei prodotti finanziari. Si raccomanda agli investitori di consultare un consulente finanziario competente prima di investire nei prodotti finanziari.



# IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE



Mercoledì 5 giugno 2019 € 1,20

S. Bonifacio Vescovo  
Anno LXXV - Numero 153

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

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

## Una telefonata allunga la vita a Conte

Finalmente Di Maio-Salvini si parlano via smartphone. E sbloccano appalti e Roma. Il grillino sale al Colle per dire che (per ora) si va avanti. Disponibile pure al rimpasto Premier rasserenato ma teme nuovi scossoni dopo i ballottaggi

IL TEMPO di Oshø



■ Dopo la telefonata tra Salvini e Di Maio scatta il disgelo, i due si parlano, sbloccano appalti e salva Roma. Poi il grillino sale al Colle da Mattarella per dirgli che (per il momento) si va avanti. E disponibile anche a un rimpasto di governo.

Solimene → alle pagine 4 e 5

E compra la casa di Marco Columbro

### Silvio ipotoca la sua villona in Sardegna



Bincher → a pagina 7

### Un disastro la partenza del nuovo contratto di servizio, anche la Raggi è furiosa. Altra causa dell'ex ad Roma è di nuovo in mezzo ai rifiuti, l'Ama è in tilt

#### Musica contro la depressione C'è un'arpa che suona nel cuore di Villa Borghese

Conti → a pagina 17

■ La Capitale torna ad essere invasa dai rifiuti, nonostante il fresco avvio del nuovo contratto di servizio. Non sembra essere ripreso come doveva lo smaltimento di Rocca Cencia, e il sindaco Virginia Raggi fa trapelare una sua «furia» con i vertici provvisori della municipalizzata. Intanto continua la guerriglia dell'ex ad, Lorenzo Bagnacani, con un nuovo esposto alla Corte dei conti

Novelli → a pagina 21

#### Si indaga a Trigatoria Un corpo carbonizzato trovato nel rogo dei rifiuti

Meloni → a pagina 20

### Non rispettò il criterio del debito Padoan gufa sui conti ma il buco lo ha fatto lui

Martini → a pagina 3

### Pressing monetario della Bce Senza politiche sul debito il governo può solo morire

De Mattia → a pagina 3

**IL DIABETE**  
Conoscerlo per Vivere Meglio

3 incontri **GRATUITI**  
sede seminari: Policlinico A. Gemelli - Roma  
Responsabile scientifico Prof. A. Giaccari, Team Diabete

13 Giugno 2019 | I Rischi del Diabete  
25 Settembre 2019 | Nutrizione ed Integratori  
16 Dicembre 2019 | Aterosclerosi e Colesterolo

Orario 17.00 - 19.00

**Prenotazione obbligatoria.**  
Disponibilità fino ad esaurimento posti

329.67.81.833 [www.faberformecm.it](http://www.faberformecm.it)

### Accusate (e recidive) per aver rubato occhiali in Prati A processo le gemelle «attrici»

■ Mai un film aveva rappresentato meglio la realtà. Afflitte dallo «shopping compulsivo» nella finzione così come nella vita, le due gemelle attrici nel film «Come un gatto in tangenzial», andranno a processo. Valentina e Alessandra Giudicessa sono accusate di furto (occhiali per 250 euro in viale Giulio Cesare) e hanno scelto il rito abbreviato per essere giudicate per l'ennesima volta.



Ossino → a pagina 20

**IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE**

EDIZIONE ESTATE

**SUSTENIUM PLUS**  
MAGNESIO POTASSIO

CARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

Chiedi un consiglio nelle farmacie **ENERGY**

Mercoledì 5 Giugno 2019

Nuova serie - Anno 28 - Numero 131 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 46/04, DCB Milano

\*In abbonamento obbligatorio ed esclusivo con l'offerta indilabile Class o € 4,50 (ItaliaOggi) € 1,20 + Marketing Oggi € 0,50 + Class € 2,50

Uk € 1,40 - Ch fr. 3,50 €4,50\*

Francia € 2,50



**Ranocchi software**

L'offerta completa per il tuo Business

www.ranocchi.it

**Claudio Petruccioli: l'alternativa potrà sorgere solo al centro. Senza il concorso di M5s e di Fi**

Alessandra Ricciardi a pag. 7

**Ranocchi software**

L'offerta completa per il tuo Business

www.ranocchi.it

www.italiaoggi.it

# Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO

**IN ALLEGATO**

**Class**

IL NUOVO NUMERO DI CLASS

## Affitto d'azienda solo ai notai

Parere contrario dell'Antimafia all'emendamento che estendeva ad avvocati e commercialisti la possibilità di gestire i contratti attraverso scrittura privata

Verso il ritiro l'emendamento al decreto Crescita che faceva rientrare l'affitto d'azienda tra le competenze di commercialisti e avvocati. In commissione finanze della Camera è arrivato un nuovo parere negativo della Direzione nazionale antimafia. E oggi si deciderà sul ritiro della modifica che avrebbe tolto l'esclusiva ai notai. Le argomentazioni fanno leva sul ruolo del notaio come ufficiale pubblico e garante di un doppio controllo degli atti.

Bartelli a pag. 33

## Ancora col fiato sospeso per un'altra elezione: ci sono cento ballottaggi



Dopo le europee è molto cresciuto il gruppo degli osservatori che ritengono il presidente della repubblica Mattarella poco propenso a evitare le elezioni autunnali, qualora non si riesca a ricomporre la maggioranza. Il premier continua a dire di non essere un M5s, per avere una qualifica super partes che potrebbe venire buona in futuro. Si tratterà di veder, passati gli oltre cento ballottaggi di domenica prossima, come Salvini risponderà a Mattarella, il quale ha interloquito con lui (e con Luigi Di Maio solo pro forma) piuttosto che con il premier Conte.

Maffi a pag. 5

### DIRITTO & ROVESCIO

Incuranti del ridicolo, molti politici italiani, con l'indifferenza permanente incorporata e la stragrande maggioranza dei media scritti e digitali, hanno illustrato, nell'immensità delle elezioni europee, il devastante rigurgito fascista in Italia. Siccome le europee sono elezioni proporzionali, adesso, a urne aperte, possiamo esattamente rievocare quanto sono i fascisti in Italia: C'era Pisanò ha preso, a livello nazionale, 88.724 voti pari allo 0,33% dei votanti. Forza nuova invece ha raccolto solo 44.782 suffragi pari allo 0,15% dei suffragi. L'allarme quindi era una bufala. Ma non senza conseguenze per l'Italia, visto che l'allarme furoloso lanciato dai media italiani era preso con beneficio di inventario da parte degli italiani che hanno gli occhi per vedere, ma è stato percepito con preoccupazione all'estero. Un industriale austriaco, ad esempio, mi ha telefonato preoccupato per l'imminente conquista del potere da parte dei fascisti che l'induceva a cancellare un suo già deciso investimento in Italia.

SU WWW.ITALIAOGLI.IT

**Di sblocca cantieri - Il subemendamento Putanelli**

**Dichiarazioni - La circolare con i chiarimenti ai Caf**

**Commercialista ai domiciliari - La sentenza della Cassazione**

10 ONLINE

**IN GERMANIA**

**Un partito di comici prende, tra i giovani, più dei socialisti**

Giardina a pag. 14

**Ranocchi software**

L'offerta completa per il tuo Business

**OPEN DAY 2019**

Vieni a scoprire dal vivo le soluzioni **Ranocchi** per **Commercialisti e Consulenti del Lavoro**

**07/06 SAN BENEDETTO DEL TRONTO**

**21/06 FORLÌ**

Programmi per Commercialisti e Consulenti del Lavoro [www.ranocchi.it](http://www.ranocchi.it)

Gestionali per Piccole, Medie e Grandi Aziende [www.ntsinformatica.it](http://www.ntsinformatica.it)

Soluzioni Sistemiche open source [www.nethesis.it](http://www.nethesis.it)

Trova il Partner più vicino:

<b>ABRUZZO</b>	<b>FR</b> Intit	Ferentino 0775 224453	<b>VA</b> NTS Project	Gaiatzze Schiarno 0332 1543040	<b>CT</b> D Software	Acì Bonaccorsi 0935 1865426	
<b>CA</b> Computer Systems	Lanciano 0872 713077	<b>TV</b> Kross Informatica	Latis 335 2632058	<b>VA</b> Sistemica	Gallarate 0331 712611	<b>CI</b> Ranocchi Catania	Grignola di Catania 095 8134187
<b>BA</b> SIDA	Bari 080 491111	<b>RM</b> ADM Net	Roma 392 1181380	<b>MC</b> Niche	Mantovano 0376 399200	<b>ME</b> Net	Morbiano 0541 399200
<b>PZ</b> New Job	Potenza 0971 1746112	<b>RM</b> Euro Informatica Service	Bracciano 06 56803131	<b>AN</b> Ranocchi Fabriano	Fabriano 0732 251137	<b>PA</b> Azipio Software	Palermo 383 1831334
<b>CALABRIA</b>		<b>RM</b> Geneasy	Roma 06 45473475	<b>AN</b> Ranocchi Software	Senigallia 071 859035	<b>PA</b> Ubisoft Software	Palermo 091 6134539
<b>CAZ</b> Apl System	Lamezia Terme 0968 455636	<b>RM</b> Omnia Sistemi	Roma 06 7824268	<b>MC</b> Sistema Studio	Civitanova Marche 0733 851451	<b>ROSARNA</b>	
<b>CAMPANIA</b>		<b>RM</b> Ranocchi Solution	Roma 06 32803092	<b>MO</b> NTS Informatica Molise	Campobasso 0874 493157	<b>RI</b> Penta Sistemi	Firenze 800 910664
<b>CE</b> Professioni	Aversa 081 8901098	<b>LG</b>		<b>PR</b> NTS Informatica Prato	Campobasso 0874 493157	<b>RI</b> Ranocchi Solution	Firenze 055 227367
<b>NA</b> PFP Informatica	Caserta 081 0155337	<b>GE</b> Emiera Service	Genova 010 9750203	<b>PR</b> S&NT Informatica	Sesto Fiorentino 055 250774	<b>SI</b> S&NT Informatica	Sesto Fiorentino 055 250774
<b>NA</b> Logica	Napoli 081 5937690	<b>GE</b> Geneasy	Genova 348 2898495	<b>AL</b> Puntostilemi	Tortona 348 4780409	<b>LU</b> IES Open	Carrara 366 2187633
<b>NA</b> Ranocchi Napoli	Quindici 081 8179692	<b>GE</b> Penta Sistemi	Genova 800 910664	<b>AT</b> Italostilemi	Carrara 054 631014	<b>PI</b> Toscana Sistemi	Santa Maria a Mont 0571 66599
<b>SA</b> Sintesi	Mercato San Severino 089 820021	<b>LOMBARDIA</b>		<b>TO</b> EGM Sistemi	Torino 011 2744969	<b>SI</b> Infogest	Reggio Emilia 352 311318
<b>SA</b> TriCom	Salerno 089 232043	<b>BS</b> Itead	Negrato 035 523448	<b>TO</b> Ranocchi Torino	Grugliasco 011 3141361	<b>UMBRINA</b>	
<b>EMILIA ROMAGNA</b>		<b>BS</b> OTS Informatica	Brenna di Sopra 036 699891	<b>PIGIA</b>		<b>PS</b> Elettrica	Guido 075 9221401
<b>BO</b> CRE Microsistemi	Granarolo dell'Emilia 051 763012	<b>BS</b> NTS Project	Brescia 030 783332	<b>BA</b> Euroteam Puglia	Valenzano 080 4602226	<b>PS</b> NTS Project	Basilica Umbra 075 8012949
<b>BO</b> Henry Informatica	Casalcochio di Reno 051 758773	<b>BS</b> Personal Data	Brescia 030 2421818	<b>BA</b> Labour Team	Bari 080 3794102	<b>PS</b> Pozzani Office	Mirafiorino 075 8743387
<b>BO</b> Open System	Soana 051 8156795	<b>LC</b> Sewell	Mantova 039 8988119	<b>BA</b> Ranocchi Global Solution	Bari 080 3792923	<b>VE</b>	
<b>MO</b> CP	Norzanola 059 545413	<b>M</b> Blend IT	Milano 02 87212387	<b>BT</b> DPZ Software	Andria 0883 550119	<b>PD</b> OnSolution	Padova 0424 1720006
<b>RN</b> NTS Informatica	Rimini 0541 909811	<b>M</b> G5 Open	Milano 800 910664	<b>LE</b> Linea Sistemi Lecce	Lecce 0832 372290	<b>PD</b> Ranocchi Nordest	Padova 0424 2012635
<b>RM</b> Ranocchi Software	Rimini 0541 728773	<b>MI</b> G5 Open	Milano 02 87212387	<b>TE</b> Studiodata	Castellana Grotte 0854 597150	<b>PS</b> Trivertop	Padova 0424 221899
<b>FRIULI VENEZIA GIULIA</b>		<b>PV</b> Geneasy	Voghera 0383 387540	<b>TR</b> S.P.S.	Teramo 099 7732969	<b>TV</b> MTS Informatica	Treviso 0422 230282
<b>UD</b> Duco SolutionSoftware	San Daniele 0432 1522944	<b>PA</b> Systematica	Voghera 0383 32565	<b>SARDEGNA</b>		<b>TV</b> OTS Sistemi	Castelfranco Veneto 0423 721540
<b>VA</b> G-Nordest	Castions di Stada 800 984421	<b>VA</b> ZMega Genus	Genesete 0331 799638	<b>CA</b> Annas	Cagliari 079 280841	<b>VI</b> Geacon	Udine 0434 1429108
<b>LAZIO</b>		<b>VA</b> CSI Paghe	Beate 0331 700789	<b>SI</b> Sicilia	Cagliari 079 280841	<b>V</b> Sistemi Contabili	Bassano del Grappa 0424 523040

Con guida e la riforma del fallimento € 5,00 in più con guida "Fair 2019" € 6,00 in più. Con guida "La pace fiscale" € 6,00 in più. Con guida "Il bilancio del bilancio 2019" € 6,00 in più. Con guida "L'istruttoria del professionista" € 6,00 in più. Con guida "Come pagare meno tasse sui nostri investimenti" € 6,50 in più. Con guida "Medio 780 e medio 2019" € 6,00 in più.

1.943.000 lettori (dati Auditpress 2019/1)



IL GIRO D'ITALIA IN 50 ISOLE



IN EDICOLA A € 12,90 IN PIÙ

Fondato nel 1859

# LA NAZIONE

MERCOLEDÌ 5 GIUGNO 2019 | € 1,50 (€ 1,30 in abbinamento obbligatorio con Il Telegrafo) | Anno 161 - Numero 153 | ANNO 20 - Numero 153 | www.lanazione.it



AREZZO: CORTE D'APPELLO RESPINGE LA RICHIESTA DI CONFISCA

## La storica Villa Wanda resta alla famiglia Gelli

MANNINO ■ A pagina 17



### EUTANASIA A 17 ANNI SE QUESTA È UNA VITTORIA

di MICHELE BRAMBILLA

«NOA POTHOVEN ha vinto la sua lunga battaglia»: cominciava così l'articolo di un grande giornale nella sua edizione on line di ieri. Noa Pothoven, una ragazza olandese di 17 anni (di-cias-set-te) «ha vinto la sua lunga battaglia». Vinto. È guarita da una lunga malattia? Ha ottenuto un importante riconoscimento? Un successo sportivo? No: Noa Pothoven è morta. Eutanasia.

■ A pagina 2

### OPERE PUBBLICHE

#### LA PALUDE DEI CODICILLI

di DAVIDE NITROSI

FORSE non saranno trenta passaggi come dice il governatore della Lombardia, Fontana, forse saranno qualcuno di più o qualcuno di meno, forse dipende dall'ammontare dell'appalto, dall'ente, dal comma applicato, dall'azienda che partecipa... L'unica cosa certa è che il codice nato per stanare le Appaltopoli italiane è finito per ingarbugliarsi in una matassa che neppure un Azzecagarbugli riuscirebbe a districare.

■ A pagina 4

# Di Maio e Salvini, prove di disgelo

Intesa sullo sblocca cantieri. Il leader M5s da Mattarella: andiamo avanti | Servizi ■ Alle p. 4, 5 e 6



## ERA GIOVANE E BELLA

ORRORE IN OLANDA:  
EUTANASIA PER NOA  
AVEVA 17 ANNI,  
ERA DEPRESSA  
DOPO UNO STUPRO  
SUBITO DA PICCOLA

GIARDINA e PONCHIA ■ Alle pagine 2 e 3

## Il Tar boccia le zone rosse anti degrado

Firenze, no all'ordinanza del prefetto. «Non si può allontanare chi non commette illeciti» | BALDI ■ A p. 8

### GRANDI AZIENDE

Ok al nuovo scivolo  
Ecco tutte le strade  
per la pensione

MARIN ■ A pagina 7

### IL CASO PALAMARA

Il Csm ammette  
«Le correnti  
sono un cancro»

COLOMBO ■ A pagina 8

### INCONTRO A LONDRA



Trump battezza  
Farage alleato  
nel dopo Brexit

PIOLI ■ A pagina 11

**menghi**

Loreto (AN)  
www.menghishoes.com

PER 170 MILIONI



Fiorentina  
americana  
C'è l'intesa

Servizi ■ Nel QS

DA BUSH A OBAMA



Addio a Leah  
cuoca creola  
dei presidenti

JANNELLO ■ A pagina 10

**L'ETERNA  
MUSA**

L'universo femminile tra '800 e '900

Centro Matteucci, Viareggio

2 giugno - 3 novembre 2019

www.cemamo.it

Oggi a € 1,50  
con  
**Album**  
Mercoledì  
5 giugno 2019  
Anno 44 - N°132

# la Repubblica

caffè  
**motta**  
IL PIACERE QUOTIDIANO

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli

## LA LETTERA DI BRUXELLES

# E dall'Europa arriva la bufera

Ecco il documento che inchioda il governo: tutto da rifare sui conti  
La Ue boccia il reddito di cittadinanza e le pensioni a quota 100  
"Il debito italiano pregiudica il futuro delle nuove generazioni"

### Intesa sugli appalti, finta tregua tra Salvini e Di Maio

#### L'INCHIESTA

## Csm a pezzi via 5 toghe "Le nomine fatte di notte"

di Carlo Bonini e Liana Milella



Documentano le carte trasmesse dalla procura di Perugia al Csm che, come carbonari, i mercanti di nomine si incontravano quando fuori era buio pesto. In un albergo. Mai prima della mezzanotte. E tiravano avanti fino all'una o alle due del mattino. Imbastivano e demolivano carriere in nome di scambi tra correnti, e in ragione di criteri di "affidabilità" politica trasparenti come le notti in cui appunto venivano decisi. E si incontravano con una cadenza che era diventata quotidiana.

alle pagine 10 e 11

di Alberto D'Argenio

Una ventina di pagine smontano le politiche economiche di Lega e 5Stelle e le giustificazioni inviate a Bruxelles con la lettera firmata dal ministro Tria. E segnalano l'arrivo della bufera europea sull'Italia gialloverde. Al termine del documento c'è l'avvio dell'iter della procedura per debito a carico dell'Italia, una gabbia per evitare che Salvini e Di Maio mettano ulteriormente a rischio il Paese e l'area euro.

a pagina 2 di Cillis, De Marchis, Lopapa Ruffolo e Vecchio da pagina 3 a 7

#### Il caso

## Radio Radicale convenzione verso la proroga

di Buzzanca e Cuzzocrea a pagina 4

#### L'analisi

## La strategia della sopravvivenza

di Claudio Tito

Nell'epoca del pensiero breve, magari racchiuso in un tweet, anche solo una telefonata sembra in grado di allungare la vita. Almeno quella del governo. Ma, come lo spot televisivo di qualche anno fa, non può che essere una finzione. Un modo per nascondere la polvere di una maggioranza diroccata sotto il tappeto della convenienza. Le incongruenze e le contrapposizioni emerse nella coalizione gialloverde non possono in fatti scomparire dopo un colloquio via cavo tra Matteo Salvini e Luigi Di Maio.

continua a pagina 28

## SHOCK IN OLANDA



▲ La ragazza Noa Pothoven è morta a 17 anni

# La scelta di Noa

Depressa dopo uno stupro ha voluto l'eutanasia a 17 anni

di Michela Marzano

In questo caso, amare è lasciar andare. È stata questa la frase con cui Noa si è accomiata su Instagram, prima di morire. Noa aveva 17 anni, era stata stuprata

da bambina ed era depressa. E in Olanda l'eutanasia la si può chiedere dai 12 anni.

a pagina 28 di Del Re, Martinenghi e Pasolini alle pagine 12 e 13

Telmo Pievani  
**Imperfezione**  
Una storia naturale  
Raffaello Cortina Editore

#### La cultura

## Koons & C. quegli artisti un po' copioni

di Francesco Bonami

Si potrebbe chiamare la Copycat Syndrome ovvero la sindrome del copione, una malattia che affligge o ha colpito molti artisti nel corso della storia. Picasso diceva: «I bravi artisti copiano, i geni rubano». Si riferiva a se stesso sia come genio che come ladro.

a pagina 31

#### Sommario

##### Italia

15 Simon e gli altri duemila la via legale dei profughi di Alessandra Ziniti

##### Cronaca

16 Nell'Arma in nome del padre: quei figli di carabinieri uccisi di Brunella Giovanna

##### Economia

23 Francia, operai contro Ferrero nella fabbrica del cioccolato di Anais Ginori

##### Sport

41 Federer fa un favore a Fognini L'italiano entra tra i primi dieci di Clerici e Rossi

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90  
Tel. 06/49821, Fax 06/49822323 - 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@manzoni.it

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

con  
Libro "Il corpo del reato"  
€ 11,40

NZ

Musica Da Jovanotti a Mengoni I concerti diventano ecologici PIERO NEGRI — P. 24

Tuttoscienze "Guiderò il rover che andrà a caccia di marziani" ANTONIO LO CAMPO — P. 29



Nazionale Un prof insegna l'Inno di Mameli agli Azzurri GUGLIELMO BUCCHERI — P. 36



# LA STAMPA



MERCOLEDÌ 5 GIUGNO 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € ANNO 153 N. 152 IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) SPEDIZIONE ABB. POSTALE D.L. 353/03 (CONV. IN L. 27/02/04) ART. 1 COMMA 1, DCB - TO www.lastampa.it

L'IMPEGNO NELL'ALLEGATO ALLA LETTERA A BRUXELLES. OGGI VIA ALL'ITER PER LA PROCEDURA

## Tria, promessa all'Ue: "Correggeremo i conti con 3,5 miliardi l'anno"

Sblocca cantieri, il M5S cede alla Lega. Di Maio a Mattarella: andiamo avanti Caso Csm, altri quattro giudici lasciano. Cascini (Md): è come lo scandalo P2

DENTRO LA CRISI L'ULTIMO MIGLIO DI SALVINI GIOVANNI ORSINA — P. 23

Nell'allegato alla lettera inviata a Bruxelles Tria assicura: «Correggeremo i conti con un risparmio da 3,5 miliardi l'anno». Oggi il via libera dell'Ue all'iter per la procedura sul debito italiano. Tregua nel governo sul Codice appalti. BARBERA, BARONI, BERTINI, BRESOLIN, CAPURSO, GRIGNETTI, LA MATTINA E LOMBARDO — PP. 2-5 E 8

REPORTAGE Nell'Emilia che vota il leader leghista "Abbandonati dal Pd" NICCOLÒ ZANCAN — P. 7

## I gabbiani minacciano il paradiso dei fenicotteri in Sardegna



Fenicotteri nello stagno di Capoterra, vicino a Cagliari: la loro sopravvivenza è minacciata da gabbiani e cornacchie CUBO/PAGES PINNA — P. 15

### BUONGIORNO

L'immagine del ragazzo senza nome solo davanti ai tank di piazza Tiananmen ci intrenerisce e ci tormenta da trent'anni. Allora ci sembrava l'immagine dell'inevitabile collasso del comunismo, compreso quello cinese, e invece era l'immagine introduttiva al massacro. Tutto avremmo ipotizzato, fuorché il perpetuarsi del regime tramite il matrimonio d'interesse fra i due nemici giurati del Novecento: il totalitarismo e il capitalismo. Oggi la Cina è una potenza mondiale invasiva, impetuosa, vellicata da qualche sciopero di operai che rivendicano condizioni migliori, denari e tempo libero in più. Era così anche nell'89, nella periferia di Pechino e delle altre città in tumulto, ma in piazza Tiananmen si erano radunati soprattutto gli studenti, e avevano cartelli con su scritto che «la verità è più impor-

## Il pane e la libertà

tante del pane». Chissà se si studiava Rousseau allora in Cina. Chissà se sanno, gli usurpatori occidentali di Rousseau, quanto detestasse la plebe abbruttita - la chiamava proprio così - che ama più il pane della libertà. Quella vittoria clamorosa di trent'anni fa, la vittoria finale della democrazia, ormai non è più tanto clamorosa e forse non fu nemmeno una vittoria: per il tredicesimo anno consecutivo Freedom in the World segnala l'arretramento delle democrazie liberali non solo in favore delle tirannie ma anche delle democrazie illiberali, molto fasciose pure qui in Europa, dove si baratta la libertà con più sicurezza fisica ed economica. Ora riguardate quel ragazzino estile, solo davanti alla fila dei tank, e pensate a quanto avesse in conto la sua sicurezza e quanto la sua libertà. —

### STAMPA PLUS ST+

#### RUSSIA

GIUSEPPE AGLIASTRO La crisi economica alimenta le proteste contro Putin P. 11



#### REGNO UNITO

MASTROLILLI E RIZZO Trump, mano tesa a Londra: "Dopo Brexit intese favolose" P. 10



#### LE STORIE

MICHELE COSTANTINI Il collezionista di autobus d'epoca "Li uso per le serie tv" P. 28

MARIA CUSCELA Alagna, in quota si studierà il mal di montagna P. 28

### IL CASO IN OLANDA

## Noa, l'eutanasia a diciassette anni dopo la violenza



Noa Pothoven, ragazza olandese di 17 anni, ottiene l'eutanasia, legale nei Paesi Bassi, dopo anni di sofferenze psichiche seguite a una violenza subita da bambina. Diceva di non sopportare più di vivere a causa della depressione. La giovane è morta domenica in casa con l'assistenza medica fornita da una clinica specializzata. AMARILE E RAUHE — PP. 12-13

### UNA SCELTA CHE DIVIDE

## L'ANGOSCIA NON È UN MALE TERMINALE

GIANLUCA NICOLETTI Non mi si venga a parlare di libertà di decidere il proprio fine vita nel caso di Noa Pothoven. Non mi si sbiettino che questo permette la legge olandese, possono esserci anche leggi che consentono azioni abominevoli. Già me lo aspetto, quindi mi prendo anche la responsabilità di aggiungere che non è nemmeno il caso di fare paragoni strumentali, non c'è alcun nesso tra questo episodio e le leggi che regolano il diritto delle madri di decidere sulla propria gestazione, o di persone la cui vita è resa infernale da patologie devastanti e irreversibili. Il dolore psichico, per quanto atroce possa essere, è uno stato su cui la clinica ha strumenti per lavorare, ancora di più il disagio di un'adolescente è una condizione che comunque è da considerare potenzialmente mutevole, quindi con possibilità di evoluzione. CONTINUA A PAGINA 23

Advertisement for Harry Winston watches, featuring the brand logo and a watch image.



**IN EDICOLA**

**CON Italia Oggi!**

**La sfilata di Max Mara a Berlino tra arte e design**

Il marchio del gruppo da 1,6 miliardi porta la resort al Neues Museum Bottoni in MFF



il quotidiano dei mercati finanziari

**Del Vecchio sposta la residenza in Lussemburgo**

Il patron di Luxottica lascia Montecarlo Bertolino a pagina 7

Anno XXXI n. 110  
Mercoledì 5 Giugno 2019  
€4,50\* *Classeditori*

\*In abbinamento obbligatorio ed esclusivo con Class a €4,50 (MF €2,00 + Class €2,50)



**IN ALLEGATO**

**IL NUOVO NUMERO DI CLASS**

Con MFF Magazine for Fashion n. 96 a €7,00 (€4,00 + €3,00) - Con MFF Magazine for Living n. 43 a €7,00 (€4,00 + €3,00)

Spedire in A.P. art. 1 a L. 4664/03 Milano - UK £ 4,40 - CH F. 4,00 Francia €3,10



**BORSA +1,79%** 1€ = \$1,1244

**BORSE ESTERE**

Dow Jones	25.855	Euro-Yen	121,82
Nasdaq	7.493	Euro-Ftse	1,1178
Tokyo	20.409	Rip 10 Y	2,1809
Frankforte	11.871	Bund 10 Y	-0,3189
Zurigo	9.587	<b>FUTURE</b>	
Londra	7.214	Euro-Rip	130,83
Parigi	5.285	Euro-Bund	170,82
		US T-Bond	183,87

**VALUTE-RENDIMENTI**

Euro-Dollaro	1,1244	Ftse Mib	20.200
Euro-Sterlina	0,8274	S&P500 Come	2.793,6
		Nasdaq100 Mib	7.149

**FOCUS OGGI**

**Ennio Doris sale al 3,7% nel capitale di Mediobanca**  
Negli ultimi tre mesi il fondatore di Banca Mediolanum ha speso circa 6 milioni di euro per rilevare lo 0,43% della merchant di Piazzetta Cuccia  
Dal Maso a pagina 9

**Nexi verso il Ftse Mib**  
Entro fine maggio potrebbe prendere il posto di Ferragamo o Banca Generali  
Montanari a pagina 10

**Più rosso il mattone di Silvio Berlusconi**  
Nel 2018 la perdita di Immobiliare Ibra è più che raddoppiata a 5,9 milioni. Hanno pesato gli oneri dei bond lanciati per rimborsare il debito verso Dolcedrago  
Giacobino a pagina 19

**BANCHE CENTRALI** IL PRESIDENTE JEROME POWELL APRE A UNA POLITICA MONETARIA MENO RESTRITTIVA

# Fed, taglio dei tassi più vicino

Negli Usa possibile riduzione del costo del denaro a luglio. Wall Street rimbalza e il dollaro sale Eurolandia, il calo dell'inflazione mette pressione alla Bce. Che domani darà i dettagli della Tltro

(Corvi e Nirfole alle pagine 2 e 3)

**IL CDA DELLA CASA AUTOMOBILISTICA FRANCESE PROSEGUE OGGI PER DARE UNA RISPOSTA ALLA PROPOSTA DEL LINGOTTO**

## Ai supplementari la fusione Fca-Renault

Volkswagen accelera sull'ipo dei veicoli industriali per sostenere gli investimenti sull'auto elettrica

(Mondellini e Valentini a pagina 7)

**PALLA AL GOVERNO**

**Bper detta le condizioni per salvare Banca Carige**

(Gualtieri a pagina 9)

**GOVERNANCE & CONSOLIDAMENTO**

**I grandi soci di Ubi a consulto sulla creazione di un nuovo patto in vista di un matrimonio**

(Gualtieri a pagina 8)

**Autogrill prepara 1,5 miliardi per lo shopping entro il 2021**

(Follis a pagina 15)

**Cyberoo, Eles e Sirio: sull'Aim tris di matricole entro l'estate**

(Bertolino e Carosielli a pagina 17)

**FONDI CHIUSI**

**Slitta la detrazione del 30% per chi investirà nei nuovi Eltif**

(Pira a pagina 4)

**NOMINE ENEL**

**Starace cambia la governance alle rinnovabili e promuove Cammisecra (Green Power)**

(Zoppo a pagina 12)

**IL ROMPIESPREAD**

A Londra Trump prima strizza la mano della Regina Elisabetta e poi le dà una paccia sulla spalla. Bassees oblige

**LA TUA STORIA... una bellissima impresa da tramandare.**

Cordusio è il partner strategico delle famiglie imprenditoriali italiane.

Aiutiamo i nostri Clienti a gestire i patrimoni familiari e a trasmettere quello che hanno costruito nel tempo, interpretiamo i continui cambiamenti e le novità dei mercati in modo autonomo.

Info@cordusio.it - www.cordusio.it

Società del Gruppo UniCredit

**CORDUSIO**  
Strategic Wealth Management

## Monaco, Assoportiti: "Perchè investire nei porti e negli interporti italiani" - Transport & Logistic

04 Jun, 2019 MONACO DI BAVIERA - Si apre stamani la Fiera Transport&Logistic a Monaco (4-7 giugno) una delle più importanti rassegne mondiali del settore dei trasporti e logistico. La manifestazione è biennale eed è un importante richiamo per tutti i player del settore logistico e dei trasporti, intermodale, aereo, ferroviario e portuale. con circa 30.000 visitatori provenienti da tutto il mondo. Corriere marittimo è presente a Monaco al Tranport & Logistic con articoli, interviste, fotografie e video dedicati ai principali operatori nazionali ed internazionali del settore.. Il padiglione italiano ( Hall B, room 21) promosso e coordinato da **Assoportiti** presenta, il giorno 5 giugno, la conferenza: "Why Invest in Italian Ports and Freight villages. A country which is a natural hub in the MED" Intervengono: Gianni Fiaccadori, Dipartimento Attrazione Investimenti Esteri, ICE-Agenzia 10.20 L' accordo ICE-**Assoportiti** - Uir per l' attrazione degli IDE: verso un book delle opportunità di investimento per operatori esteri Daniele Rossi, Presidente **Assoportiti** Matteo Gasparato, Presidente UIR 11.00 -12.00 Tavola Rotonda : " Perché investire nei porti e negli interporti italiani" Marco Spinedi, Presidente Interporto di Bologna, Presidente Interporto di Bologna, L' Italia hub logistico Mediterraneo e il ruolo dell' integrazione porto-interporto Francesco Maria di Majo, Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno centro-settentrionale, L' Italia e il settore crocieristico: una leadership: una leadership diusa nell' area mediterranea: Massimo Deiana, Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale Portuale del Mar di Sardegna, Le Zone Economiche Speciali e il nuovo ruolo di porti e interporti per la crescita economica Lorenzo Cardo , Amministratore Delegato Interporto di Orte, La riforma degli interporti driver dello sviluppo intermodale e sostenibile 12.15 Conclusioni: i prossimi passi del progetto comune lce-**Assoportiti**-Uir.

### Transport&Logistic, Incontro Italia-China - Il porto di Shenzhen sempre più vicino

MONACO DI BAVIERA - Incontro stamani, nell' ambito della Fiera internazionale Transport & Logistic a Monaco di Baviera. La delegazione cinese di Shenzhen ha visitato il padiglione dei porti italiani coordinato da **Assoport**. Durante l' incontro sono state concordate alcune iniziative e una prossima missione ad ottobre che coinvolgerà: **Assoport** insieme ad alcuni interporti e all' istituto del commercio estero.

The screenshot shows the website interface for the article. At the top, there are navigation tabs for 'MONACO', 'EUROPA', and 'CONTRATTI'. The main header features the 'Corriere marittimo' logo and navigation links for 'HOMEPAGE', 'NEWS', 'MEDIA', and 'ARCHIVI'. Below the header is a large photograph of a group of people in business attire at a conference. The article title is 'Transport&Logistic, Incontro Italia-China - Il porto di Shenzhen sempre più vicino' with a date of '04 Jun. 2019'. The text of the article is partially visible, starting with 'MONACO DI BAVIERA - Incontro stamani, nell'ambito della Fiera internazionale Transport & Logistic a Monaco di Baviera...'. To the right of the article, there are advertisements for 'Toremar' and 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI'. At the bottom right, there is a video player with a message: 'Your browser does not currently recognize any of the video formats you specified'.

## Assoportori a Monaco con ICE-Uir

MONACO - Oggi mercoledì 5 giugno nel quadro delle presenze italiane al salone Transport Logistic, l'associazione **Assoportori** terrà una conferenza sul tema: "Perché investire nei porti italiani, in un paese che è un hub naturale nel Mediterraneo". L' introduzione del convegno sarà affidata a Gianni Fiaccadori dell' ICE. Successivamente alla presentazione da parte del presidente di **Assoportori** Daniele Rossi e del presidente UIR Matteo Gasparato dell' accordo ICE-**Assoportori**-Uir sulle opportunità d' investimento per gli operatori stranieri, si terrà sul tema una tavola rotonda con Marco Spinedi (Interporto Bologna), Francesco Maria di Majo (Autorità di sistema del Tirreno Centro-Settentrionale), Massimo Deiana (Autorità portuale di sistema della Sardegna) e Lorenzo Cardo (AD Interporto di Orte).



## Delegazione di Shenzhen incontra Assoport

Massimo Belli

MONACO Una delegazione del porto di Shenzhen è stata accolta nello stand di Assoport alla fiera di Monaco di Baviera. Appena il tempo di inaugurare Transport Logistic (dal 4 al 7 Giugno), e questa mattina Assoport ha già avuto una importante visita. Una delegazione del porto di Shenzhen, infatti, è stata ospitata dall'Associazione dei porti italiani nello spazio allestito all'interno della manifestazione in svolgimento a Monaco. Al termine dei colloqui con i rappresentanti dello scalo cinese, Assoport annuncia che sono state concordate interessanti iniziative e una prossima missione che si terrà ad Ottobre. Il prossimo appuntamento vedrà il coinvolgimento di Assoport, insieme agli interporti e all'Ice Agenzia per la promozione all'estero e l'internazionalizzazione delle imprese italiane.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo.it'. At the top, there is a navigation bar with 'SHIPPING', 'LOGISTICA', 'PORTI', and 'AUTOTRASPORTO'. The main article title is 'Delegazione di Shenzhen incontra Assoport' under the 'LOGISTICA' category. Below the title, it says 'Annunciata prossima missione ad Ottobre' and 'Pubblicato 17 ore fa il giorno 4 Giugno 2019' by 'Massimo Belli'. There is a photo of a group of people in a meeting. To the right, there is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome' and 'Indirizzo email', and a 'Registrati' button. Below the sign-up form, there are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI VIDEO' with various article thumbnails and titles like 'Tar cancella multa di 29 milioni a Cin e Moby' and 'Borse di studio a studenti del "Cappellini"'. At the bottom, there are social media sharing icons and a 'ABBONATI O EFFETTUA IL LOGIN' button. The footer contains 'ARGOMENTI CORRELATI: #ASSOPORTI #DELEGAZIONE #SHENZHEN #TRANSPORT LOGISTIC', 'DE NON PERDERE: Gruppo Onorato del', 'PRESSIONI ARTICOLI: 18 nuovi Frecciarossa', and a small logo for 'Porti Italiani'.



## La Regione tesse i rapporti con il Lussemburgo

LA MISSIONE UDINE L'annunciata volontà della Camera di commercio del Lussemburgo di realizzare a breve una missione in Friuli Venezia Giulia per concretizzare una significativa serie di collaborazioni, nei campi della logistica, dell'enogastronomia, del legno/arredo e dell'innovazione, testimonia l'importanza dell'attività di promozione che stiamo attuando. Un cambio di filosofia per superare le timidezze del passato e per farci conoscere in ambito internazionale valorizzando l'esperienza di Esf 2020, la valenza strategica del **porto di Trieste** e, in chiave turistica, le nostre eccellenze dell'alimentare. Lo ha detto ieri a Lussemburgo l'assessore alle Attività produttive, Sergio Emidio Bini, a margine della conferenza dedicata alla presentazione, organizzata dall'Ambasciata italiana di Lussemburgo e dalla Camera di commercio italo-lussemburghese, delle regioni Friuli Venezia Giulia ed Emilia-Romagna. In precedenza, nella prima parte della giornata, lo stesso Bini ha guidato la delegazione Fvg in un incontro alla House of startups, il principale centro lussemburghese dedicato alla nascita di nuove imprese. Quello del Lussemburgo, come ha spiegato Bini, è un territorio che supera i numeri e le dimensioni del Granducato: ai circa 600mila abitanti si sommano altri 300mila lavoratori transfrontalieri giornalieri, mentre l'area di attrazione e di influenza copre 10 milioni di persone.

Si tratta - ha sottolineato l'assessore - di una sistema estremamente dinamico e ricco da un punto di vista economico e finanziario. In quest'ottica ritengo strategico aver generato un concreto interesse nei confronti della nostra regione che potrà dare inizio a un promettente percorso di cooperazione. Come illustrato dal presidente della Camera di commercio italo-lussemburghese, Fabio Morvilli, e dalla responsabile per l'estero della Camera di commercio del Lussemburgo, Edith Stein, grande attenzione da parte del sistema economico lussemburghese è concentrato sulla logistica e sull'intermodalità. In questa chiave è già operativo un rapporto con il **porto di Trieste**, riguardo al quale lo stesso Bini ha evidenziato l'opportunità per la Regione di creare le condizioni finalizzate a un rafforzamento di questa collaborazione. Questa amministrazione - ha detto l'assessore nel suo saluto di presentazione rivolgendosi alla platea selezionata dall'Ambasciata italiana - ha scelto di aprire il Friuli Venezia Giulia al mondo e di cercare investitori e nuove opportunità di sviluppo. Seguendo questa chiave di lettura, Bini, ha ricordato gli elementi di attrattività della regione rappresentati dall'offerta turistica diversificata montagna-mare e dagli eventi di richiamo, come la Barcolana - descritta come la più grande regata del mondo - e altri appuntamenti che connoteranno il 2020, tra cui l'Euroscience Open Forum Esf 2020.



### I blitz dei cinghiali fanno paura «Situazione grave e insostenibile»

«Gli imprenditori agricoli preoccupati segnalano - Fra le soluzioni prospettate la massacrata danni soprattutto per i campi di mais in pianura delle zone a rischio e una riforma degli indennizzi»

**PRIMO** - L'assessore Sergio Emidio Bini, a margine della conferenza dedicata alla presentazione, organizzata dall'Ambasciata italiana di Lussemburgo e dalla Camera di commercio italo-lussemburghese, delle regioni Friuli Venezia Giulia ed Emilia-Romagna. In precedenza, nella prima parte della giornata, lo stesso Bini ha guidato la delegazione Fvg in un incontro alla House of startups, il principale centro lussemburghese dedicato alla nascita di nuove imprese. Quello del Lussemburgo, come ha spiegato Bini, è un territorio che supera i numeri e le dimensioni del Granducato: ai circa 600mila abitanti si sommano altri 300mila lavoratori transfrontalieri giornalieri, mentre l'area di attrazione e di influenza copre 10 milioni di persone.

### La Regione tesse i rapporti con il Lussemburgo

**LA MISSIONE UDINE** L'annunciata volontà della Camera di commercio del Lussemburgo di realizzare a breve una missione in Friuli Venezia Giulia per concretizzare una significativa serie di collaborazioni, nei campi della logistica, dell'enogastronomia, del legno/arredo e dell'innovazione, testimonia l'importanza dell'attività di promozione che stiamo attuando. Un cambio di filosofia per superare le timidezze del passato e per farci conoscere in ambito internazionale valorizzando l'esperienza di Esf 2020, la valenza strategica del **porto di Trieste** e, in chiave turistica, le nostre eccellenze dell'alimentare. Lo ha detto ieri a Lussemburgo l'assessore alle Attività produttive, Sergio Emidio Bini, a margine della conferenza dedicata alla presentazione, organizzata dall'Ambasciata italiana di Lussemburgo e dalla Camera di commercio italo-lussemburghese, delle regioni Friuli Venezia Giulia ed Emilia-Romagna. In precedenza, nella prima parte della giornata, lo stesso Bini ha guidato la delegazione Fvg in un incontro alla House of startups, il principale centro lussemburghese dedicato alla nascita di nuove imprese. Quello del Lussemburgo, come ha spiegato Bini, è un territorio che supera i numeri e le dimensioni del Granducato: ai circa 600mila abitanti si sommano altri 300mila lavoratori transfrontalieri giornalieri, mentre l'area di attrazione e di influenza copre 10 milioni di persone.

## Logistica: Monaco. intesa ferrovia Porto Trieste-Norimberga

*Nuovo collegamento presentato alla Fiera*

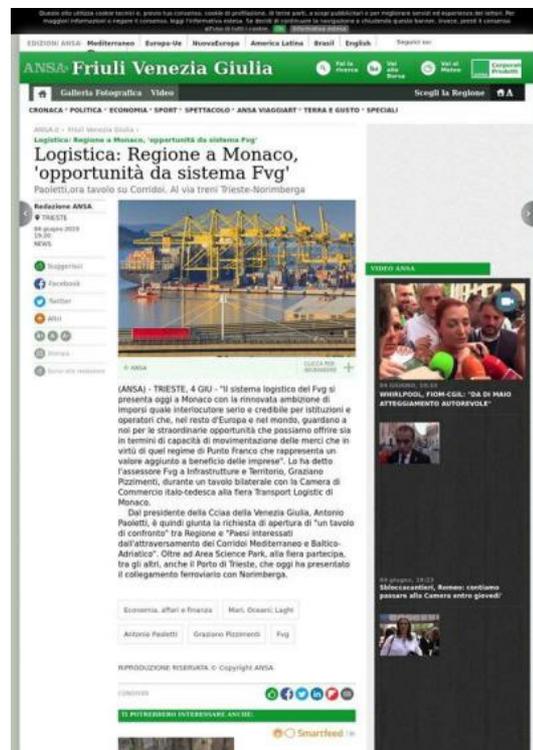
(ANSA) - TRIESTE, 4 GIU - Un nuovo servizio ferroviario, "Trinur", che collegherà Trieste con l' hub di Norimberga è stato presentato oggi a Monaco di Baviera nel corso di "Transport Logistic", fiera leader a livello mondiale per la logistica. Il servizio - annuncia l' **Autorità di Sistema portuale** del Mare Adriatico orientale - sarà inaugurato a fine luglio con una frequenza bisettimanale per poi incrementare le circolazioni entro la fine del 2019. Il collegamento - spiega l' **Authority** - nasce dalla consolidata collaborazione tra DFDS, gruppo danese leader del trasporto Ro-Ro che detiene il 60% delle quote del terminal Samer Seaports e Alpe Adria, la compagnia che svolge il ruolo di facilitatore per lo sviluppo dei servizi di trasporto intermodale del **sistema** logistico giuliano, attraverso la gestione di un network a livello europeo. Nella fase iniziale, Trinur collegherà il molo V di Trieste con quello di Tricon di Norimberga, gestito dal Gruppo "Bayernhafen" e, oltre a trasferire in maniera sostenibile i volumi di traffico del mercato turco e greco, sarà attrazione per le esigenze di export del **sistema** industriale del territorio della Baviera. "La Baviera - afferma il presidente dell' **Authority**, Zeno D' Agostino - è da sempre un partner fondamentale con il quale desideriamo lavorare a tutto campo. Il nuovo servizio su Norimberga dimostra come il baricentro delle nostre attività economiche continui a spostarsi progressivamente anche verso Nord. Confidiamo che Norimberga possa essere per noi e Bayernhafen un' occasione di collaborazione sinergica e di ponte per altre aree di mercato, quali la Polonia o i Paesi Baltici". In una seconda fase - conclude l' **Authority** - il servizio si svilupperà utilizzando come gateway ferroviario di consolidamento anche Cervignano.(ANSA).



anche Cervignano. (ANSA)

## Logistica: Regione a Monaco, 'opportunità da sistema Fvg'

(ANSA) - **TRIESTE**, 4 GIU - "Il sistema logistico del Fvg si presenta oggi a Monaco con la rinnovata ambizione di imporsi quale interlocutore serio e credibile per istituzioni e operatori che, nel resto d' Europa e nel mondo, guardano a noi per le straordinarie opportunità che possiamo offrire sia in termini di capacità di movimentazione delle merci che in virtù di quel regime di Punto Franco che rappresenta un valore aggiunto a beneficio delle imprese". Lo ha detto l' assessore Fvg a Infrastrutture e Territorio, Graziano Pizzimenti, durante un tavolo bilaterale con la Camera di Commercio italo-tedesca alla fiera Transport Logistic di Monaco. Dal presidente della Cciaa della Venezia Giulia, Antonio Paoletti, è quindi giunta la richiesta di apertura di "un tavolo di confronto" tra Regione e "Paesi interessati dall' attraversamento dei Corridoi Mediterraneo e Baltico-Adriatico". Oltre ad Area Science Park, alla fiera partecipa, tra gli altri, anche il **Porto di Trieste**, che oggi ha presentato il collegamento ferroviario con Norimberga. Logistica: Monaco; Fedriga, Fvg è piattaforma per Baviera (ANSA) - **TRIESTE**, 4 GIU - Affrontare le sfide globali con alleanze infrastrutturali e investimenti atti a potenziare le capacità logistiche di Friuli Venezia Giulia e Baviera. Questo l' obiettivo - informa la Regione - concordato dal governatore del Fvg, Massimiliano Fedriga, e dal ministro ai Trasporti del Land bavarese, Hans Reichhart al termine di un incontro nello stand allestito da Regione e Camera di Commercio Vg alla "Transport Logistic" di Monaco. Due obiettivi che, nelle intenzioni di Fedriga, puntano a "intensificare le relazioni, anche attraverso partecipazioni reciproche nei sistemi logistici delle due regioni, per trasformare l' intera area in un fulcro per l' economia europea". "Se **Trieste** è il **porto** di riferimento per la Baviera - ha detto Fedriga - il Friuli Venezia Giulia rappresenta, per il vicino Land, la naturale piattaforma logistica: un legame storico, che spetta a noi ora rinverdire con nuove e sempre più puntuali alleanze tra soggetti pubblici e privati". Tra le opportunità prese in esame da Fedriga e Reichhart - aggiunge la Regione - il tema del corridoio doganale: una prospettiva, caldeggiata dall' Esecutivo Fvg, che agevolerebbe la cooperazione tra le due regioni facendo leva sulle infrastrutture immateriali, quali i 'fast corridor', che risultano essenziali per il potenziamento dei traffici. L' approfondimento avrà luogo in autunno, quando il ministro - conclude la nota - farà visita al governatore in Fvg per definire una road map con le tappe delle nuove partnership. (ANSA).



# Il Nautilus

Trieste

## IL PORTO DI TRIESTE ALLA FIERA TRANSPORT LOGISTIC DI MONACO DI BAVIERA

**TRIESTE GUARDA AL NORD DELLA BAVIERA PARTIRA' A LUGLIO TRINUR, IL NUOVO COLLEGAMENTO TRIESTE - NORIMBERGA** Trieste- Al via oggi la

SCRITTO DA REDAZIONE

Trieste Al via oggi la Transport Logistic, fiera leader a livello mondiale per la logistica che si svolge con cadenza biennale a Monaco di Baviera, capace di unire, nell'edizione 2019, più di 2.300 espositori provenienti da 123 nazioni e regioni. Il porto di Trieste non poteva mancare all'importante kermesse, dove parteciperà con i suoi operatori sia allo stand promosso da **Assoport** con le altre Autorità di Sistema, sia all'interno dello stand della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia. Per Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Questo è l'evento fieristico più importante per il nostro sistema logistico. Si tratta di una tradizione che si rinnova da molti anni, dal momento che il porto di Trieste partecipa alla fiera fin dalla prima edizione, svoltasi nel 1978. Tante le novità che lo scalo giuliano proporrà ai clienti e stakeholder nei quattro giorni della manifestazione. Si è partiti oggi con la presentazione di un nuovo servizio ferroviario che collegherà Trieste con l'hub di Norimberga, situato a nord della Baviera. Il servizio sarà inaugurato a fine luglio con una frequenza bisettimanale per poi incrementare le circolazioni entro la fine del 2019. TRINUR è la denominazione scelta per il collegamento, che racchiude le lettere iniziali di Trieste e Nürnberg, ma soprattutto l'identità strategica del porto di Trieste, da sempre orientata ad accrescere la sua connettività ferroviaria con l'Europa centrale, partendo proprio dal Land bavarese. Il servizio nasce dalla già consolidata collaborazione tra DFDS, gruppo danese leader del trasporto Ro-Ro che detiene il 60% delle quote del terminal Samer Seaports e Alpe Adria, la compagnia che svolge il ruolo di facilitatore per lo sviluppo dei servizi di trasporto intermodale del sistema logistico giuliano, attraverso la gestione di un esteso network a livello europeo. Nella fase iniziale, TRINUR collegherà il molo V di Trieste con quello di TRICON di Norimberga, gestito dal Gruppo Bayernhafen e, oltre a trasferire in maniera sostenibile i volumi di traffico del mercato turco e greco, sarà attrazione per le esigenze di export del sistema industriale del territorio della Baviera. Ampia la soddisfazione espressa da Zeno D'Agostino per il lancio di TRINUR: La Baviera è da sempre un partner fondamentale con il quale desideriamo lavorare a tutto campo. Il nuovo servizio su Norimberga dimostra come il baricentro delle nostre attività economiche continui a spostarsi progressivamente anche verso Nord. Confidiamo che Norimberga possa essere per noi e Bayernhafen un'occasione di collaborazione sinergica e di ponte per altre aree di mercato, quali la Polonia o i Paesi Baltici. Il nuovo collegamento evidenzia quanto il Land bavarese possa contare su un'integrazione sempre più solida con il porto di Trieste, sviluppata non solo attraverso i servizi giornalieri verso Monaco, ma anche con questo nuovo treno che collegherà Trieste e l'hub di Norimberga. In una seconda fase, il servizio si svilupperà utilizzando come gateway ferroviario di consolidamento anche Cervignano, rivolgendosi dunque ai volumi di traffico generati dal territorio del Friuli Venezia Giulia, in armonia con lo sviluppo della piattaforma logistica regionale che l'Autorità di Sistema assieme alle altre istituzioni e piattaforme della Regione FVG sta contribuendo a disegnare.



## Un nuovo servizio ferroviario collegherà il porto di Trieste con Norimberga

Sarà realizzato da DFDS e Alpe Adria Dalla fine del prossimo mese un nuovo servizio ferroviario collegherà il **porto** di **Trieste** con l' hub di Norimberga, situato a nord della Baviera. Il servizio è stato presentato oggi dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale in occasione della partecipazione dell' ente al Transport Logistic, la fiera leader a livello mondiale per la logistica che si svolge con cadenza biennale a Monaco di Baviera. Il nuovo servizio ferroviario denominato Trinur, che avrà frequenza bisettimanale per poi incrementare le circolazioni entro la fine del 2019, nasce dalla già consolidata collaborazione tra DFDS, gruppo danese leader del trasporto ro-ro che detiene il 60% delle quote del terminal Samer Seaports di **Trieste**, e Alpe Adria, la compagnia che svolge il ruolo di facilitatore per lo sviluppo dei servizi di trasporto intermodale del sistema logistico giuliano attraverso la gestione di un esteso network a livello europeo. Nella fase iniziale Trinur collegherà il molo V di **Trieste** con quello di Tricon di Norimberga, gestito dal gruppo Bayernhafen e, oltre a trasferire in maniera sostenibile i volumi di traffico del mercato turco e greco, sarà attrazione per le esigenze di export del sistema industriale del territorio della Baviera. In una seconda fase il servizio si svilupperà utilizzando come gateway ferroviario di consolidamento anche Cervignano, rivolgendosi dunque ai volumi di traffico generati dal territorio del Friuli Venezia Giulia, in armonia con lo sviluppo della "piattaforma logistica regionale" che l' Autorità di Sistema Portuale assieme alle altre istituzioni e piattaforme della Regione FVG sta contribuendo a disegnare. «La Baviera - ha osservato il presidente dell' AdSP del Mare Adriatico Orientale, Zeno D' Agostino, in occasione della presentazione del nuovo servizio - è da sempre un partner fondamentale con il quale desideriamo lavorare a tutto campo. Il nuovo servizio su Norimberga dimostra come il baricentro delle nostre attività economiche continui a spostarsi progressivamente anche verso Nord. Confidiamo che Norimberga possa essere per noi e Bayernhafen un' occasione di collaborazione sinergica e di ponte per altre aree di mercato, quali la Polonia o i Paesi Baltici».

**inforMARE**  
Il quotidiano on-line per gli operatori e gli stivali del trasporto

4 giugno 2019

**Un nuovo servizio ferroviario collegherà il porto di Trieste con Norimberga**

Sarà realizzato da DFDS e Alpe Adria

Dalla fine del prossimo mese un nuovo servizio ferroviario collegherà il porto di Trieste con l'hub di Norimberga, situato a nord della Baviera. Il servizio è stato presentato oggi dall' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale in occasione della partecipazione dell' ente al Transport Logistic, la fiera leader a livello mondiale per la logistica che si svolge con cadenza biennale a Monaco di Baviera.

Il nuovo servizio ferroviario denominato Trinur, che avrà frequenza bisettimanale per poi incrementare le circolazioni entro la fine del 2019, nasce dalla già consolidata collaborazione tra DFDS, gruppo danese leader del trasporto ro-ro che detiene il 60% delle quote del terminal Samer Seaports di Trieste, e Alpe Adria, la compagnia che svolge il ruolo di facilitatore per lo sviluppo dei servizi di trasporto intermodale del sistema logistico giuliano attraverso la gestione di un esteso network a livello europeo.

Nella fase iniziale Trinur collegherà il molo V di Trieste con quello di Tricon di Norimberga, gestito dal gruppo Bayernhafen e, oltre a trasferire in maniera sostenibile i volumi di traffico del mercato turco e greco, sarà attrazione per le esigenze di export del sistema industriale del territorio della Baviera.

In una seconda fase il servizio si svilupperà utilizzando come gateway ferroviario di consolidamento anche Cervignano, rivolgendosi dunque ai volumi di traffico generati dal territorio del Friuli Venezia Giulia, in armonia con lo sviluppo della "piattaforma logistica regionale" che l' Autorità di Sistema Portuale assieme alle altre istituzioni e piattaforme della Regione FVG sta contribuendo a disegnare.

«La Baviera - ha osservato il presidente dell' AdSP del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, in occasione della presentazione del nuovo servizio - è da sempre un partner fondamentale con il quale desideriamo lavorare a tutto campo. Il nuovo servizio su Norimberga dimostra come il baricentro delle nostre attività economiche continui a spostarsi progressivamente anche verso Nord. Confidiamo che Norimberga possa essere per noi e Bayernhafen un' occasione di collaborazione sinergica e di ponte per altre aree di mercato, quali la Polonia o i Paesi Baltici».

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

Corsa il tuo albergo	Data di arrivo	Data di partenza	
Destinazione	[4] [giu]	[5] [giu]	Cervia
0 altre destinazioni	[2019]	[2019]	

## Nuovo servizio ferroviario fra Trieste e l' hub di Norimberga

Monaco - Un nuovo servizio ferroviario collegherà Trieste con l' hub di Norimberga, situato a nord della Baviera. L' annuncio è stato dato nella giornata inaugurale di Transport Logistic. «Il servizio sarà inaugurato a fine luglio con una frequenza bisettimanale per poi incrementare le circolazioni entro la fine del 2019. TRINUR è la denominazione scelta per il collegamento, che racchiude le lettere iniziali di Trieste e Nürnberg, ma soprattutto l' identità strategica del porto di Trieste, da sempre orientata ad accrescere la sua connettività ferroviaria con l' Europa centrale - si legge in una nota della Port Authority - partendo proprio dal Land bavarese. Il servizio nasce dalla già consolidata collaborazione tra DFDS, gruppo danese leader del trasporto Ro-Ro che detiene il 60% delle quote del terminal Samer Seaports e Alpe Adria , la compagnia che svolge il ruolo di facilitatore per lo sviluppo dei servizi di trasporto intermodale del sistema logistico giuliano, attraverso la gestione di un esteso network a livello europeo. Nella fase iniziale, TRINUR collegherà il molo V di Trieste con quello di TRICON di Norimberga, gestito dal Gruppo "Bayernhafen" e, oltre a trasferire in maniera sostenibile i volumi di traffico del mercato turco e greco, sarà attrazione per le esigenze di export del sistema industriale del territorio della Baviera».



# Trieste Prima

Trieste

## Porto: al via il collegamento Trieste-Norimberga

*Partirà a luglio il Trinur. L'annuncio è stato fatto al Transport Logistic di Monaco, la fiera leader a livello mondiale per la logistica*

C'è anche il **Porto di Trieste** alla Transport Logistic, fiera leader a livello mondiale per la logistica che si svolge con cadenza biennale a Monaco di Baviera, capace di unire, nell'edizione 2019, più di 2.300 espositori provenienti da 123 nazioni e regioni. "Questo è l'evento fieristico più importante per il nostro sistema logistico". Ha dichiarato Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale. "Si tratta di una tradizione che si rinnova da molti anni, dal momento che il **porto di Trieste** partecipa alla fiera fin dalla prima edizione, svoltasi nel 1978". **Trieste** - Norimberga Tante le novità che lo scalo giuliano proporrà ai clienti e stakeholder nei quattro giorni della manifestazione. Si è partiti oggi con la presentazione di un nuovo servizio ferroviario che collegherà **Trieste** con l'hub di Norimberga, situato a nord della Baviera. Il servizio sarà inaugurato a fine luglio con una frequenza bisettimanale per poi incrementare le circolazioni entro la fine del 2019. TRINUR è la denominazione scelta per il collegamento, che racchiude le lettere iniziali di **Trieste** e Nürnberg, ma soprattutto l'identità strategica del **porto di Trieste**, da sempre orientata ad accrescere la sua connettività ferroviaria con l'Europa centrale, partendo proprio dal Land bavarese. Il servizio nasce dalla già consolidata collaborazione tra DFDS, gruppo danese leader del trasporto Ro-Ro che detiene il 60% delle quote del terminal Samer Seaports e Alpe Adria, la compagnia che svolge il ruolo di facilitatore per lo sviluppo dei servizi di trasporto intermodale del sistema logistico giuliano, attraverso la gestione di un esteso network a livello europeo. Il collegamento Nella fase iniziale, TRINUR collegherà il molo V di **Trieste** con quello di TRICON di Norimberga, gestito dal Gruppo "Bayernhafen" e, oltre a trasferire in maniera sostenibile i volumi di traffico del mercato turco e greco, sarà attrazione per le esigenze di export del sistema industriale del territorio della Baviera. Ampia la soddisfazione espressa da Zeno D'Agostino per il lancio di TRINUR: "La Baviera è da sempre un partner fondamentale con il quale desideriamo lavorare a tutto campo. Il nuovo servizio su Norimberga dimostra come il baricentro delle nostre attività economiche continui a spostarsi progressivamente anche verso Nord. Confidiamo che Norimberga possa essere per noi e Bayernhafen un'occasione di collaborazione sinergica e di ponte per altre aree di mercato, quali la Polonia o i Paesi Baltici. In una seconda fase, il servizio si svilupperà utilizzando come gateway ferroviario di consolidamento anche Cervignano, rivolgendosi dunque ai volumi di traffico generati dal territorio del Friuli Venezia Giulia, in armonia con lo sviluppo della "piattaforma logistica regionale" che l'Autorità di Sistema assieme alle altre istituzioni e piattaforme della Regione FVG sta contribuendo a disegnare.

**TRIESTEPRIMA** Cronaca

**Porto: al via il collegamento Trieste-Norimberga**

Partirà a luglio il Trinur. L'annuncio è stato fatto al Transport Logistic di Monaco, la fiera leader a livello mondiale per la logistica

**Redazione** 14 giugno 2019

**I più letti di oggi**

- Donna perseguita da un mano in via del Piave: è grave
- Chiamato in funzione sulla metropolitana, traffico in 30
- Auto si schianta contro il muro in via San Sabba
- Incidente in via Florio, soccorri al momento con un fuso

C'è anche il Porto di Trieste alla Transport Logistic, fiera leader a livello mondiale per la logistica che si svolge con cadenza biennale a Monaco di Baviera, capace di unire, nell'edizione 2019, più di 2.300 espositori provenienti da 123 nazioni e regioni.

"Questo è l'evento fieristico più importante per il nostro sistema logistico". Ha dichiarato Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale. "Si tratta di una tradizione che si rinnova da molti anni, dal momento che il porto di Trieste partecipa alla fiera fin dalla prima edizione, svoltasi nel 1978".

Trieste - Norimberga

## "Trasporti&Logistica": confronto promosso dal Friuli Venezia Giulia

Tavolo bilaterale a Monaco con la Camera di Commercio italo-tedesca

Giulia Sarti

MONACO DI BAVIERA Il sistema logistico del Friuli Venezia Giulia si presenta oggi a Monaco con la rinnovata ambizione di imporsi quale interlocutore serio e credibile per le istituzioni e gli operatori che, nel resto d'Europa e nel mondo, guardano a noi per le straordinarie opportunità che possiamo offrire sia in termini di capacità di movimentazione delle merci che in virtù di quel regime di Punto Franco che, unicum a livello continentale, rappresenta un indiscusso valore aggiunto a beneficio delle imprese. A parlare l'assessore a Infrastrutture e Territorio, Graziano Pizzimenti, aprendo i lavori del tavolo bilaterale Trasporti&Logistica: un'occasione di confronto, promossa dalla Regione Fvg con il supporto della Camera di commercio italo-tedesca, nella cornice della Transport logistic di Monaco. A essere coinvolti, una trentina di interlocutori pubblici e privati tedeschi e italiani, con l'obiettivo di individuare nuovi orizzonti su cui alimentare l'intesa sottoscritta nel 2016 tra il Friuli Venezia Giulia e il Land bavarese. Numerosi gli investimenti citati da Pizzimenti: dall'accelerazione dei lavori sulla terza corsia al coinvolgimento di un partner privato per la gestione dello scalo aeroportuale; dal rilancio delle ferrovie in collaborazione con l'Autorità di Sistema portuale e Rfi agli oltre 18 milioni stanziati per il potenziamento del sistema portuale regionale. Operazioni che hanno avuto, quale comune denominatore, la realizzazione di un sistema logistico integrato e coeso in Friuli Venezia Giulia, attraverso il quale ha spiegato l'assessore affermare la nostra centralità nel contesto internazionale. L'assessore ha inoltre ricordato l'importanza di garantire un retroterra fertile al porto di Trieste, primo scalo in Italia e undicesimo in Europa, attraverso una rete di infrastrutture e servizi capace di far fronte alle richieste di un mercato in continua espansione, come testimoniato peraltro dai recenti accordi sottoscritti con la China Communications Construction Company per gli investimenti nel progetto Trihub. La Regione vuole porsi quale elemento di garanzia sia sul fronte della tutela dei diritti che della maturazione di sinergie virtuose per l'economia e l'occupazione: cardini inamovibili secondo Pizzimenti per raccogliere le sfide del mercato globale senza rinunciare agli asset identitari e valoriali che ci appartengono. Al tavolo bilaterale hanno partecipato, tra gli altri, il presidente dell'Autorità di Sistema portuale del mare Adriatico orientale, Zeno D'Agostino, il presidente della Camera di commercio della Venezia Giulia, Antonio Paoletti, i rappresentanti dei quattro interporti regionali, il direttore del Consorzio per lo sviluppo industriale del Friuli centrale, il direttore dell'Azienda speciale porto di Monfalcone, il presidente dell'associazione degli spedizionieri del porto di Trieste e il direttore di Alpe Adria spa.

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL  
Piazza dei Legami, 21, 57123 - Livorno (LI)  
Tel. +39 0586 411111 - Fax +39 0586 411112

Messaggero Marittimo.it

LOGISTICA

### "Trasporti&Logistica": confronto promosso dal Friuli Venezia Giulia

Tavolo bilaterale a Monaco con la Camera di Commercio italo-tedesca

13 ore fa 4 giugno 2019  
Di Giulia Sarti

MONACO DI BAVIERA - "Il sistema logistico del Friuli Venezia Giulia si presenta oggi a Monaco con la rinnovata ambizione di imporsi quale interlocutore serio e credibile per le istituzioni e gli operatori che, nel resto d'Europa e nel mondo, guardano a noi per le straordinarie opportunità che possiamo offrire sia in termini di capacità di movimentazione delle merci che in virtù di quel regime di Punto Franco che, unicum a livello continentale, rappresenta un indiscusso valore aggiunto a beneficio delle imprese". A parlare l'assessore a Infrastrutture e Territorio, Graziano Pizzimenti.

ARGOMENTI CORRELATI: ANTONIO PAOLETTI, AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE DEL MARE ADRIATICO ORIENTALE, CHINA COMMUNICATIONS CONSTRUCTION COMPANY, FRIULI VENEZIA GIULIA, GRAZIANO PIZZIMENTI, #TRASPORTI&LOGISTICA, ZENO D'AGOSTINO

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER

Nome e cognome

Indirizzo email

Registrati

ULTIME POPOLARI VIDEO

TRANSPORT LOGISTIC...vial

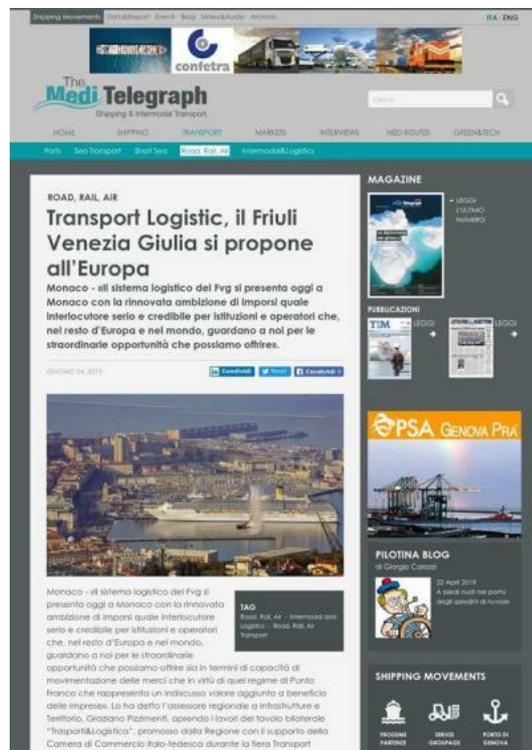
Tar cancella multa di 29 milioni a Cin e Moby

Borse di studio a studenti del "Cappellini"

Tir contingentati al Brennero

## Transport Logistic, il Friuli Venezia Giulia si propone all' Europa

Monaco - «Il sistema logistico del Fvg si presenta oggi a Monaco con la rinnovata ambizione di imporsi quale interlocutore serio e credibile per istituzioni e operatori che, nel resto d' Europa e nel mondo, guardano a noi per le straordinarie opportunità che possiamo offrire sia in termini di capacità di movimentazione delle merci che in virtù di quel regime di Punto Franco che rappresenta un indiscusso valore aggiunto a beneficio delle imprese ». Lo ha detto l' assessore regionale a Infrastrutture e Territorio, Graziano Pizzimenti, aprendo i lavori del tavolo bilaterale "Trasporti&Logistica", promosso dalla Regione con il supporto della Camera di Commercio italo-tedesca durante la fiera Transport Logistic di Monaco. Una trentina gli interlocutori coinvolti con l' obiettivo di alimentare l' intesa sottoscritta nel 2016 tra Fvg e Land bavarese. Tra gli investimenti citati da Pizzimenti - informa la Regione - l' accelerazione dei lavori per la terza corsia in A4, il coinvolgimento di un partner privato per la gestione dello scalo aeroportuale in Fvg, il rilancio delle ferrovie in collaborazione con l' Autorità di Sistema Portuale e Rfi , gli oltre 18 milioni stanziati per il potenziamento del sistema portuale regionale: «Operazioni che hanno avuto, quale comune denominatore, la realizzazione di un sistema logistico integrato e coeso in Fvg, attraverso il quale affermare la nostra centralità nel contesto internazionale». Pizzimenti ha ricordato l' importanza di garantire un retroterra fertile al **Porto di Trieste**, primo scalo in Italia e undicesimo in Europa, attraverso una rete di infrastrutture e servizi capace di far fronte alle richieste di un mercato in continua espansione. «La regia della Regione vuole dunque porsi quale elemento di garanzia sul fronte della tutela dei diritti e della maturazione di sinergie virtuose per economia e occupazione». Al tavolo bilaterale hanno partecipato, tra gli altri, il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D' Agostino, e il presidente della Camera di Commercio della Venezia Giulia, Antonio Paoletti. Alla fiera è presente anche Area Science Park.



### Toninelli sceglie Chioggia E studia intesa con gli armatori

VENEZIA Meno navi in laguna, riduzione del loro tonnellaggio. In attesa del nuovo terminal a Chioggia e di una soluzione «a breve termine» per le navi medio piccole. È questo il quadro in cui si sta muovendo il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli. Che potrebbe convocare nei prossimi giorni i responsabili della Cia, l'associazione internazionale degli armatori, per negoziare una soluzione. Una quadratura del cerchio sempre più difficile. L'opinione pubblica mondiale, dopo l'incidente di domenica mattina, spinge per una soluzione, e per l'immediato allontanamento delle navi dal bacino San Marco.

Toninelli è stato in queste ore attaccato e quasi accerchiato dalle altre forze politiche favorevoli alla soluzione Marghera. Gli alleati della Lega, Forza Italia, il Pd. La Regione di Luca Zaia con l'assessore Elisa De Berti, il sindaco Brugnaro. Ma lui tira dritto.

«Quando sono arrivato qui non c'era nemmeno un progetto», dice, «solo ipotesi».

«Verremo presto a Venezia», annuncia, «per confrontare la nostra soluzione con la città».

Intanto anche le pressioni aumentano. «La soluzione Marghera è invocata come possibile. Ma definita «pericolosa» da sindacato e ambientalisti, comunque necessita della Valutazione di impatto ambientale. Dunque?

Il vertice dell'altra sera a Roma è durato più di tre ore.

Hanno partecipato il presidente dell'**Autorità portuale** veneziana Pino Musolino, il provveditore Roberto Linetti e in collegamento video l'ammiraglio Piero Pellizzari, comandante della Capitaneria di porto. Ma al vertice erano stati convocati anche i direttori generali del ministero, il Consiglio Superiore dei Lavori pubblici e i massimi esperti del ministero di Porta Pia. La decisione adesso non può che essere «politica», anche se dovrà tener conto di molti vincoli diventati ormai ineludibili. Il primo è che le navi «troppo grandi» non potranno più entrare in laguna da sabato sera. L'incidente ha dimostrato che la città è vulnerabile, il rischio c'è.

Occorre allora trovare soluzioni che non penalizzino il lavoro, come ha suggerito lo stesso ministro per l'Ambiente Sergio Costa.

Ma come? Toninelli e con lui i suoi parlamentari e gli ambientalisti, preferiscono le navi «fuori dalla laguna». Fra le tre soluzioni indicate e approfondite dal punto di vista tecnico, il ministro avrebbe scelto Chioggia. Ma i tempi sono lunghi, e a Chioggia mancano infrastrutture di collegamento. Nel frattempo si propone lo scavo del canale Malamocco-Marghera. «Non è un nuovo canale, è lì da quasi un secolo», dice Musolino. Italia Nostra annuncia battaglia: «Preludio all'allargamento del canale dei Petroli, un altro disastro».

—A.V.

BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

**REGIONE**  
**L'incidente in laguna**

### Msc, ormeggi forzati Vacanza prolungata per duemila ospiti

I sei indagati: il comandante Carmine Svelero e l'aiuta Giuseppe De Mulo i piloti Tuselli e Ruffinatti e i comandanti dei rimorchiatori Adrago e Piuato

**IL BUSINESS**  
-40 mila  
I passeggeri in meno a partire da ottobre  
1,6 mln  
Il numero dei passeggeri per il viaggio del 2019, secondo i dati forniti da Vign  
100  
I turisti russi, come la Russia, sono in calo  
502  
Oggi alle 15 arriva Vision da 78 mila tonnellate



**BUONDI MARITTIMA**  
Oggi alle 15 arriva Vision da 78 mila tonnellate

**ANSA** Venezia. Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, ha convocato per venerdì 7 giugno a Venezia un vertice con i responsabili della Cia, l'associazione internazionale degli armatori, per negoziare una soluzione. Una quadratura del cerchio sempre più difficile. L'opinione pubblica mondiale, dopo l'incidente di domenica mattina, spinge per una soluzione, e per l'immediato allontanamento delle navi dal bacino San Marco.

### Toninelli sceglie Chioggia E studia intesa con gli armatori



**ANSA** Venezia. Il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, ha convocato per venerdì 7 giugno a Venezia un vertice con i responsabili della Cia, l'associazione internazionale degli armatori, per negoziare una soluzione. Una quadratura del cerchio sempre più difficile. L'opinione pubblica mondiale, dopo l'incidente di domenica mattina, spinge per una soluzione, e per l'immediato allontanamento delle navi dal bacino San Marco.



Il retroscena/ Regione contro Toninelli

### «Una riunione patetica, ministro silente e nel panico Parlavano i collaboratori»

Martina Zambon

Venezia «A Zaia dico: spesso non è venuto ai tavoli al Mit».

Poche parole, sparate ad alzo zero ieri mattina dalle frequenze di Radio 24 dal ministro Danilo Toninelli. Tema: le grandi navi. A dir poco tagliente la risposta, poco dopo, dell' assessore regionale alle Infrastrutture, Elisa De Berti: «Mi sento in dovere di intervenire a causa delle imbarazzanti dichiarazioni di Toninelli. Se ha una soluzione la esponga; finora non è riuscito a convocare nemmeno un Comitato». E fin qui si resta nell' alveo dello scambio di vedute istituzionale, seppur acceso. L' accusa rivolta al governatore di aver snobbato «i tavoli» però ha fatto veder rosso a De Berti: «Di riunioni tecniche, e nell' aggettivo c' è il motivo per cui il Presidente aveva delegato me, se ne è svolta soltanto una, il 19 febbraio e, a questo punto, vale la pena raccontarne anche il patetico svolgimento, visto che il ministro ha voluto portare a livelli così bassi i rapporti istituzionali, umani, politici e anche tecnici». Una premessa che, comunque, non prepara, a quei «dietro le quinte» che difficilmente trovano cittadinanza in una nota ufficiale. Eppure, questa volta, la misura appare colma. «Il signor Ministro è arrivato con oltre un' ora di ritardo chiedendoci se avessimo finito. Quando abbiamo risposto che aspettavamo lui è entrato nel panico, non si è nemmeno seduto per attendere, invece, i tecnici facendo intuire che da solo non sapeva da che parte iniziare». Segue descrizione ulteriormente impietosa: «Con i tecnici è arrivato anche l' avvocato Colonna del suo staff. - prosegue l' assessore - Ha parlato soltanto lei. In questa situazione imbarazzante il ministro Toninelli si è limitato a darci una lettera che voleva condividere per mandarla al presidente dell' **Autorità portuale**, in cui si chiedeva uno studio di fattibilità sui diversi progetti». La nota politica, a questo punto, si divora come un romanzo d' appendice: «Il sindaco Brugnaro ha contestato che non aveva senso essere convocati a Roma per questo, mentre Regione e Comune peroravano la necessità di provvedere celermente all' allontanamento immediato delle grandi navi e allo scavo del canale Vittorio Emanuele». E si arriva al coup de théâtre : «Cosa ha risposto il ministro? Che la soluzione celere era da ritrovare nei tre progetti e sul canale Vittorio Emanuele ha glissato. Torniamo così al vecchio mantra del rapporto "costi-benefici" buono per ogni occasione».

PRIMO PIANO  
Grandi navi Venezia al bivio  
Il percorso che evita San Marco

Progetti alternativi troppo lunghi crociere ridotte «per legge»  
Il Mit chiede di stringere i criteri che regalano i passaggi. Cinquanta navi subito «espostabili»

La procura perizia sul guasto La Mse preme per ripartire

Il retroscena: Regione contro Toninelli «Una riunione patetica, ministro silente e nel panico Parlavano i collaboratori»

## Progetti alternativi troppo lunghi crociere ridotte «per legge»

Il Mit chiede di stringere i criteri che regolano i passaggi. Cinquanta navi subito «spostabili»

A. Zo. - F. B.

VENEZIA Dove andranno in futuro le navi da crociera, ancora non si sa. San Nicolò e Chioggia in questo momento sono in pole position al ministero delle Infrastrutture. Poi ci sono Marghera, sostenuta da Regione, Comune e Porto, o gli altri progetti alla bocca di Lido: da quello di Cesare De Piccoli e Duferco (sul lato Treporti) a quello proposto da un team di professori all' isola nuova del Mose. «Decideremo entro giugno», ha ribadito ieri il ministro dell' Ambiente Sergio Costa, ma qualsiasi progetto venga scelto ci vorranno anni. Il problema - dopo l' incidente di domenica della Msc Opera - è il presente. Come togliere le enormi navi dal canale della Giudecca e dal bacino di San Marco?

Una strada l' ha tracciata domenica pomeriggio, poche ore dopo la paura, il comitato per l' ordine e la sicurezza pubblica. «Si rende necessario intervenire con misure urgenti», era scritto nel documento finale, che chiedeva di mantenere la centralità dell' attuale Marittima «prevedendo anche l' adeguamento del canale Vittorio Emanuele». Cioè lo scavo del tratto tra Marghera a Venezia, interrato da anni. Intanto già da subito una cinquantina di navi potrebbero essere spostate lì.

Ma ieri sera il ministero guidato da Danilo Toninelli ha alzato ancora di più l' asticella: «L' iter tecnico-amministrativo per vagliare le ipotesi progettuali di delocalizzazione, così come per rendere immediatamente praticabili vie di navigazione alternative (il Vittorio Emanuele, ndr ), comportano tempistiche incompatibili con l' urgente necessità di mitigare ulteriormente i rischi». Ed è per questo che il ministero, in una lettera inviata ieri sera all' **Autorità portuale**, al Provveditorato, ma soprattutto alla Capitaneria di Porto, ha chiesto di riattivare il gruppo di lavoro che aveva portato, un anno fa, all' algoritmo per limitare l' impatto delle crociere sulla laguna. Si chiede dunque di stringere ancor più le maglie di quella formula, che stabiliva - sulla base di fattori legati alle dimensioni - quali navi potevano entrare e quali no. Questo però significa che navi programmate per la stagione in corso e la prossima potrebbero diventare improvvisamente «fuorilegge». «Al gruppo di lavoro saranno affidate anche le attività di studio per un approfondimento delle analisi di rischio connesse al transito delle grandi navi nelle acque lagunari», prosegue il Mit.

D' altra parte l' ipotesi di «riduzione» delle crociere era già trapelata dall' incontro di lunedì pomeriggio al Mit. Il Vittorio Emanuele non convince Toninelli, che ieri mattina a Radio 24 ha ribadito il suo scetticismo sulle navi da crociera in zona industriale: «Se un motore va in avaria? Immaginate una nave da crociera e una petroliera in un unico canale. Io non sto tranquillo». C' è poi il tema scavi in laguna. «Senza il protocollo fanghi non si potrà fare nulla - incalza il consigliere regionale M5s Jacopo Berti - servirà almeno un anno: altro che soluzioni pronte». E il ministero dell' Ambiente ha fatto capire che per scavare in laguna servirà un passaggio alla commissione Via, con il rischio di una bocciatura. Toninelli si è fatto anche dare i numeri di quante navi potrebbero già passare ora per il canale Vittorio Emanuele, ma sono poche: il 5-10 per cento, cioè meno di 50 su 500, e le più piccole. E di fronte allo scavo avrebbe replicato che i 5 stelle locali non lo vogliono. Di certo la priorità è fare presto. Lo dice anche il prefetto di Venezia Vittorio Zappalorto. «Bisogna mettere un limite temporale al decreto Clini-Passera - dice, riferendosi al provvedimento del 2012, che vietava le grandi navi ma solo in presenza di una via alternativa - Oltre quel termine, le navi non passeranno più e quindi bisogna trovare prima un' alternativa. Nel frattempo la città deve decidere se vuole o no le navi: nel primo caso, bisogna scavare i canali, non c' è altra soluzione». «Il Vittorio Emanuele è la soluzione attuabile più rapida», ribadisce Francesco Galletti, direttore di Clia Italia, il «sindacato» delle compagnie. Dubbi su Marghera li esprimono anche Cgil, Cisl e Uil, mentre la Filctem (i chimici Cgil) dice un secco no: «E' incompatibile con l' industria».

**PRIMO PIANO**  
**Grandi navi** Venezia al bivio

Il percorso che evita San Marco

**Progetti alternativi troppo lunghi crociere ridotte «per legge»**  
Il Mit chiede di stringere i criteri che regolano i passaggi. Cinquanta navi subito «spostabili»

**La laguna**  
La procura perizia sul guasto La Msc preme per ripartire

**Restretoscra: Regione contro Toninelli «Una riunione patetica, ministro silente e nel panico Parlavano i collaboratori»**

**A. Zo. - F. B.**

### E Chioggia non aspetta i giganti del mare «Venezia se li terrà»

Ma il sindaco ci spera: «Così va via il deposito Gpl»

CHIOGGIA È come se a Chioggia, alunno povero della venezianità, sempre all'ultimo banco sempre in deficit di profitto, avessero offerto una grosso barattolo di Nutella turistica: certo che si hanno detto tutti, Venezia non vuole le grandi navi passeggeri? Le prendiamo noi. L'alunno povero ma non scemo si è anche fatto la domanda: e dove sta la fregatura? La fregatura è che Venezia ti molla le navi e si tiene i passeggeri. Anzi, no, alla fine non ti molla proprio niente, si tiene tutto, navi e quel che ci sta sopra, solo che invece di farle passare per il canale della Giudecca, le instrada via canale Vittorio Emanuele fino a Marghera e poi, da lì, a Venezia. Non va bene neanche questo? C'è la soluzione al Lido.

Chioggia - terza nei propositi emersi in questi giorni - s'ingolosisce ma non ci crede. Basta un giro al porto tra i camalli e i pescatori: «Lavoro qua da 40 anni ed è da 40 anni che ne sento parlare, sono troppo vecchio per credere a Babbo Natale». «Figurati se Venezia si leva il pane di bocca per noi» dice l'ex comandante di battello. «Venezia sta bene, faccia star bene anche noi» che è un altro modo di dirlo amaro e irridente. L'illusione di un porto turistico dormiva ignara da decenni, a svegliarla improvvisamente è stato l'incidente accaduto sabato scorso alla Giudecca. Via da Venezia le navi, ovunque e purchessia ma non in piazza San Marco.

L'alunno povero si mostra interessato. Ne parla nei bar e sulle banchine ma lo fa come fosse ad una partita a tresette, senza punti, senza posta e, per di più, a carte truccate. Il sindaco Alessandro Ferro, grillino, data un'occhiata alle sue, ha subito esultato: «Favorevole sì, certo, è una opportunità per lo sviluppo e per il lavoro della città». Ieri era così contento da dimenticare i magri risultati ottenuti dal Movimento Cinque Stelle alle Europee. Anche se nega: «Consolarmi di che? Qui siamo oltre il 15 per cento, oltre la media del nord Italia». La Lega ha preso il 50 per cento.

Grosse navi e lussuose, un milione e mezzo di passeggeri all'anno, questa la cifra da scaricare, «scendessero anche solo per un caffè - dice l'oste - qualche soldo resta».

«Boutade offensiva e improponibile - corregge Giorgio Bellomo dell'Ascot, l'associazione degli operatori turistici - non siamo accattoni. A me, come a tutti, vien da dire di sì, poi appena ci penso mi vengono i dubbi».

Allora, siccome di niente si parla, vien da chiedersi dov'è la ciccia. La ciccia c'è e si chiama impianto di stoccaggio del gas liquido della Socogas, tre bomboloni di 10 mila metri cubi di gas piazzati a cento metri dal centro storico e dal porto, non ancora innescati ma praticamente finiti. Non visibili, interrati in una specie di casamatta, si sviluppano per un «equivalente volumetrico pari al campanile del Duomo, veramente non pensavamo venisse fuori una cosa del genere, anche chi era possibilista sull'impianto si è ricreduto. L'intera Chioggia è stata imbrogliata» spiega Roberto Rossi, responsabile del comitato «No Gpl».

I bomboloni assieme alle navi non ci possono stare. E siccome ai chioggiotti quei bomboloni stanno sul gozzo, la possibilità di fare uno scambio e liberarsi dell'ingombro è parsa subito una opportunità. Alle grandi navi Chioggia non crede - non crede che Venezia le molli - crede alla possibilità di levarsi quella bomba piazzata a due passi dal centro. È la cosiddetta «proposta indecente», impalatabile per quelli del No Gpl, discutibile secondo il sindaco pentastellato per il quale agli armatori delle grandi navi toccherebbe di scavare il canale fino al pescaggio adeguato, attrezzare la marittima ma, soprattutto, pagare la Socogas affinché faccia fagotto e traslochi da qualche altra parte. Zucchi Senior, il padrone della Socogas è un signore di 90 anni che sa far di conto. Subito ha fatto sapere il suo: 35 milioni di euro per sloggiare, i 25 che gli è costato più 10 per il disturbo. Una risata insomma.

Eppure i costi potrebbero essere ripartiti anche in un modo diverso, lascia intendere il sindaco, «sull'uno e sull'altro», dove l'uno potrebbe essere il ministero e l'altro non sa chi.

Gli incontri ci sono stati, a Roma e in loco, il ministro dei trasporti Toninelli ha incoraggiato. E così tutto torna a posto, con la passione discorsiva dei chioggiotti e questa surreale riproposizione di una Val di Susa a parti invertite, un Tav



**marittimo** in cui sono i grillini a dire sì (ma non solo loro) e i leader leghisti a dire no. Il presidente Luca Zaia ha parlato, Roma locuta est : le navi ce le teniamo a Venezia, dove e come vedremo poi. Il gas resta a Chioggia.

## «Crociere, Mose, Marghera va cambiato qualche ministro»

*Il sindaco attacca Toninelli: non decide mai, con lui conseguenze devastanti*

Giacomo Costa

VENEZIA «Queste persone stanno rovinando il Paese.

Passino le idee diverse, ma qui le idee non ci sono proprio. Ci sono le grandi navi, ma anche il Mose, sempre responsabilità del ministro alle Infrastrutture Toninelli. Poi ci sono le bonifiche, che stanno in capo al ministero dell' Ambiente.

È un anno che governano, non possono più dire che non sanno niente.

Alcuni dicasteri vanno spostati, vanno cambiate le persone: le scelgano loro, ma restando così non se ne esce».

Il sindaco Luigi Brugnaro, non si risparmia. Per lui Danilo Toninelli si è solo trincerato dietro a un «non parere», una strategia che rischia di avere conseguenze devastanti.

Il ministro ha bocciato Marghera e sembra anche il Vittorio Emanuele.

«Ha detto bene: sembra.

Toninelli «sembra» sempre, ma non decide mai. Stiamo aspettando che ci dica lui qualcosa. Ha detto che non c'è un progetto, ma quale? Bisogna passare per il Vittorio Emanuele, c'è già il canale.

Fermando l' iter avranno la scusa per dire che non ce l'abbiamo fatta. È un partito che funziona a tempo: succede qualcosa, scattano gli attivisti con le bandiere e dietro la troupe televisiva già pronta.

Era la stessa storia con i tornelli per l' accesso alla città».

Le proteste e le ipotesi alternative però si ripetono da tanto tempo.

«Sì ma alzano sempre la posta: ho sentito il professor D'Alpaos, ha detto che non solo le navi da crociera ma anche quelle commerciali, dirette a Porto Marghera, devono uscire dalla laguna.

Questa è la gente che stiamo ascoltando da vent'anni».

Sul tema si sono espressi in tanti, non solo tecnici o politici.

«Libertà totale di esprimere le proprie opinioni, come l' ha avuta Banksy con la sua performance o il fotografo Berengo Gardin. Basta che non facciano i santi: Gardin con la sua mostra ha guadagnato soldi e non ha devoluto nulla alla città».

### Perché il ministro Toninelli vuole spostare le navi da Venezia?

«Guardi, se il ministro vuole trasferire tutta Porto Marghera venga a dirlo lui ai lavoratori. Però attenzione questo è il modo per de-industrializzare il Paese. Prima si evita di decidere, poi si fa confusione, ma il ministro è lui: si assuma le sue responsabilità.

Per fortuna non ci sono stati dei morti questa volta...

» Pare che l' ipotesi più accreditata sia il terminal a Chioggia.

«Dice Chioggia, ma ha detto anche Lido e Malamocco, sono idee pessime, senza una logica. Io ho cercato di non polemizzare, ma sono anni che ripetiamo come queste non siano alternative percorribili. Abbiamo proposto una soluzione immediata, nell' attesa dei suoi progetti che un domani, se sarà ancora ministro, vedrà che non si possono fare. Ma non ce la fa, e tutta la struttura dietro di lui credo sia scoraggiata dovendo seguire un ministro del genere. Noi facciamo quello che possiamo, ma sono temi nazionali.

Al plurale?

«C'è anche il Mose, sempre responsabilità di Toninelli.

Che fine ha fatto? Ci sono i soldi delle bonifiche per Porto Marghera, che aspettiamo dal ministero dell' Ambiente.

Dove sono finiti? Hanno insabbiato tutto. Anche sulla Zes non c'è alcuna apertura.

Bisogna cambiare alcune persone, o non se ne esce».



## Navi, Toninelli nel mirino E Chioggia si chiama fuori

*‘Dopo il veto su Marghera Regione e Comune contro il ministro: «Progetto? Il canale c'è già»` Il sindaco 5stelle del secondo porto del Veneto: «Crociere incompatibili, c'è il maxi-deposito Gpl»*

IL CASO VENEZIA Accerchiato. Qualcun altro, se non altro perché è il ministro dei Trasporti, direbbe asfaltato, certo è che il pentastellato Danilo Toninelli ieri sulla questione delle grandi navi in Bacino di San Marco ha rimediato una magra figura. Uno - il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro - gli ha dato quantomeno del distratto: «Ha detto che non c'era il progetto, ma il progetto è di passare sul Vittorio Emanuele, che progetto serve? C'è già il canale». L'altra - l'assessore alle Infrastrutture della Regione Veneto, Elisa De Berti - l'ha descritto «nel panico» nel bel mezzo di una riunione ministeriale: «Non si è nemmeno seduto davanti a noi per attendere, invece, i tecnici, da solo non sapeva da che parte iniziare». Come se non bastasse, il colpo di grazia è arrivato da Chioggia, comune amministrato dal M5s dove secondo Toninelli potrebbero essere spostate le navi da crociera. Peccato che a Chioggia ci sia un impianto di Gpl: i grattacieli galleggianti non è proprio il caso di piazzarli lì accanto. «Le due cose sono incompatibili», ha detto il sindaco pentastellato Alessandro Ferro, che preme per lo spostamento del deposito da 9mila metri cubi di gas. Ergo, delle tre ipotesi per le navi da crociera considerate dal ministro - e tutte fuori laguna perché Toninelli non vuole neanche parlare della soluzione Marghera approvata nel Comitato del 2017 con il sì di Comune e Regione (cioè il percorso Malamocco-Canale Petroli-Vittorio Emanuele) - ne resterebbe una sola: il Lido.

IL RETROSCENA È Toninelli a scatenare le polemiche. Di prima mattina il ministro interviene a Radio24 e dice che «il progetto Marghera non è mai esistito», «non c'è nemmeno uno studio di prefattibilità». Poi tira in ballo il governatore del Veneto: «A Zaia dico che abbiamo fatto tanti tavoli e talvolta non è neanche venuto. Io continuerò ad invitarlo». L'assessore regionale Elisa De Berti, cui non difetta la schiettezza, ribatte alle «imbarazzanti» dichiarazioni del ministro: «Di riunioni tecniche, e nell'aggettivo c'è il motivo per cui il presidente aveva delegato me a partecipare, se ne è svolta soltanto una e, a questo punto, vale la pena raccontarne anche il patetico svolgimento, visto che il ministro ha voluto portare a livelli così bassi i rapporti istituzionali, umani, politici e anche tecnici. La riunione si è tenuta il 19 febbraio al ministero dei Trasporti. Il ministro Toninelli è arrivato con un'ora di ritardo, chiedendoci se avevamo già finito. Alla nostra risposta che stavamo aspettando lui per iniziare è entrato nel panico, non si è nemmeno seduto davanti a noi per attendere, invece, i tecnici facendo intuire che da solo non sapeva da che parte iniziare». E poi?

«All'arrivo dei tecnici è arrivato anche l'avvocato Colonna, una componente del suo staff. Quest'ultima ha cominciato a parlare, soltanto lei, tanto che il sindaco Brugnaro ha cominciato sarcasticamente a chiedere chi fosse. In tutta questa situazione imbarazzante il ministro Toninelli si è limitato a darci una lettera puramente tecnica che voleva condividere con noi per mandarla al presidente dell'Autorità di sistema portuale, in cui gli chiedeva di fare uno studio di fattibilità tecnica ed economica sui tre progetti riguardanti Malamocco, Lido e Chioggia, comprendente anche la richiesta di una pagina di approfondimenti. A questo punto il sindaco Brugnaro ha contestato che non aveva senso essere stati convocati a Roma per una cosa simile, mentre Regione e Comune peroravano la necessità di provvedere celermente all'allontanamento immediato delle grandi navi dal Bacino di San Marco e allo scavo del canale Vittorio Emanuele. Il ministro ha risposto che la soluzione celere era da ritrovare nei tre progetti, e sul canale Vittorio Emanuele ha solo glissato».

IL PROGETTO E poi c'è Brugnaro. Che è sbottato quando ha sentito Toninelli dire che non esiste sul tavolo alcuna soluzione con progetto di fattibilità, ma tre opzioni su cui «faremo una consultazione pubblica e toglieremo le mega navi da crociera della Giudecca», senza contare che al ministro non piace l'indicazione di Marghera come terminal per le «supernavi»: «Immaginate una nave da crociera e una petroliera in un unico canale. Io non sto tranquillo». «Il progetto non è quello ufficiale - ha reagito il sindaco - perché loro hanno bloccato la



procedura burocratica».

IL SILENZIO Toninelli non ha risposto né a De Berti né a Brugnaro, però ha annunciato di riattivare il gruppo di lavoro costituito nel 2017 dalla Capitaneria di porto per «approfondire i rischi del passaggio delle navi da crociera in laguna», visto che le soluzioni alternative al Bacino di San Marco hanno «tempistiche incompatibili» con «l' urgente necessità di mitigare ulteriormente i rischi connessi al transito delle citate unità navali».

Il che lascia intendere che potranno esserci restrizioni o, chissà, contingentamenti delle navi.

Alda Vanzan (ha collaborato Diego Degan) © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Il ministro dell'Ambiente: «Nuovi scavi nei canali solo dopo le analisi sui fanghi»

MICHELE FULLIN

IL MINISTRO VENEZIA Nessuno scavo in laguna si farà senza conoscere esattamente il tipo di fanghi. Lo ha detto il ministro dell'Ambiente, Sergio Costa, ieri a Torino con il premier Giuseppe Conte per il Clean air dialogue. Logicamente, dopo l'incidente di domenica della Msc Opera, era inevitabile parlando con i giornalisti che l'accento non cadesse su Venezia e sulle grandi navi.

I FANGHI Costa ha fatto capire che se si dovrà scavare il canale Vittorio Emanuele (circa 600mila metri cubi di fanghi) bisognerà prima sapere quanto sono inquinati. Per analogia, dovrebbero esserlo molto, visto che i fanghi scavati nei canali portuali, come ricorda l'urbanista ed esponente ambientalista Stefano Boato, presentavano concentrazioni elevate di elementi come cromo, bromo e mercurio.

VOGLIO SAPERE «A me - ha detto il ministro - interessa sapere che cosa significa scavare i fanghi, che tipo di fanghi sono e dove sarebbero collocati in via transitoria o definitiva. È un tecnicismo al quale sta lavorando la nostra direzione generale». LA DECISIONE CONDIVISA In ogni caso, anche Costa ha garantito che il 30 giugno è la data limite entro la quale una decisione sulle grandi navi verrà presa, spiegando anche che il Governo non intende passare sulla testa della città e del territorio.

«Ribadisco quello che ha detto Toninelli - ha continuato - con molta serenità entro il mese di giugno vedrà la luce la proposta che il governo farà. Ma l'importante non sarà quale proposta, ma il fatto che queste siano condivise con il territorio. Altrimenti si fa una proposta contro qualcuno, mentre le proposte si fanno insieme. E questo qualcuno è la Regione Veneto, il Comune di Venezia e i Comuni rivieraschi».

Questa frase, quindi, dovrebbe mettere al riparo da eventuali colpi di teatro governativi. I siti su cui si stanno facendo approfondimenti sono stati individuati dal ministro Toninelli e dai suoi tecnici senza fare riferimento ai criteri finora ritenuti fondamentali dal Mit, vale a dire l'accessibilità da terra oltre che l'accessibilità nautica e la facilità di collegamento.

AMBIENTE ED ECONOMIA Finora è emerso che il sito ex cantiere del Mose a Santa Maria del Mare è stato ritenuto un pochino più indietro rispetto ad un'ipotesi Lido San Nicolò (a ridosso della diga foranea) oppure utilizzando le banchine del porto di Chioggia. Entrambe le soluzioni contengono criticità: un porto al Lido significherebbe rovinare una delle spiagge più prestigiose al mondo, poiché è pacifico che con le navi davanti difficilmente la gente sarebbe invitata a fare il bagno. A Chioggia bisogna invece fare i conti con i bassi fondali (si calcolano circa 6 milioni di metri cubi di fanghi da scavare), con la scarsa lunghezza delle banchine e la presenza di un deposito enorme di Gpl.

«La salvaguardia dell'ambiente - è ritornato il ministro - è il tema che mi sta più cuore. Voglio sapere se i fanghi La questione dei fanghi da scavare, ad esempio: sono caratterizzati? La loro eventuale rimozione può provocare problemi alla laguna? Questi i problemi tecnici che ho sottoposto a Ispra e alla Regione.

Dobbiamo -ha concluso Costa - salvaguardare l'ambiente ma non deprimere per questo l'economia. Secondo me le due cose possono collimare e stiamo lavorando tutti assieme per arrivare ad una proposta condivisa con il territorio».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Brugnaro: «Toninelli fa solo confusione»

*Il sindaco arrabbiato per le ultime dichiarazioni del ministro delle Infrastrutture «Questi bloccano tutte le procedure in piedi, idee pessime e senza una logica»*

ELISIO TREVISAN

**CROCIERE MESTRE** Un ministro dei Trasporti che chiama a Roma tutte le istituzioni veneziane e venete per mostrare una lettera che avrebbe inviato al presidente del Porto per chiedergli lumi su Chioggia e le bocche di Malamocco e Lido; lo stesso ministro che ora sembra tornare a bocciare sia Marghera sia il canale Vittorio Emanuele III senza, però, documentare queste bocciature lascia basite le istituzioni veneziane.

«Toninelli sembra sempre ma non si capisce mai. Anch' io risponderò sembra quando finalmente ci dirà qualcosa» ha sbottato ieri mattina il sindaco Luigi Brugnaro mentre guardava le ruspe che demolivano il vecchio mercato fisso di Mestre per ricostruirlo nuovo.

Adesso il ministro dei Trasporti dice che il progetto per spostare le grandi navi a Marghera non esiste. «E invece c'è eccome, e deve passare per il canale Vittorio Emanuele III, l'ha ripubblicato giusto oggi (ieri per chi legge ndr.) un giornale locale, e quel progetto l'ha scelto il Comitato del 7 novembre 2017, l'unico fatto finora perché Toninelli di Comitatononi non ne ha convocato uno, eppure è il luogo dove si prendono davvero le decisioni».

**ASPETTARE IL DISASTRO** Brugnaro ieri mattina era sereno ma allo stesso tempo parecchio arrabbiato perché «per fortuna stavolta non ci sono stati morti, ma non possiamo stare ad aspettare che accada il disastro, servono intanto le soluzioni immediate, dobbiamo spostare le navi». E, invece, per il sindaco di Venezia il ministro dei Trasporti e il suo Movimento 5 Stelle «bloccano tutte le procedure burocratiche già messe in piedi, poi le fanno rifare e alla fine se ne vengono fuori con un ah non ce l'hai fatta. E non ce l'ho fatta no, se tu mi blocchi. È un partito a tempo: succede qualcosa, scattano quelli con le bandiere e i cartelli, come per i tornelli, stessa cosa. Dopodiché aumentano sempre la posta: ieri ho sentito il prof. Luigi D'Alpaos, la massima autorità in materia di ingegneria idraulica, dire che non solo le navi da crociera ma anche quelle commerciali devono uscire dalla laguna. Questa è la gente che stiamo ascoltando da 20 anni, che sta rovinando il Paese. La libertà totale di esprimere le proprie opinioni, come la libertà dell'artista di dipingere le navi, del fotografo di riprenderle come Berengo. È normale ed è abbastanza logico, basta che non facciano i santi. Berengo ci ha guadagnato con quelle foto e non ha devoluto niente al Comune. E' un lavoro, ci sta, ma non vorrei che denunciare diventasse un lavoro, perché noi, invece, il problema vogliamo e dobbiamo risolverlo. E noi abbiamo indicato più volte qual è la soluzione».

Vale a dire il canale Nord di Porto Marghera, che a Toninelli proprio non va giù.

«Bè, se Toninelli vuole trasferire anche Porto Marghera lo dica ai lavoratori, se ne prenda la responsabilità. Ma attenzione che questo è il modo per deindustrializzare il Paese: prima non si decide, poi si fa confusione. Non ha un progetto, ora dice Chioggia, o Malamocco, o ancora Lido. Sono idee pessime senza una logica, tutte ipotesi che son anni che diciamo che non si possono fare per una serie di motivazioni che sono state studiate ed elencate.

Fintanto, però, che questo genio fa i progetti che un domani, se sarà ancora lui ministro, capirà che non si realizzano, risolviamo almeno l'emergenza. E invece non ce la fa, e tutta la struttura ministeriale credo sia abbastanza scoraggiata quando si ha un ministro così».

**LA SCURE DEI COSTI-BENEFICI** Bastassero le crociere, non c'è un settore dove non sia intervenuta la scure dei costi benefici: «Passi l'aver idee diverse, qui però non ci sono idee. Stanno seduti lì ad aspettare, ciondolare, a fare sta cosa dei costi benefici, che, per carità, tutti condividiamo: è una bella frase, è giusto controllare. Ma poi bisogna decidere. E invece è passato un anno e non puoi dirmi che non sapevi niente. Sulle crociere, e pure sul Mose. Dov'è il Mose? Boh, domandalo a Toninelli. E le bonifiche, dove sono le bonifiche? Domandalo al ministro dell'Ambiente.



Dove sono finiti questi personaggi? È un anno che governano, sono stati votati con una cultura ambientalista perché si voleva cambiare ma hanno insabbiato tutto».

Pure la Zes è finita sotto la sabbia. «Hanno fatto un incontro a Roma e il presidente di Confindustria l' ho sentito molto amareggiato, questi non aprono un bel niente. Secondo me alcuni dicasteri vanno proprio spostati, spostate le persone, scelgano loro, altrimenti con questo Governo non se ne esce».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Il mondo del lavoro

### I sindacati: «L' ipotesi Marghera non va bene con l' industria»

MESTRE I delegati Uiltec-Uil della Bioraffineria di Porto Marghera e Davide Camuccio, segretario generale della Filctem-Cgil: chiedono al Governo una decisione urgente ma che non sia Marghera, soprattutto perché «è incompatibile con l' industria e avrebbe un effetto frenante sulla rinascita di Porto Marghera». Camuccio ricorda che a poche decine di metri ci sono la Bioraffineria, il deposito Petroven, la Pilkington, la Saipem, la Fincantieri: «Tutte attività produttive che difficilmente sopravviverebbero. Inoltre i sistemi di sicurezza di attività produttive complesse e il trasporto merci industriali non si conciliano con il quotidiano via vai delle grandi crociere senza mettere in pericolo, in caso di incidente, l' incolumità dei lavoratori e dei turisti».

Senza contare che, per i Sindacati, la Marittima a Marghera non risolverebbe definitivamente la pericolosità delle grandi navi all' interno del delicato sistema lagunare, e lo scavo dei canali in laguna aggraverebbe un sistema ambientale già compromesso, e infine il Mose limiterà molto l' accesso delle navi in Laguna: «A tutto ciò si somma il sistema logistico e ricettivo nei pressi del Vega».

Con tutta la fantasia possibile, è difficile non riconoscere che la porta per Venezia dalla terraferma rischia di diventare un collo di bottiglia».

)

**Chioggia al bivio: «Crociere incompatibili con il gpl»**  
Il sindaco Ferrero: «Il deposito va spostato altrove» Il primo cittadino «Per ora non rientriamo nel dettaglio, aspettiamo uno studio più avanzato»

**I sindacati: «L' ipotesi Marghera non va bene con l' industria»**  
Senza contare che, per i Sindacati, la Marittima a Marghera non risolverebbe definitivamente la pericolosità delle grandi navi all' interno del delicato sistema lagunare, e lo scavo dei canali in laguna aggraverebbe un sistema ambientale già compromesso, e infine il Mose limiterà molto l' accesso delle navi in Laguna: «A tutto ciò si somma il sistema logistico e ricettivo nei pressi del Vega».

**Un secolo fa la tragedia del San Spiridione salpato dalla stessa banchina di San Basilio**  
La coincidenza Quasi 200 vittime dimenticate per decenni

## Il primo cittadino: «Per ora non entriamo nei dettagli, aspettiamo uno stadio più avanzato»

*Il sindaco Ferro: «Il deposito va spostato altrove» Il Pd: «A Val da Rio solo le navi medio-piccole» Il primo cittadino: «Per ora non entriamo nei dettagli, aspettiamo uno stadio più avanzato»*

CHIOGGIA Sì alla crocieristica, no al gpl. Il sindaco di Chioggia, Alessandro Ferro, ribadisce che i due progetti (ma il deposito gpl, in realtà, è ben più che un progetto) che stanno interessando il porto della sua città sono «incompatibili».

Ma se il futuro vedrà arrivare a Chioggia le navi gasiere o le navi passeggeri, è ancora un' incognita. Per le seconde, infatti, lo stesso Ferro ammette di non avere ancora del tutto le idee chiare.

Grandi navi o navi medio piccole? È questo, infatti l' interrogativo principale, ma Ferro preferisce «non entrare nel dettaglio. Ci saranno dei paletti da mettere e vedremo quali quando la programmazione sarà ad uno stadio più avanzato».

IL DUBBIO Il motivo dell' incertezza è che il porto di Chioggia è uno di quelli che, nelle intenzioni del ministro Toninelli (Cinquestelle come Ferro) potrebbero accogliere le navi non desiderate a Venezia. L' incidente della Msc Opera insegna. Ma si tratta di grandi navi che, presumibilmente, comporterebbero, a Chioggia, gli stessi rischi per la navigazione che comportano a Venezia. Ma fanno gola, perché l' indotto economico provocato dalle migliaia di turisti che sbarcherebbero, anche se diretti ad altre destinazioni finali, sarebbe enorme in una città che non riesce a sfruttare tutte le sue potenzialità turistiche. Ma Ferro deve anche fare i conti con un' opposizione politica che non gli risparmia nulla e, proprio all' indomani della collisione incriminata, la segretaria e consigliera comunale del Pd chioggiotto, Barbara Penzo, ha messo subito i puntini sulle i: niente grandi navi a Chioggia («Il canal Lombardo esterno è più stretto del canale della Giudecca»), solo crocieristica di medie piccole dimensioni e, soprattutto, la decisione venga presa subito («Toninelli lasci da parte i proclami e si metta al lavoro e la Lega, che da più di vent' anni è al governo della Regione, dica finalmente qualcosa») e sia chiara a tutti. A complicare le cose, però, non c' è solo la schermaglia politica. Ci sono, ad esempio, i canali di accesso al porto di Chioggia che hanno bisogno di essere scavati anche per consentire l' entrata alle moderne navi commerciali e anche questo, dice Ferro, «è un aspetto da considerare».

IL NODO GPL E, infine, c' è la madre di tutti i problemi: il deposito gpl la cui costruzione è stata appena ultimata (mancano dei dettagli, ma il deposito è là), proprio a Val da Rio, la stessa zona in cui, secondo il progetto che Toninelli sta esaminando, dovrebbero arrivare le navi da crociera, grandi o piccole che siano. Si tratta, come noto, di un deposito di novemila metri cubi di gas, la cui vicinanza a uno scalo passeggeri non tranquillizza nessuno. «Le due cose sono incompatibili afferma Ferro ed ecco una ragione in più per spostare il deposito da qualche altra parte», cosa non facile per la ovvia contrarietà della ditta costruttrice che sta ultimando le procedure per la messa in esercizio dell' impianto e che a spostarsi, a questo punto, non sembra avere alcuna intenzione.

L' ALTERNATIVA Del resto, l' altro porto storico di Chioggia, quello dei Saloni, non può servire alla crocieristica (come propone il Pd) perché è già occupato (almeno sulla carta, visto che non è stato posato neppure un mattone) da un altro progetto, quello di trasferimento del mercato ittico all' ingrosso, divenuto, ormai, cavallo di battaglia dell' amministrazione pentastellata che, dopo aver messo a bilancio 10 milioni per l' operazione, ha approvato, proprio in questi giorni, una delibera di indirizzo sul trasferimento, mettendo fine a una diatriba interna che vedeva un paio di importanti assessori, quello al porto e quello al bilancio, contrari all' idea.

Diego Degan © RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Le compagnie deluse: «Si è persa di vista la soluzione più facile»

'Galletti (Clia) : «Da diversi anni si chiede di adeguare il canale Vittorio Emanuele III» '«Il verbale del Comitato del 2017 era la sintesi di un lungo percorso»

MICHELE FULLIN

L'INTERVISTA VENEZIA Clia Italia, che raggruppa tutte le compagnie armatrici di navi da crociera operanti nel nostro Paese e nel Mediterraneo, auspica che non si perda più tempo e che si punti sulla soluzione a breve termine senza più indugi.

Che poi è quella indicata dal Comitato del 2017: scavo del canale Vittorio Emanuele III.

Direttore Francesco Galletti, l'incidente di domenica dimostra la necessità di trovare una soluzione al più presto.

«La doverosa premessa è che parlare delle rotte alternative non è un escamotage per ignorare l'incidente di domenica, che ci addolora molto. Per noi la sicurezza dei passeggeri è sacra e l'abbiamo sempre a cuore. Detto questo, il tema è sul tavolo da tantissimo tempo. Se ne parla dal 2014 almeno e la delibera del Comitato del 2017 è il punto culminante di una situazione lunga che aveva visto la valutazione di varie alternative al passaggio in Bacino, tra cui il canale Contorta.

Arrivati nel 2017, avevamo finalmente istituzioni in carica sia a Venezia che a Roma, con la sarabanda di volatilità politica che pareva avere avuto una tregua. Il verbale è complesso e prevedeva una soluzione a breve termine, il Vittorio Emanuele, e Marghera a medio lungo».

Non è però facile scavare in quel tratto di laguna.

«Il tema dei fanghi è noto oggi come allora e il tema delle competenze è sempre vivo. Manca in questo momento il protocollo fanghi senza il quale niente è concepibile. Questo è un tema che immagino dovrà essere affrontato a Roma a livello ministeriale. Come Clia possiamo dire che nelle simulazioni che abbiamo fatto è che il Vittorio Emanuele è un'ipotesi realizzabile e reale. Abbiamo condiviso i risultati delle simulazioni con tutti gli attori istituzionali, ma non ci possiamo sostituire ad essi sul protocollo fanghi e le caratterizzazioni. Alla conclusione che il Vittorio Emanuele era la miglior soluzione possibile a breve eravamo arrivati prima del Comitato, alla cui delibera si richiama anche l'Unesco perché di ufficiale dopo di quella non c'è niente».

### Alle condizioni attuali, il Vittorio Emanuele sarebbe utilizzabile?

«Allo stato attuale possono passare solo poche navi e con certe caratteristiche, per quello dovrebbe essere adeguato in larghezza e pescaggio. Ripeto: le compagnie hanno fatto presente che la soluzione a breve a loro va bene, ma non possono indicare al Governo come risolvere il problema dei fanghi».

### Alle compagnie andrebbe dunque bene non passare più per San Marco?

«Da tempo le compagnie hanno riconosciuto che il passaggio di navi sopra un certo tonnellaggio per il canale della Giudecca non è più sostenibile. Siamo convinti che tutte le navi non piccole (oltre le 40mila tonnellate) non debbano passare per di là. Attualmente c'è una soluzione transitoria (il modulo di armamento) che sostituisce il tonnellaggio come criterio per accedere, ma sinceramente non ci auguriamo il mantenimento a lungo di questo regime».

### Tra le soluzioni a lungo, quali vedreste di buon occhio?

«A noi andava bene quanto deciso nel 2017: Marittima per le navi piccole, Vittorio Emanuele e in prospettiva Marghera per le navi più grandi. Per il resto, abbiamo sentito come voi delle proposte del ministro fuori dalla laguna, ma non abbiamo ancora visto gli studi dell'**Autorità portuale**. Ad oggi, continuiamo a far fede al testo del 2017. A me pare che si siano perse drammaticamente di vista le soluzioni più attuabili. È delle soluzioni a breve che non si parla.



Se non si comincia neanche dalle soluzioni a breve, finisce che diventano di lungo periodo. Adesso constatato che non vi è traccia di soluzioni a più breve termine e non è chiara la ragione per cui si sia deciso di fare carta straccia della soluzione su cui c'era un accordo generale». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

## Le compagnie deluse: «Si è persa di vista la soluzione più facile»

MICHELE FULLIN

L'INTERVISTA VENEZIA Clia Italia, che raggruppa tutte le compagnie armatrici di navi da crociera operanti nel nostro Paese e nel Mediterraneo, auspica che non si perda più tempo e che si punti sulla soluzione a breve termine senza più indugi.

Che poi è quella indicata dal Comitato del 2017: scavo del canale Vittorio Emanuele III.

Direttore Francesco Galletti, l'incidente di domenica dimostra la necessità di trovare una soluzione al più presto.

«La doverosa premessa è che parlare delle rotte alternative non è un escamotage per ignorare l'incidente di domenica, che ci addolora molto. Per noi la sicurezza dei passeggeri è sacra e l'abbiamo sempre a cuore. Detto questo, il tema è sul tavolo da tantissimo tempo. Se ne parla dal 2014 almeno e la delibera del Comitato del 2017 è il punto culminante di una situazione lunga che aveva visto la valutazione di varie alternative al passaggio in Bacino, tra cui il canale Contorta.

Arrivati nel 2017, avevamo finalmente istituzioni in carica sia a Venezia che a Roma, con la sarabanda di volatilità politica che pareva avere avuto una tregua. Il verbale è complesso e prevedeva una soluzione a breve termine, il Vittorio Emanuele, e Marghera a medio lungo».

Non è però facile scavare in quel tratto di laguna.

«Il tema dei fanghi è noto oggi come allora e il tema delle competenze è sempre vivo. Manca in questo momento il protocollo fanghi senza il quale niente è concepibile. Questo è un tema che immagino dovrà essere affrontato a Roma a livello ministeriale. Come Clia possiamo dire che nelle simulazioni che abbiamo fatto è che il Vittorio Emanuele è un'ipotesi realizzabile e reale. Abbiamo condiviso i risultati delle simulazioni con tutti gli attori istituzionali, ma non ci possiamo sostituire ad essi sul protocollo fanghi e le caratterizzazioni. Alla conclusione che il Vittorio Emanuele era la miglior soluzione possibile a breve eravamo arrivati prima del Comitato, alla cui delibera si richiama anche l'Unesco perché di ufficiale dopo di quella non c'è niente».

### Alle condizioni attuali, il Vittorio Emanuele sarebbe utilizzabile?

«Allo stato attuale possono passare solo poche navi e con certe caratteristiche, per quello dovrebbe essere adeguato in larghezza e pescaggio. Ripeto: le compagnie hanno fatto presente che la soluzione a breve a loro va bene, ma non possono indicare al Governo come risolvere il problema dei fanghi».

### Alle compagnie andrebbe dunque bene non passare più per San Marco?

«Da tempo le compagnie hanno riconosciuto che il passaggio di navi sopra un certo tonnellaggio per il canale della Giudecca non è più sostenibile. Siamo convinti che tutte le navi non piccole (oltre le 40mila tonnellate) non debbano passare per di là. Attualmente c'è una soluzione transitoria (il modulo di armamento) che sostituisce il tonnellaggio come criterio per accedere, ma sinceramente non ci auguriamo il mantenimento a lungo di questo regime».



### **Tra le soluzioni a lungo, quali vedreste di buon occhio?**

«A noi andava bene quanto deciso nel 2017: Marittima per le navi piccole, Vittorio Emanuele e in prospettiva Marghera per le navi più grandi. Per il resto, abbiamo sentito come voi delle proposte del ministro fuori dalla laguna, ma non abbiamo ancora visto gli studi dell' **Autorità portuale**. Ad oggi, continuiamo a far fede al testo del 2017. A me pare che si siano perse drammaticamente di vista le soluzioni più attuabili. È delle soluzioni a breve che non si parla. Se non si comincia neanche dalle soluzioni a breve, finisce che diventano di lungo periodo. Adesso constatato che non vi è traccia di soluzioni a più breve termine e non è chiara la ragione per cui si sia deciso di fare carta straccia della soluzione su cui c'era un accordo generale». © RIPRODUZIONE RISERVATA.

# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

## Toninelli finisce sotto accusa «Arriverò presto con una soluzione»

Il ministro ai trasporti studia un accordo con le Compagnie Meno transiti e tonnellaggi inferiori. L'ipotesi Chioggia

Alberto Vitucci VENEZIA Meno navi in laguna, riduzione del loro tonnello. In attesa del nuovo terminal a Chioggia e di una soluzione «a breve termine» per le navi medio piccole. È questo il quadro in cui si sta muovendo il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli. Che potrebbe convocare nei prossimi giorni i responsabili della Clia, l'associazione internazionale degli armatori, per negoziare una soluzione. Una quadratura del cerchio sempre più difficile. L'opinione pubblica mondiale, dopo l'incidente di domenica mattina, spinge per una soluzione, e per l'immediato allontanamento delle navi dal bacino San Marco.

Toninelli è stato in queste ore attaccato e quasi accerchiato dalle altre forze politiche favorevoli alla soluzione Marghera. Gli alleati della Lega, Forza Italia, il Pd. La Regione di Luca Zaia con l'assessore Elisa De Berti, il sindaco Brugnaro. Ma lui tira dritto.

«Quando sono arrivato qui non c'era nemmeno un progetto», dice, «solo ipotesi».

«Verremo presto a Venezia», annuncia, «per confrontare la nostra soluzione con la città». Intanto anche le pressioni aumentano. «La soluzione Marghera è invocata come possibile. Ma definita «pericolosa» da sindacato e ambientalisti, comunque necessita della Valutazione di impatto ambientale. Dunque?

Il vertice dell'altra sera a Roma è durato più di tre ore.

Hanno partecipato il presidente dell'**Autorità portuale** veneziana Pino Musolino, il provveditore Roberto Linetti e in collegamento video l'ammiraglio Piero Pellizzari, comandante della Capitaneria di porto. Ma al vertice erano stati convocati anche i direttori generali del ministero, il Consiglio Superiore dei Lavori pubblici e i massimi esperti del ministero di Porta Pia. La decisione adesso non può che essere «politica», anche se dovrà tener conto di molti vincoli diventati ormai ineludibili.

Il primo è che le navi «troppo grandi» non potranno più entrare in laguna come succedeva fino a sabato sera. L'incidente ha dimostrato che la città è vulnerabile, il rischio c'è. Occorre allora trovare soluzioni che non penalizzino il lavoro, come ha suggerito lo stesso ministro per l'Ambiente Sergio Costa.

Ma come? Toninelli e con lui i suoi parlamentari e gli ambientalisti, preferiscono le navi «fuori dalla laguna». Fra le tre soluzioni indicate e approfondite dal punto di vista tecnico, il ministro avrebbe scelto Chioggia. Ma i tempi sono lunghi, e a Chioggia mancano infrastrutture di collegamento. Nel frattempo si propone lo scavo del canale Malamocco-Marghera.

«Non è un nuovo canale, è lì da quasi un secolo», dice Musolino. Italia Nostra annuncia battaglia: «Preludio all'allargamento del canale dei Petroli, un altro disastro».

La soluzione, azzarda qualcuno, potrebbe essere quella di fare arrivare le navi a Marghera e in Marittima in tempi brevi. Ma soltanto quelle «medio piccole». Se ne parla.

E Toninelli si difende. «Non è vero che il progetto Marghera è pronto. È stato approvato nel settembre 2017, ma non è un esecutivo, e da allora non è stato fatto nulla».

Per placare l'indignazione del mondo adesso si pensa a una misura «immediata». Potrebbe essere quella, presa in accordo con le stesse compagnie armatrici, nell'occhio del ciclone in questo momento, «di diminuire intanto la pressione sul canale della Giudecca. Riducendo i passaggi. E soprattutto distribuendoli in giorni diversi della settimana. In questo fine settimana sono 13 le grandi navi attese in arrivo e partenza alla Stazione Marittima, un ingirgo che ha causato problemi anche domenica scorsa dopo l'incidente. La prima mossa potrebbe essere proprio questa.

Nuovo calendario degli arrivi. E in attesa delle decisioni sul futuro, una riduzione dei tonnelli ammessi. Comunque vada, il passaggio davanti a San Marco non potrà più essere quello di domenica scorsa.



# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la polemica

## Furia Brugnaro contro il ministro «Servono risposte, non chiacchiere»

MESTRE. «Toninelli "sembra", Toninelli "forse", ma non risponde mai, non ce la fa e non si assume le proprie responsabilità». Il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro, ieri mattina, a margine della demolizione del nuovo mercato coperto di Mestre, è tornato ad accendere i riflettori sulle grandi navi e sull' incidente avvenuto domenica mattina. Soprattutto alla luce del fatto che il ministro alle Infrastrutture Danilo Toninelli sembra abbia storto il naso sia in merito alla soluzione Vittorio Emanuele, che Marghera.

«Chissà quando ci dirà lui qualcosa» chiarisce il primo cittadino scocciato verso il ministro del Movimento 5 Stelle. «Ha detto che non c' era il progetto, eppure c' è già il canale e un progetto che non è quello ufficiale, perché è stata bloccata la procedura. È un partito che funziona a tempo, succede qualcosa e scattano bandiere e cartelli, c' è la troupe pronta prima ancora che arrivino, sempre gli stessi, e si alza la posta: il professor D' Alpaos ha detto di fermare non solo le navi da crociera, ma anche le commerciali, ecco questa è la gente che ascoltiamo da vent' anni e che sta rovinando il Paese».

Si sfoga il sindaco Brugnaro: «Libertà massima di esprimere le proprie opinioni da parte di tutti, come la libertà dell' artista (Banksy), come quella del fotografo Berengo Gardin di guadagnare soldi, normale e logico, ma che non facciano i santi: Berengo Gardin non ha devoluto nulla al Comune con il guadagno delle foto delle navi, ma ci sta, ha una sua logica.

Quello che diciamo noi è che vogliamo risolvere il problema, tutti lo denunciavamo e non vorrei che qualcuno trasformasse in un lavoro la denuncia. Abbiamo più volte detto qual è la soluzione, se Toninelli vuole trasferire anche Porto Marghera lo dica ai lavoratori, ma attenzione che prima uno, dopo l' altro, questo è il modo per deindustrializzare il Paese. Come?

Prima non si decide, poi si fa confusione, poi manca il progetto, tutto sembra, tutto forse. Il ministro è lui, si assuma le responsabilità, che sono tutte sue».

E ha proposito dell' ipotesi di spostare le grandi navi a Chioggia, Brugnaro replica secco «Sono idee pessime, senza una logica, io ho cercato anche di non polemizzare in questi mesi quando ha detto Chioggia, Malamocco e Lido. Ipotesi che sono anni che spieghiamo che non si possono fare. Noi dobbiamo dare una soluzione immediata intanto che questo genio fa i progetti mentre capirà un domani, se sarà ancora lui ministro, che non si realizzano, ma nel frattempo risolviamo almeno l' emergenza. Ma non ce la fa, e tutta la struttura è scoraggiata, perché ci si scoraggia con un ministro così. Noi a casa nostra facciamo quello che possiamo, ma questi sono temi nazionali: Mose, soldi per le bonifiche, è sempre lui, è un anno che governano questi. Chi li ha votati voleva cambiare, ma hanno insabbiato tutto, non si sa dove sono. Qui non ci sono idee, si sta solo seduti a ciondolare. Eppure si deve decidere: dopo un anno non si può dire che non si sapeva nulla». Infine chiude: «Alcuni dicasteri vanno spostati, vanno cambiate le persone, così com' è non se ne esce».

-- Marta Artico BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



**PRIMO PIANO**  
**Lo scianto in laguna**  
**Toninelli finisce sotto accusa «Arriverò presto con una soluzione»**  
Il ministro ai trasporti studia un accordo con le Compagnie. Meno transiti e tonnellaggi in porto. L'ipotesi Chioggia

Ma, sostiene il sindaco di Venezia, Luigi Brugnaro, il ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, Danilo Toninelli, non ha mai risposto alle sue accuse. «Toninelli "sembra", Toninelli "forse", ma non risponde mai, non ce la fa e non si assume le proprie responsabilità». Il sindaco di Venezia Luigi Brugnaro, ieri mattina, a margine della demolizione del nuovo mercato coperto di Mestre, è tornato ad accendere i riflettori sulle grandi navi e sull' incidente avvenuto domenica mattina. Soprattutto alla luce del fatto che il ministro alle Infrastrutture Danilo Toninelli sembra abbia storto il naso sia in merito alla soluzione Vittorio Emanuele, che Marghera.

«Chissà quando ci dirà lui qualcosa» chiarisce il primo cittadino scocciato verso il ministro del Movimento 5 Stelle. «Ha detto che non c' era il progetto, eppure c' è già il canale e un progetto che non è quello ufficiale, perché è stata bloccata la procedura. È un partito che funziona a tempo, succede qualcosa e scattano bandiere e cartelli, c' è la troupe pronta prima ancora che arrivino, sempre gli stessi, e si alza la posta: il professor D' Alpaos ha detto di fermare non solo le navi da crociera, ma anche le commerciali, ecco questa è la gente che ascoltiamo da vent' anni e che sta rovinando il Paese».

Si sfoga il sindaco Brugnaro: «Libertà massima di esprimere le proprie opinioni da parte di tutti, come la libertà dell' artista (Banksy), come quella del fotografo Berengo Gardin di guadagnare soldi, normale e logico, ma che non facciano i santi: Berengo Gardin non ha devoluto nulla al Comune con il guadagno delle foto delle navi, ma ci sta, ha una sua logica.

Quello che diciamo noi è che vogliamo risolvere il problema, tutti lo denunciavamo e non vorrei che qualcuno trasformasse in un lavoro la denuncia. Abbiamo più volte detto qual è la soluzione, se Toninelli vuole trasferire anche Porto Marghera lo dica ai lavoratori, ma attenzione che prima uno, dopo l' altro, questo è il modo per deindustrializzare il Paese. Come?

Prima non si decide, poi si fa confusione, poi manca il progetto, tutto sembra, tutto forse. Il ministro è lui, si assuma le responsabilità, che sono tutte sue».

E ha proposito dell' ipotesi di spostare le grandi navi a Chioggia, Brugnaro replica secco «Sono idee pessime, senza una logica, io ho cercato anche di non polemizzare in questi mesi quando ha detto Chioggia, Malamocco e Lido. Ipotesi che sono anni che spieghiamo che non si possono fare. Noi dobbiamo dare una soluzione immediata intanto che questo genio fa i progetti mentre capirà un domani, se sarà ancora lui ministro, che non si realizzano, ma nel frattempo risolviamo almeno l' emergenza. Ma non ce la fa, e tutta la struttura è scoraggiata, perché ci si scoraggia con un ministro così. Noi a casa nostra facciamo quello che possiamo, ma questi sono temi nazionali: Mose, soldi per le bonifiche, è sempre lui, è un anno che governano questi. Chi li ha votati voleva cambiare, ma hanno insabbiato tutto, non si sa dove sono. Qui non ci sono idee, si sta solo seduti a ciondolare. Eppure si deve decidere: dopo un anno non si può dire che non si sapeva nulla». Infine chiude: «Alcuni dicasteri vanno spostati, vanno cambiate le persone, così com' è non se ne esce».

-- Marta Artico BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

i sindacati contrari all' ipotesi marghera

## «Industrie e occupati a rischio se si fa una nuova Marittima»

Dopo i metalmeccanici anche i chimici lanciano l' allarme contro il progetto di realizzare un nuovo terminal crocieristico nella Prima zona industriale

Gianni Favaratomarghera. «Costruire una nuova Stazione Marittima in Prima Zona industriale segnerebbe la fine delle ultime grandi industria ancora attive a Porto Marghera e migliaia di posti di lavoro».

Dopo i metalmeccanici della Fiom-Cgil, anche i sindacati dei chimici della Filctem-Cgil e della Uiltec veneziane prendono posizione contro la proposta, sostenuta da molti e in primo luogo dal sindaco Luigi Brugnaro, di costruire una nuova Stazione Marittima per le grandi navi sulla sponda nord del Canale Nord, in Prima Zona industriale, a poche centinaia di metri da pericolosi depositi di carburanti e dalla bioraffineria di Eni e a discapito delle grandi industrie ancora presenti e attive in quell' area.

«Realizzate un nuovo sistema logistico e ricettivo per i croceristi in un luogo, nei pressi del Parco Vega, che con tutta la fantasia possibile è difficile non riconoscere che la porta per Venezia da terraferma rischia di diventare un collo di bottiglia e mette in serio pericolo la continuità produttiva dell' industria di Porto Marghera» dice il segretario generale della Filctem-Cgil, Davide Camuccio «A poche decine di metri dalla nuova marittima c' è la Bioraffineria, il deposito Petroven, la Pilkington, la Saipem, la Fincantieri. Tutte attività produttive che difficilmente sopravviverebbero a tale invasivo sviluppo dell' area. Migliaia di lavoratori che vedrebbero messo in discussione il proprio posto di lavoro e sarebbe e, inoltre, come si concilierebbero i sistemi di sicurezza di attività produttive complesse e il trasporto merci industriali con il quotidiano via vai delle grandi crociere senza mettere in pericolo, in caso di incidente, l' incolumità dei lavoratori e dei turisti in crociera a Venezia?».

«Per questo chiediamo che in tempi celeri venga presa una decisione» conclude Camuccio «ma non a scapito di un tessuto industriale che sta cercando di reinsediarsi e trasformarsi. E' in gioco il futuro di migliaia di lavoratori».

«L' incidente avvenuto domenica a San Basilio era stato previsto ed è avvenuto» aggiungono i delegati sindacali della Rsu della bioraffineria di Eni iscritti alla Uiltec «Nessun organo competente in questi ultimi tre anni, ha preso una decisione seria e si è fatto carico delle proprie responsabilità. Anzi, leggendo i comunicati ufficiali dell' amministrazione comunale, la decisione di emergenza che è stata presa è quella di utilizzare il Canale Vittorio Emanuele III e i Canale dei Petroli come vie di comunicazione tra il mare aperto e la città».

«E' una decisione che getta le basi per mettere nuovamente in discussione l' esistenza del Polo Industriale di Porto Marghera e in particolare della bioraffineria» concludono i delegati della bioraffineria ,sollecitando le « segreterie territoriali di Cgil, Cisl e Uil di presidiare con attenzione il processo decisionale sulle navi da crociera, perché noi sappiamo bene quanto, una volta imboccata una strada, sia difficile per la macchina della politica mutare direzione anche di fronte a chiare evidenze negative».

-- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



La "mappa del rischio" tracciata già cinque anni fa

**LIBERTÀ DELLA STAMPATA DI ALLARME**  
L'anno scorso 2.698 incidenti, solo l'1% in meno del 2017

Il sindaco di Venezia ha una mappa del rischio che indica le zone a maggior pericolo di incidenti in caso di emergenza. La mappa è stata elaborata da un gruppo di lavoro che ha analizzato i dati degli incidenti avvenuti in città e in laguna dal 2013 al 2017. I dati mostrano che il 99% degli incidenti si sono verificati in città, mentre solo il 1% è avvenuto in laguna. Le zone a maggior rischio sono quelle che ospitano grandi industrie e attività produttive complesse, come la bioraffineria di Eni e la Saipem. La mappa è stata elaborata da un gruppo di lavoro che ha analizzato i dati degli incidenti avvenuti in città e in laguna dal 2013 al 2017. I dati mostrano che il 99% degli incidenti si sono verificati in città, mentre solo il 1% è avvenuto in laguna. Le zone a maggior rischio sono quelle che ospitano grandi industrie e attività produttive complesse, come la bioraffineria di Eni e la Saipem.

# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

studio sugli incidenti dei professori tattara e fabbri

## La "mappa del rischio" tracciata già cinque anni fa

VENEZIA. Un rischio sempre in agguato. Anni di polemica, di muro contro muro. Poi l'incidente riaccende i riflettori.

Un libro bianco sulle grandi navi in laguna contiene gli allarmi contro i rischi delle navi da crociera dentro la città.

Lo hanno scritto i professori Giuseppe Tattara e Gianni Fabbri per il comitato «No Grandi Navi». «Venezia, la laguna, il porto e il gigantismo navale», il titolo del pamphlet, «Libro Bianco sul perché le grandi navi debbono stare fuori dalla laguna. Nella cartina pubblicata, i due docenti indicavano con un puntino rosso i luoghi a rischio incidente. Davanti a Punta della Salute e a San Giorgio, Zattere, Sacca Fisola, Marittima, redentore. E, appunto, San Basilio. «Una profondità di 6 metri a pochi metri dalla riva c'è praticamente dappertutto», scrivevano i due studiosi, «se non nell'area marciana».

Le navi potrebbero benissimo arrivare a cozzare contro diversi punti dell'isola della Giudecca, in particolare la chiesa del Redentore, e delle Zitelle, la Punta della Salute, San Giorgio. E, uscendo in mare, la chiesa della Pietà, San Servolo, il forte di Sant'Andrea. «In Riva dei Sette Martiri, gli alti fondali permettono alle navi addirittura di attraccare dunque di giungere liberamente sotto la banchina». Un'analisi premonitrice. Che prendeva in esame anche le possibilità che una nave in mezzo alla città potesse essere oggetto di un «guasto meccanico, un incendio a bordo, uno spandimento di carburante». «Ma anche «un malore, una pazzia, la sciatteria professionale di qualcuno».

Tutte cause che «potrebbero provocare un disastro. A questo e ai molti articoli apparsi sulla stampa veneziana e di tutto il mondo aveva risposto la Vtp pubblicando un libretto (editore Marsilio) scritto da Antonio Forza, Bruno Bernardi e Rino Rumiati. La tesi, che le polemiche fossero montate ad arte da fotografi e giornalisti per instillare la «paura». «Rischi inesistenti».

Invece incidenti in laguna ce ne sono stati. Anche se non gravi come in altre parti d'Italia. Il naufragio della Costa Concordia al Giglio, il 13 gennaio del 2012, con 32 morti.

Il disastro della Jolly Nero, anch'essa diventata ingovernabile nonostante i due rimorchiatori, che aveva abbattuto la torre piloti di Genova il 7 maggio 2013 (nove morti).

Gli incidenti in laguna non hanno finora prodotto vittime. I primi feriti, quelli dello speronamento di domenica dalla Msc Opera ai danni del battello fluviale. Il 16 ottobre del 1979 per un guasto al timone la petroliera Charitas si incaglia davanti a San Marco. La Bulk Mariner va contro la Riva dei Sette Martiri nel 1973, poi la motonave Sfros che sfonda la Riva della Partigiana. Per le navi da crociera, l'incaglio per la nebbia della Monna Lisa davanti a San Marco, nel 2006, la rottura degli ormeggi di due grandi navi in Marittima in anni recenti.

«Il rischio», concludevano i due professori, oggi diventati profeti in patria, «non può essere affatto escluso». Se l'avaria si fosse verificata qualche centinaio di metri prima - o se avesse travolto un vaporetto - la nave avrebbe potuto causare un disastro.

--A.V.



### La "mappa del rischio" tracciata già cinque anni fa

VENEZIA. Un rischio sempre in agguato. Anni di polemica, di muro contro muro. Poi l'incidente riaccende i riflettori. Un libro bianco sulle grandi navi in laguna contiene gli allarmi contro i rischi delle navi da crociera dentro la città. Lo hanno scritto i professori Giuseppe Tattara e Gianni Fabbri per il comitato «No Grandi Navi». «Venezia, la laguna, il porto e il gigantismo navale», il titolo del pamphlet, «Libro Bianco sul perché le grandi navi debbono stare fuori dalla laguna. Nella cartina pubblicata, i due docenti indicavano con un puntino rosso i luoghi a rischio incidente. Davanti a Punta della Salute e a San Giorgio, Zattere, Sacca Fisola, Marittima, redentore. E, appunto, San Basilio. «Una profondità di 6 metri a pochi metri dalla riva c'è praticamente dappertutto», scrivevano i due studiosi, «se non nell'area marciana».

#### L'anno scorso 2.676 incidenti in Italia

Il 75 per cento nel 2017

Un'analisi premonitrice. Che prendeva in esame anche le possibilità che una nave in mezzo alla città potesse essere oggetto di un «guasto meccanico, un incendio a bordo, uno spandimento di carburante». «Ma anche «un malore, una pazzia, la sciatteria professionale di qualcuno».

# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

## A Venezia record dell' inquinamento dovuto al transito delle grandi navi

Prima in Italia e terza in Europa dopo Barcellona a Maiorca Il rapporto della ong Transport & Environment di Bruxelles

VENEZIA. Venezia è prima in Italia e terza in Europa, dopo Barcellona e Palma di Maiorca, per inquinamento provocato dalle grandi navi da crociera.

A rivelarlo è uno studio, che sarà pubblicato oggi in occasione del Clean Air Dialogue di Torino, realizzato da Transport & Environment, un' associazione di Ong con sede a Bruxelles.

Nel documento si legge come, secondo la ricerca, 68 navi da crociera a Venezia inquinano come 110mila auto per l' ossido di zolfo.

Da anni gli studiosi di cui ne fanno parte, si occupano di ambiente e mobilità sostenibile, unendo le voci degli ambientalisti di tutta Europa.

Partner italiano è la Rete di cittadini per l' aria di cui fanno parte le associazioni veneziane We are here Venice, Ambiente Venezia, Laguna Bene Comune che portano avanti la battaglia per l' ambiente

condividendo esperienze e materiale sul portale [www.cittadiniperlaria.org](http://www.cittadiniperlaria.org). Nel suo rapporto l' associazione evidenzia come le emissioni «di ossido di zolfo (SOx) formano aerosol di solfato che aumentano i rischi per la salute umana. Ossido di zolfo, particelle ultrafini (PM2, 5) e ossidi di azoto causano patologie come il cancro al polmone, malattie cardiovascolari e l' asma infantile. Contribuiscono anche all' acidificazione in ambienti terrestri e acquatici».

Lo studio ha analizzato 203 navi da crociera che navigavano secondo il sistema di identificazione automatizzata della nave (AIS) nei Paesi europei, nel 2017. L' inquinamento è stato calcolato con un modello matematico, basato su protocolli internazionali. Il risultato è che Venezia risulta al terzo posto nella classifica europea. Una medaglia di bronzo in Europa di cui non andare certo fieri. I dati dimostrano infatti che la città d' acqua è tra quelle più esposte all' ossido di zolfo. «Ossido di zolfo e polveri sottili derivati dalle navi da crociera si trovano quasi esclusivamente in due paesi, Spagna e Italia. Barcellona, Palma di Maiorca e Venezia» spiega il rapporto, «sono le città più inquinate da crociera in Europa. Ciò può essere spiegato dal fatto che questi Paesi sono destinazioni di crociera popolari con chiamate in porto prolungate, ma anche perché si trovano al di fuori dalle aree Seca, dove sono in vigore severi standard di zolfo marino e applicati dei limiti per le emissioni di solfati nell' atmosfera». Inoltre «l' analisi mostra che le principali destinazioni europee delle navi da crociera, sono esposte a quantità di ossidi di azoto da crociera equivalenti a una quota considerevole delle loro flotte di automobili». Nelle città portuali più piccole, come Venezia dove le auto non ci sono, le navi da crociera «emettono più ossidi di azoto rispetto alla flotta totale di autovetture locali». L' analisi mostra anche che «un numero relativamente piccolo di navi da crociera emettono grandi quantità di inquinamento atmosferico. Le emissioni elevate sono dovute alla scarsa rigidità della qualità del carburante marino e degli standard di emissioni del motore. Questi sono ulteriormente aggravati dalle grandi dimensioni dei motori marini e dai tempi operativi più lunghi delle navi da crociera nei porti e più vicini alle coste». Per questo il rapporto si chiude con alcuni suggerimenti e una premessa. «Le emissioni elevate sono dovute alla scarsa rigidità della qualità del carburante marino e degli standard di emissione dei motori, nonostante lo standard dello 0,1% in vigore per tutti i porti europei per navi passeggeri con chiamate portuali di durata superiore alle due ore». Le raccomandazioni sono quelle di rimanere sempre vigili. Nel 2020 lo standard di zolfo marino per le navi che navigano al di fuori della Seca dovrebbe migliorare, ma non abbastanza. Bisogna incentivare l' uso delle tecnologie per eliminare tutte le emissioni delle navi in ormeggio e in mare, usare la rete elettrica locale per alimentare le apparecchiature a bordo e tutto quello che può eliminare le emissioni.

La direttiva europea sulle infrastrutture alternative non è ancora obbligatoria. C' è da ricordare che a Venezia, dal 2015 in poi, è attivo l' accordo volontario Blue Flag: «Le compagnie di crociera si impegnano a far funzionare i motori principali e ausiliari delle loro navi con combustibile per uso **marittimo** con tenore di zolfo non superiore allo 0,1% in massa e questo non solo all'



**I porti italiani più inquinati da SO<sub>2</sub>, dalle navi**

Porto	SO <sub>2</sub> (tonnellate)
Venezia	10.000
Genova	8.000
Livorno	7.000
Palma di Maiorca	6.000
Barcellona	5.000
Altri	4.000

**Leu interroga Toninelli al Question Time**  
Oggi interrogazione a risposta immediata

Bergamo «Grandi navi a Livorno con treno navetta a San Basilio»

ormeggio, ma anche durante la navigazione e le fasi di manovra all' interno dell' area portuale di Venezia. Dal 2018, stesso impegno anche per i rimorchiatori durante le operazioni legate al transito delle navi». L' accordo è stato più volte ricordato dal Porto come esempio di impegno delle compagnie di adottare un protocollo green. --Francesco FurlanVera Mantengoli.

# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

l' alternativa di chioggia

## Chioggia, i nodi deposito Gpl e fondali Ferro: «Prima di tutto bisogna risolverli»

CHIOGGIA. Sull' ipotesi delle grandi navi in Val da Rio pesano due grandi incognite: il deposito di gpl di Punta Colombi, ormai quasi completato, e l' escavo dei fondali, del tutto inadatti al momento a ospitare qualsiasi nave, anche di proporzioni medie. Lo sanno i portuali, che chiedono da anni interventi di scavo importanti per arrivare almeno a -8 metri riportando a Chioggia i traffici mercantili persi negli ultimi anni, e lo sa anche il sindaco Alessandro Ferro che ieri ha posto le due questioni come nodi centrali da sciogliere prima di poter pensare di spostare la grande crocieristica da Venezia a Chioggia. L' ipotesi che più piace al ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli, grillino come il sindaco. Il sindaco però l' anno scorso, unico nel Comitato, ha votato contro l' ipotesi delle grandi navi in laguna, lamentando l' eccessivo impatto ambientale dei mezzi superiori alle 40. 000 tonnellate.

E infatti sull' ipotesi Chioggia plaude, ma anticipa già che ci saranno dei distinguo che metterà sul tavolo al momento giusto. «Ben venga che la nostra città sia individuata come meta ideale per la crocieristica», sostiene Ferro, «con qualche distinguo però che a oggi è prematuro fare. L' ipotesi, che è tornata di grande attualità in questi giorni, sarebbe una grande opportunità per il nostro territorio, creerebbe lavoro e darebbe nuovi impulsi per settori importanti, quali il commercio e il turismo e per tutto l' indotto collegato alla portualità». Ferro ricorda però che ci sono due grandi ostacoli per dar corso all' ipotesi del ministro. «Il nostro porto oggi soffre per la presenza di bassi fondali», spiega il sindaco, «senza l' escavo ogni ragionamento di sviluppo è privo di fondamento. La crocieristica presa in considerazione finora individuava Isola Saloni come area dedicata, ma il progetto che è sul tavolo del ministro Toninelli prevede invece tutta Val da Rio. Chiaro che a questo punto l' impianto gpl di Punta Colombi dovrebbe trovare un' altra collocazione perché la marittima passeggeri e il porto, che diventerebbe industriale, non possono coesistere».

--Elisabetta B. Anzoletti BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



**Chioggia. I nodi deposito Gpl e fondali Ferro: «Prima di tutto bisogna risolverli»**

La nostra città è stata individuata come meta ideale per la crocieristica, con qualche distinguo però che a oggi è prematuro fare. L' ipotesi, che è tornata di grande attualità in questi giorni, sarebbe una grande opportunità per il nostro territorio, creerebbe lavoro e darebbe nuovi impulsi per settori importanti, quali il commercio e il turismo e per tutto l' indotto collegato alla portualità. Ferro ricorda però che ci sono due grandi ostacoli per dar corso all' ipotesi del ministro. «Il nostro porto oggi soffre per la presenza di bassi fondali», spiega il sindaco, «senza l' escavo ogni ragionamento di sviluppo è privo di fondamento. La crocieristica presa in considerazione finora individuava Isola Saloni come area dedicata, ma il progetto che è sul tavolo del ministro Toninelli prevede invece tutta Val da Rio. Chiaro che a questo punto l' impianto gpl di Punta Colombi dovrebbe trovare un' altra collocazione perché la marittima passeggeri e il porto, che diventerebbe industriale, non possono coesistere».

# La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

## Giudecca, fondali come in mare Ma sottoriva ci sono i binari

*La radiografia della laguna con la nuova batimetria realizzata dall'Ismar-Cnr La Procura chiede di acquisire il nuovo studio, forse utile alle indagini*

Alberto Vitucci VENEZIA Che succede sott' acqua quando passa una grande nave da crociera? Erosione, scanni sabbiosi e buche profonde scavate dalle eliche. Modifiche dei fondali anche violente. Che adesso si possono studiare grazie al nuovo rilievo batimetrico del Cnr. In canale della Giudecca, la scia lasciata dal passaggio delle grandi navi si può vedere sui fondali. Al centro, il canale diventa sempre più profondo, ai lati si accumula il fango spostato. Una «radiografia» che potrebbe essere utile adesso anche alle indagini sull' incidente della Msc. Nell' immagine che pubblichiamo, tratta dallo studio del Cnr-Ismar veneziano, si vedono le parti più profonde - azzurre e bianche - al centro. Quelle meno profonde, ai lati, di colore marron. Ben visibili anche le righe provocate evidentemente da chiglie o eliche, che hanno formato nel tempo rotaie profonde più di un metro. Potrebbe essere un elemento utile, dicono gli esperti, per valutare il comportamento così anomalo della nave.

Che perso il controllo per l' avaria di bordo ha piegato a dritta, avvicinandosi alla riva delle Zattere. Inutili i tentativi del rimorchiatore di fermarla o raddrizzarla.

Non soltanto per la grande energia cinetica e l' abbrivo di una nave da 65 mila tonnellate a 6 nodi di velocità.

Ma anche forse per quelle «rotaie» che ne condizionano la traiettoria. Una cartografia che adesso gli inquirenti vogliono esaminare nel dettaglio. La Procura e la Capitaneria di porto hanno infatti chiesto l' acquisizione dello studio sui fondali. Che illustra nei dettagli un viaggio virtuale di una nave da crociera che entra in laguna.

Con i rilievi batimetrici applicati alla cartografia.

Si vede il bacino San Marco bianco e profondo. profondità che aumenta dopo Sant' Elena anche sottoriva, e riguarda anche tutta la Riva dei Sette Martiri. Davanti a San Giorgio, quando la nave curva a sinistra, la scia bianca si allarga. Nella parte centrale il canale diventa «blu», cioè profondissimo. Il Canal Grande è evidentemente meno profondo, così come le Zattere per il primo tratto. Ma da San Basilio la profondità aumenta. Con quelle «ferite», solchi tracciati probabilmente dalle eliche delle navi.

Adesso il Cnr è in possesso di una batimetria precisa al centimetro, realizzata lo scorso anno con sistema di avanguardia.

Da quei rilievi è stato possibile verificare come ad esempio in alcuni tratti di laguna le profondità si siano accentuate. Oppure come in corrispondenza delle correnti aumentate in bocca di porto si siano create delle «buche» e in qualche caso anche voragini, come vicino al Forte di Sant' Andrea. Lo stesso per la navigazione dei vaporetti e dei motoscafi in Canal Grande. In prossimità di molti imbarcaderi delle aree più trafficate - San Zaccaria, piazzale Roma, Rialto, Ca' d' oro - si trovano buche profonde anche quattro-cinque metri rispetto ai tre e mezzo di media del Canal Grande.

Lo strumento adesso potrà rivelarsi utile per studiare gli effetti del passaggio delle navi in laguna. Dunque in centro del canale alla Giudecca, in piena laguna, la profondità è arrivata adesso a 11 metri e mezzo, più della bocca di porto di Chioggia, poco meno che al Lido-San Nicolò. A due metri dalla riva, in zona San Basilio, la profondità scende di colpo a 8 metri, 7 metri sotto l' imbarcadero di San Basilio. Sufficienti a far passare una nave medio grande.

Non tutte le rive dunque sono «protette» dallo scanno sabbioso. La tesi sostenuta per anni dai tifosi delle grandi navi a San Marco. «Si crea la paura ad arte, i rischi sono del tutto inesistenti», dicevano i fautori delle crociere. Smentiti purtroppo dall' incidente di domenica mattina.

Adesso la nuova carta dei fondali realizzata dal Cnr potrà rivelarsi uno strumento di indagine prezioso. Per valutare oltre ai guasti meccanici e alle eventuali responsabilità, cosa è successo «sotto» il pelo dell' acqua.

Per quale motivo il rimorchiatore non è riuscito non soltanto a fermare la folle corsa della Msc Opera. Ma nemmeno a



raddrizzarla dopo che aveva preso l' abbrivo sul binario sbagliato.

--

# L'Avvisatore Marittimo

Venezia

## Incidente a Venezia la Procura apre un'inchiesta. Msc annulla la crociera

La parola passa ai consulenti tecnici che dovranno capire perché la nave è entrata in collisione col battello turistico

La parola passa adesso alla Procura di Venezia e alla consulenza tecnica, che dovrà far luce sul perché la Msc Opera sia arrivata come fosse senza freni nel canale della Giudecca andando a sbattere contro la banchina a San Basilio e urtando poi un battello carico di turisti. Al momento è stato aperto un fascicolo contro ignoti, ma il Procuratore Bruno Cherchi ha fatto capire senza troppi giri di parole che a breve potrebbero arrivare i primi indagati. L'ipotesi che l'ufficio giudiziario veneziano sta valutando è prevista dall'articolo 1231 del codice di navigazione, inosservanza delle norme sulla sicurezza, una fattispecie penale. Non c'è invece al momento un fascicolo per lesioni, perché quelle riportate dai feriti restano ancora ricoverate solo due delle 4 turiste finite in ospedale sono perseguibili solo su querela. Sono intanto finiti sotto sequestro, ha chiarito Cherchi, tutti i sistemi di movimento della Msc, i motorini, il timone, la scatola nera. Non la nave stessa, che altrimenti non avrebbe potuto essere utilizzata dai 1.200 passeggeri che aspettavano di salpare da Venezia per la nuova crociera nel Mediterraneo. Saliti a bordo domenica sera, hanno potuto utilizzare cabine, ristoranti e ponti della Opera come fosse un albergo di lusso. Molti sono scesi a terra per visitare la città lagunare. Ma non sono partiti per il tour previsto. Msc ha deciso infatti di annullare la nuova crociera, e di «rimborsare a tutti i passeggeri l'intero costo del biglietto e gli eventuali servizi prenotati». Questo alla luce del fatto che l'indagine in corso richiederà alcuni giorni per essere completata «e quindi la nave non potrà completare l'itinerario inizialmente previsto nel Mediterraneo Orientale». Tornando all'inchiesta, è presto anche per parlare con certezza di un'avarìa al motore, ha spiegato Cherchi. «Questo lo dobbiamo accertare ha detto e non possiamo farlo solo ascoltando le persone, ma con una consulenza tecnica che verrà disposta. Procediamo valutando le prime emergenze date dalla Capitaneria e dalle forze di polizia intervenute. All'esito di questo valuteremo se c'è qualcuno da iscrivere nel registro indagati». «La consulenza tecnica ha ricordato il magistrato prevede che se ci sono atti irripetibili, e in questo caso mi pare proprio che si tratti di atti irripetibili, soprattutto per la scatola nera della nave, dovremo necessariamente procedere con gli avvisi». L'esame della scatola nera, in particolare, dovrà accertare «quale sia il motivo, se c'è un motivo tecnico, che ha permesso alla nave di non seguire la rotta, ma di sbandare sulla destra. Ripeto, se si tratta di avaria dovremo valutarlo». La nave non è sotto sequestro, lo sono però i sistemi di movimento «che devono restare a disposizione dei consulenti».

**Shanghai, Cosco sale sul treno merci**  
Varato il piano di espansione dei binari nei principali porti cinesi - Così riducono i costi del 30%

**INCIDENTI DI DOMENICA SCURA**  
**Incidente a Venezia la Procura apre un'inchiesta. Msc annulla la crociera**  
La parola passa ai consulenti tecnici che dovranno capire perché la nave è entrata in collisione col battello turistico

**INCIDENTI DI DOMENICA SCURA**  
**Incolpevole il battello turistico che ha urtato la nave Msc Opera**

### ALLARME AMBIENTE

## Grandi navi, una scia di smog Venezia porto più inquinato

*Il rapporto: le emissioni dei giganti del mare venti volte superiori a quelle delle auto Barcellona maglia nera in Europa, in Italia la laguna peggio di Civitavecchia e Napoli*

DI PAOLO BERIZZI

MILANO - Una scia nera, nerissima.

Sparsa nei mari d' Europa e che si addensa ad ogni attracco in porto, oppure, come a Venezia - terza tra le 50 città europee portuali più inquinate e teatro dell' incidente della Msc - , quando i camini dei bestioni galleggianti violentano i canali spargendo i loro fumi tossici. Le navi da crociera non sono solo lusso, relax e divertimento. Sono anche ciminiera. Una minaccia per l' ambiente e per la salute dei cittadini. Perché mentre i passeggeri a bordo se la spassano, gli abitanti delle città dove approdano i giganti del turismo marittimo respirano gas che causano tumori: ossidi di zolfo, azoto, particolato. Una bomba ambientale che passa sotto silenzio, offuscata dal business delle vacanze in nave.

Per capirci: 203 navi da crociera in Europa inquinano 20 volte più di tutte le automobili - sono 260 milioni - che circolano nel continente. Se poi si parla dell' Italia, i nodi vengono al pettine: siamo, insieme alla Spagna, il Paese europeo più colpito dalle emissioni delle grandi navi.

Tra le 50 città di porto più inquinate d' Europa, 10 sono italiane. Al terzo posto c' è l' intasatissima Venezia, preceduta solo da Barcellona e Palma di Maiorca. A radiografare le esalazioni del turismo galleggiante - pochi giorni dopo l' incidente di Venezia - è un rapporto pubblicato da Transport & Environment e diffuso dall' associazione "Cittadini per l' aria". Repubblica ne anticipa i dati. Allarmanti.

Veniamo dunque alle 203 navi da crociera. Gli studiosi di T&E ne hanno seguito le rotte nel 2017: grazie alle informazioni del satellite che ha identificato e tracciato le imbarcazioni, hanno stimato le emissioni per ogni punto attraversato sulla mappa, compresi gli stazionamenti in porto. Ecco che cosa è venuto fuori: 62 mila tonnellate di ossidi di zolfo, 155 mila tonnellate di ossidi di azoto, 10 mila tonnellate di polveri sottili e più di 10 tonnellate di CO2. È la scia che si sono lasciati dietro i crocieristi mentre si spostavano per i mari europei due anni fa. Ossidi di zolfo in quantità 20 volte superiori rispetto a quelli sputati da tutte le auto che girano nell' Ue. Dall' indagine emerge che Costa Crociere e Msc Crociere sono le compagnie che emettono più inquinanti (si parla sempre di Europa, dove l' area Mediterranea è la più colpita). Ora torniamo a Venezia e al suo triste primato. In laguna ogni anno 68 grandi navi stazionano quasi 8mila ore in porto a motori accesi emettendo 27.520 kg di ossidi di zolfo: 20 volte la quantità dello stesso inquinante prodotta dalle automobili nell' intera area comunale, Marghera e Mestre comprese. Mostruose, ogni anno, le emissioni veneziane: 600.337 kg di ossidi di azoto e 10.961 kg di particolato.

Tutta farina delle grandi navi turistiche. Quando stazionano ai moli diventano ultra inquinanti. Il motivo è che, essendo come delle città, devono tenere i motori accesi per funzionare e garantire i servizi di bordo ai passeggeri. Gli effetti italiani di questo fenomeno si vedono dalle classifiche di T&E: Civitavecchia è la quarta città di porto europea più inquinata. Dodicesima Napoli, seguita da Genova e La Spezia. «L' esposizione alle massicce quantità di inquinanti che provengono dalle navi comporta un incremento del rischio di tumori e di malattie neurologiche», ricorda Anna Gerometta, presidente di Cittadini per l' aria. «Non si può consentire che le vacanze di alcuni possano determinare un danno grave alla salute di molti». Dice Veronica Aneris, responsabile nazionale per l' Italia di T&E: «Le città mettono al bando i diesel ma lasciano campo libero alle compagnie da crociera che emettono fumi tossici altamente dannosi. È inaccettabile». Che fare? «Bisogna creare sistemi portuali e un' intera area nel Mediterraneo a zero o basse emissioni», conclude Gerometta.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

**Quanto inquinano le grandi navi**  
Emissioni di ossidi di zolfo (SOx) nei porti italiani

Porto	Emissioni (tonnellate)
Genova	1.000
Palma di Maiorca	1.000
Barcellona	1.000
Valencia	1.000
Alghero	1.000
Civitavecchia	1.000
Napoli	1.000
La Spezia	1.000
Porto Cervo	1.000
Porto Torres	1.000
Porto Tolle	1.000
Porto Tino	1.000
Porto Cervo	1.000
Porto Torres	1.000
Porto Tolle	1.000
Porto Tino	1.000

**I porti più inquinati d'Europa**

Paese	Porto	Emissioni (tonnellate)
Italia	Venezia	27.520
Spagna	Barcellona	1.000
Francia	Parigi	1.000
Germania	Amsterdam	1.000
Paesi Bassi	Rotterdam	1.000
Regno Unito	Londra	1.000

**Gli esperti: Bisogna creare sistemi portuali e un' intera area nel Mediterraneo a basse emissioni, solo così si limiteranno i rischi per la salute**



# Libero

Venezia

L'assessore leghista ai Trasporti svela l'incontro al ministero: «L'esponente grillino era del tutto impreparato». Il responsabile delle Infrastrutture: «Per il terminal ci vuole tempo»

## Toninelli affonda a Venezia «Di grandi navi non sa nulla»

Nel mondo dimezzati gli incidenti dei "giganti del mare"

ALESSANDRO GONZATO Il Toninelli in azione (si fa per dire) descritto dall'assessore veneto alle Infrastrutture supera ogni imitazione di Crozza. La leghista Elisa De Berti racconta come si sarebbe svolta la riunione del 19 febbraio sul tema del passaggio delle grandi navi a Venezia, nuovo teatro di scontro tra il Carroccio e i 5 Stelle dopo l'incidente occorso domenica alla nave "Opera" di Msc. «L'incontro, l'unico» ha detto l'assessore «si è tenuto al ministero dei Trasporti. Toninelli è arrivato con un'ora di ritardo chiedendoci se avevamo già finito. Alla nostra risposta che stavamo aspettando lui per iniziare la riunione è entrato nel panico, non si è nemmeno seduto per attendere i tecnici, facendo intuire che da solo non sapeva da che parte iniziare.

Vale la pena raccontare il patetico svolgimento di questa riunione». Ma la De Berti non si è fermata qui. «Trovo giusto intervenire anche per dire che se il ministro, come dice, ha una soluzione rapida, la sponga all'istante. Finora non è riuscito a convocare nemmeno un "Comitatone" (governo, Regione, Comune, autorità portuale, ndr), l'unica sede che decide davvero qualcosa. Toninelli si è limitato a darci una lettera puramente tecnica che voleva condividere con noi per mandarla al presidente dell'autorità di sistema portuale, in cui gli chiedeva di svolgere uno studio di fattibilità tecnica ed economica sui tre progetti riguardanti Malamocco, il Lido e Chioggia. A questo punto il sindaco di Venezia Brugnaro ha contestato che non aveva senso essere convocati a Roma per una cosa simile, mentre Regione e Comune evidenziavano la necessità di allontanare velocemente le grandi navi dal bacino di San Marco».

Al momento non c'è alcuna replica da parte di Toninelli che però ieri ha deciso di attaccare Zaia, "reo" di aver ricordato alla stampa la soluzione condivisa da tutti gli enti interessati (a parte il ministero delle Infrastrutture), ossia l'adeguamento del canale Vittorio Emanuele III per il passaggio delle navi da crociera, con approdo a Marghera, dove c'è una banchina di due chilometri. Questa la risposta del grillino: «A Zaia dico semplicemente che abbiamo fatto tanti tavoli e talvolta non è neanche venuto. Io continuerò a invitarlo. Non ho preclusioni sulla soluzione. Delle 13 opzioni che abbiamo ereditato dal Comitaton nessuna aveva il progetto di fattibilità. Mi chiedo» ha continuato commentando la proposta dell'approdo a Marghera «se è normale pensare che una nave da crociera passi davanti al petrolchimico e vicino a una raffineria». La risposta di Brugnaro è stata tagliente: «Toninelli ha detto che non c'è il progetto, ma il progetto è di passare per il Vittorio Emanuele, che progetto serve? Il progetto non è quello ufficiale perché loro hanno bloccato la procedura burocratica. Fermano tutto e poi dicono: "Ah, non ce l'hai fatta". E non ce l'ho fatta non se blocchi tutto. Ho sentito che non solo le navi da crociera, ma anche quelle commerciali devono uscire dalla laguna: questa gente qui sta rovinando l'Italia».

In serata il ministero dei Trasporti ha comunicato di «avere intrapreso le iniziative finalizzate alla realizzazione del terminal crocieristico», ma al contempo prevede «tempistiche incompatibili con l'urgente necessità di mitigare i rischi commessi al transito delle navi».

Le impressionanti immagini dell'imbarcazione che colpisce prima la banchina e poi il battello nel canale della Giudecca hanno fatto il giro del mondo. Oltre alla discussione sul passaggio dei giganti del mare a Venezia è tornato d'attualità anche il dibattito sulla sicurezza delle grandi navi che però, dati alla mano, si dimostrano sempre più affidabili. Gli incidenti delle imbarcazioni oltre le 100 tonnellate per il trasporto marittimo, secondo il rapporto Safety&Shipping Review 2019 di Allianz Global Corporate, sono al livello più basso dal 2000, con un calo di oltre il 50% dal 2017 al 2018.

L'anno scorso sono state segnalate 46 perdite totali di grandi navi: nel 2017 erano state 98. Il calo si è registrato



Sei milioni di italiani con problemi di forte sovrappeso. La Basilicata ha il record di obesi. In Trentino sono tutti magri

GLI STATI UNITI sono il paese al mondo con il maggior numero di persone obese, con un 42,1 per cento della popolazione che sovrappeso. In Italia, invece, il 23,5 per cento della popolazione è sovrappeso, con un record in Basilicata (31,5 per cento) e un minimo in Trentino (15,5 per cento). I dati sono tratti da un rapporto dell'Organizzazione mondiale della Sanità (Oms) e dell'Organizzazione per la cooperazione e lo sviluppo economico (Ocse).

soprattutto nel Sud-Est asiatico, punto critico. La regione marittima della Cina meridionale, Indocina, Indonesia e Filippine, resta il luogo dove si sono verificate le maggiori perdite di navi (12). Molto più contenuta invece, meno dell' 1%, la diminuzione del numero complessivo degli incidenti di navigazione nel 2018 (2.698). La causa principale, più di un terzo del totale, è il danneggiamento dei macchinari, seguita a distanza dalla collisione. Le navi mercantili, infine, nel 2018 hanno rappresentato un terzo delle perdite totali in tutto il mondo.

riproduzione riservata.

## Incidente nave: assessore Veneto, Toninelli nel panico

(ANSA) - VENEZIA, 4 GIU - Sui progetti per le Grandi navi nella laguna di Venezia "la riunione, l' unica, si è tenuta il 19 febbraio al Ministero dei Trasporti. Il ministro Toninelli è arrivato con un' ora di ritardo, chiedendoci se avevamo già finito". Lo rivela l' assessore regionale alle Infrastrutture del veneto, Elisa De Berti. "Alla nostra risposta che stavamo aspettando lui per iniziare la riunione - aggiunge - è entrato nel panico, non si è nemmeno seduto davanti a noi per attendere, invece, i tecnici, facendo intuire che da solo non sapeva da che parte iniziare. Si è limitato a darci una lettera al presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, in cui gli chiedeva di fare uno studio di fattibilità tecnica ed economica sui tre progetti riguardanti Malamocco, il Lido e Chioggia. Il sindaco Brugnaro ha contestato che non aveva senso essere stati convocati a Roma per una cosa simile. Il ministro ha risposto che la soluzione celere era da ritrovare nei tre progetti e sul canale Vittorio Emanuele ha solo glissato".



## Incidente Venezia: Brugnaro contro Toninelli, canale c'è

Assessore Veneto, all' unica riunione tecnica ministro nel panico

ANDREA BUOSO

(di Andrea Buoso) (ANSA) - VENEZIA, 4 GIU L'-incidente nautico di domenica scorsa nel canale della Giudecca apre un nuovo fronte nelle tensioni tra Lega e Cinquestelle, con al centro i tempi della soluzione per l'allontanamento delle grandi navi da crociera dal centro storico di Venezia. Mentre sul fronte giudiziario si è in attesa di realizzare la consulenza come atto irripetibile sui meccanismi di movimento della nave, e la Procura procede per "pericolo di naufragio colposo", la battaglia si sposta sul lato politico-tecnico. Da una parte Carroccio e amministratori locali, che chiedono di accelerare sull' unica soluzione individuata nell' ultimo Comitato del novembre 2017, cioè il percorso Malamocco-Canale Petroli-Vittorio Emanuele. Un' istanza emersa anche dal Comitato straordinario per l' ordine pubblico di domenica sera. Dall' altra c' è la resistenza del ministro Danilo Toninelli, per il quale non esiste sul tavolo alcuna soluzione con progetto di fattibilità, ma tre opzioni su cui "faremo una consultazione pubblica e toglieremo le mega navi da crociera della Giudecca", ha affermato in un' intervista radiofonica. Dubbi anche sull' indicazione di Marghera come terminal per le "supernavi": "Immaginate una nave da crociera e una petroliera in un unico canale. Io non sto tranquillo", ha sottolineato il ministro. Le affermazioni di Toninelli hanno sollevato la reazione del sindaco Luigi Brugnaro, che ha sbottato: "Il progetto è di passare sul Vittorio Emanuele, che progetto serve? C' è già il canale!". Brugnaro ha accusato che "il progetto non è quello ufficiale perché loro hanno bloccato la procedura burocratica. Fermano tutto e poi dicono: 'Ah, non ce l' hai fatta'. Non ce l' ho fatta no, se blocchi tutto!", ha aggiunto. E sull' iter relativo a ipotesi e progetti per la crocieristica a Venezia si è inserita anche l' assessore regionale alle Infrastrutture, Elisa De Berti, la quale ha ricordato che "la riunione, l' unica, si è tenuta il 19 febbraio al Ministero dei Trasporti" e ha rivelato che "il ministro Toninelli è arrivato con un' ora di ritardo, chiedendoci se avevamo già finito. Alla nostra risposta che stavamo aspettando lui per iniziare la riunione è entrato nel panico, non si è nemmeno seduto davanti a noi, per attendere invece i tecnici, facendo intuire che da solo non sapeva da che parte iniziare". Dalle rivelazioni odierne dell' assessore, emerge che in quella riunione l' unica interlocutrice fu "l' avvocato Colonna, una componente del suo staff", e che Toninelli "si è limitato a darci una lettera puramente tecnica che voleva condividere con noi per mandarla al presidente dell' Autorità di sistema portuale, in cui gli chiedeva di fare uno studio di fattibilità tecnica ed economica sui tre progetti riguardanti Malamocco, il Lido e Chioggia, comprendente anche la richiesta di una pagina di approfondimenti". Alla richiesta di un' accelerazione sull' allontanamento immediato delle navi dal Bacino di San Marco il ministro - riferisce sempre De Berti - "ha risposto che la soluzione celere era da ritrovare nei tre progetti, che tutto poteva essere fatto velocemente e sul canale Vittorio Emanuele ha solo glissato. E torniamo così al vecchio mantra del rapporto 'costi-benefici' - conclude - buono per ogni occasione". Sul tema è intervenuto anche il ministro dell' Ambiente, Sergio Costa: "Dobbiamo salvaguardare l' ambiente ma non deprimere per questo l' economia. Secondo me le due cose possono collimare. Ci stiamo lavorando insieme al ministro Toninelli, con il Comune di Venezia, la Regione Veneto e i gli altri Comuni rivieraschi. Entro giugno vedrà la luce una proposta condivisa con il territorio", ha concluso. (ANSA).



## Navi a Venezia, Toninelli: «Il progetto Marghera? Non esiste»

Roma - L' unica cosa certa è che nelle grandi navi non devono più passare dalla Giudecca e transitare davanti piazza San Marco. L' incontro a Roma tra il ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, con il presidente dell' **autorità portuale** del mare Adriatico settentrionale Pino Musolino è stato interlocutorio ma è servito per un primo confronto sulle soluzioni alternative. Tra le quali al momento non esiste quella del cosiddetto "«Progetto Marghera" che - spiega il ministro dei Trasporti in risposta alle polemiche politiche - «non esiste e non è mai esistito». Questo - aggiunge - «significa che il sottoscritto e il mio ministero non hanno mai bloccato nulla». In realtà l' ipotesi, avanzata nel 2017, non è ancora stata formalizzata in alcun modo: come dire non è su nessuna carta e quindi non può essere applicata. Ma l' incidente di ieri ha certamente accelerato una soluzione sul dossier delle Grandi Navi a Venezia. «La seconda notizia - ha concluso Toninelli - è che continuiamo a lavorare per una soluzione finalmente definitiva che porti fuori le grandi navi da Venezia». «Siamo finalmente prossimi a una scelta - annuncia poi il ministro - che terrà assieme le esigenze del settore turistico, la protezione dell' ambiente e del paesaggio». Al momento sulla soluzione c' è uno stretto riserbo. Alla riunione durata circa 3 ore - presenti oltre a Toninelli e Musolino, il comandante della Capitaneria di porto di Venezia Piero Pellizzari in video conferenza e il provveditore alle opere pubbliche Roberto Linetti. Ma non sono filtrate le ipotesi sul tappeto. « È andata molto bene però per qualsiasi dichiarazione vi rinvio al ministro », ha detto Pino Musolino.

«Sono stati fatti numerosi ragionamenti, c' è in corso un' analisi approfondita da parte del ministero. La rimando alle valutazioni del ministro e alle indicazioni che ha deciso di diffondere il Mit». E proprio al ministero - ha spiegato Musolino - spettano le decisioni mentre «noi lavoriamo come supporto tecnico al 100% del ministero». Le ultime soluzioni tratteggiate, anche se non formalizzate, sono quelle di qualche anno fa del cosiddetto "«comitatoone". L' idea era quella di non fare passare più le grandi navi dalla bocca di Porto del Lido, passando in bacino san Marco e nel canale della Giudecca, ma dalla bocca di Porto di Malamocco e, percorrendo il canale dei Petroli, fermandosi a Marghera. Ma si ipotizzavano anche altre sotto-soluzioni a seconda del tonnellaggio delle crociere: le super-navi da avviare sul percorso Malamocco-Canale Petroli-Marghera; quelle tra 55mila e 96mila tonnellate - tipologia che il mercato crocieristico considera ormai obsolete - sullo stesso percorso, proseguendo poi per il Canale Vittorio Emanuele - ma bisognava capire se il progetto doveva sottostare alla Via -, e raggiungendo infine l' attuale porto della Marittima. Nessun cambiamento per le navi extra-lusso, di categoria più piccola e "green", che continuerebbero ad arrivare alla Marittima. Nella fase transitoria, stimata allora in circa tre anni e mezzo, sarebbero state consolidate le limitazioni già in vigore sul canale della Giudecca.

The screenshot shows the website 'The Medi Telegraph' with a navigation bar at the top. The main article is titled 'Navi a Venezia, Toninelli: «Il progetto Marghera? Non esiste»'. Below the title is a sub-headline: 'Roma - L' unica cosa certa è che nelle grandi navi non devono più passare dalla Giudecca e transitare davanti piazza San Marco.' There is a photo of a meeting with several people around a table. To the right of the article, there are sections for 'MAGAZINE', 'PUBBLICAZIONI', 'PILOTINA BLOG', and 'SHIPPING MOVEMENTS'. The website also features logos for 'TRIESTE' and 'alpeadria'.

# The Medi Telegraph

Venezia

## Navi a Venezia, l'assessore De Berti: «Toninelli? In riunione era nel panico»

Venezia - Sui progetti per le Grandi navi nella laguna di Venezia «la riunione, l' unica, si è tenuta il 19 febbraio al ministero dei Trasporti. Il ministro Toninelli è arrivato con un' ora di ritardo, chiedendoci se avevamo già finito». Lo rivela l' assessore regionale alle Infrastrutture del veneto, Elisa De Berti. «Alla nostra risposta che stavamo aspettando lui per iniziare la riunione - aggiunge - è entrato nel panico, non si è nemmeno seduto davanti a noi per attendere, invece, i tecnici, facendo intuire che da solo non sapeva da che parte iniziare». Di riunioni tecniche, e nell' aggettivo c' è il motivo per cui il Presidente aveva delegato me a partecipare, se ne è svolta soltanto una - prosegue l' assessore - e a questo punto vale la pena raccontarne anche il patetico svolgimento. Trovo giusto intervenire anche per dire che se il Ministro ha, come dice, una soluzione rapida la sponga subito all' istante; fino ad ora non è riuscito a convocare nemmeno un "Comitatone", l' unica sede che decide davvero qualcosa ». «All' arrivo dei tecnici - nota De Berti - è arrivato anche l' avvocato Colonna, una componente del suo staff. Quest' ultima ha cominciato a parlare, soltanto lei, tanto che il sindaco Brugnaro ha cominciato sarcasticamente a chiedere chi fosse. Visto però che, pur alla presenza del Ministro, era l' unico interlocutore che avevamo, il primo cittadino ha proseguito a interloquire soltanto con la collaboratrice. In tutta questa situazione imbarazzante - aggiunge - il ministro Toninelli si è limitato a darci una lettera puramente tecnica che voleva condividere con noi per mandarla al presidente dell' **Autorità di sistema portuale**, in cui gli chiedeva di fare uno studio di fattibilità tecnica ed economica sui tre progetti riguardanti Malamocco, il Lido e Chioggia, comprendente anche la richiesta di una pagina di approfondimenti. A questo punto il sindaco Brugnaro ha contestato che non aveva senso essere stati convocati a Roma per una cosa simile, mentre Regione e Comune peroravano la necessità di provvedere celermente all' allontanamento immediato delle grandi navi dal Bacino di San Marco e allo scavo del canale Vittorio Emanuele; questo pur in attesa degli approfondimenti sulle tre ipotesi che, però, avrebbero richiesto tempi troppo lunghi. Cosa ha risposto il ministro? Ha risposto che la soluzione celere era da ritrovare nei tre progetti, che tutto poteva essere fatto velocemente e sul canale Vittorio Emanuele ha solo glissato. E torniamo così al vecchio mantra del rapporto "costi-benefici" - conclude - buono per ogni occasione».



## Toninelli: via le Grandi Navi, soluzione guarda a turismo e ambiente

All'indomani dell'incidente della Msc Opera a Venezia, l'unica cosa certa è che le grandi navi non devono più passare dalla Giudecca e transitare davanti piazza San Marco. È quanto è emerso dall'incontro a Roma tra il ministro dei Trasporti, Danilo Toninelli, con il presidente dell'**autorità portuale** del mare Adriatico settentrionale Pino Musolino. Un incontro interlocutorio che è servito per un primo confronto sulle soluzioni alternative. Tra le quali al momento non esiste quella del cosiddetto "Progetto Marghera" che - spiega il ministro dei Trasporti in risposta alle polemiche politiche - "non esiste e non è mai esistito". Questo - aggiunge - "significa che il sottoscritto e il mio ministero non hanno mai bloccato nulla". In realtà l'ipotesi, avanzata nel 2017, non è ancora stata formalizzata in alcun modo: come dire non è su nessuna carta e quindi non può essere applicata. Ma l'incidente di domenica ha certamente accelerato una soluzione sul dossier delle Grandi Navi a Venezia. "La seconda notizia - ha sottolineato Toninelli - è che continuiamo a lavorare per una soluzione finalmente definitiva che porti fuori le Grandi Navi da Venezia". "Siamo finalmente prossimi a una scelta - annuncia poi il ministro - che terrà assieme le esigenze del settore turistico, la protezione dell'ambiente e del paesaggio". Al momento sulla soluzione c'è uno stretto riserbo. "Sono stati fatti numerosi ragionamenti, c'è in corso un'analisi approfondita da parte del ministero. La rimando alle valutazioni del ministro e alle indicazioni che ha deciso di diffondere il Mit", ha detto Pino Musolino.

The screenshot shows the Travelnostop website interface. At the top, there's a navigation bar with 'HOME', 'NEWS', 'OPINIONI', 'VIDEO', 'DATABASE AZIENDE', and a search bar. Below the navigation, there are regional links for various Italian regions. The main content area features a news article titled 'Toninelli: via le Grandi Navi, soluzione guarda a turismo e ambiente'. The article includes a photo of a meeting and a text block starting with 'All'indomani dell'incidente della Msc Opera a Venezia...'. To the right of the article, there are several promotional banners for 'vueling' and 'TIMEFLEX'. At the bottom of the page, there is a search bar with the text 'AVVIA LA RICERCA'.

## Clia: a Venezia urgente mettere in funzione il canale Vittorio Emanuele

La Clia, associazione internazionale dell' industria crocieristica, concorda con le dichiarazioni del Sindaco di Venezia sull' urgenza di spostare le grandi navi dal canale della Giudecca. Una posizione, questa della Clia, che trova il supporto di molte altre istituzioni locali e nel governo nazionale. Per un lungo periodo di tempo le compagnie appartenenti alla Clia sono state attivamente impegnate in approfondimenti circa le possibilità di utilizzare il canale Vittorio Emanuele III, contribuendo con simulazioni e studi utilizzati che sono servite per giungere alle decisioni del Comitato, prese nell' ormai lontano 2017. Clia chiede quindi a tutte le parti coinvolte nella questione veneziana la massima rapidità nel far partire i lavori per il dragaggio del canale Vittorio Emanuele, così da tracciare la nuova rotta per le navi più grandi. "L' industria crocieristica ha lavorato diligentemente con il Sindaco di Venezia, la Regione Veneto, l' **Autorità Portuale** e molti altri per trovare una soluzione praticabile affinché le navi più grandi potessero arrivare alla Stazione Marittima di Venezia senza passare per il canale della Giudecca", spiega Adam Goldstein, chairman di Clia, che aggiunge: "siamo d' accordo con le soluzioni adottate dal Comitato nel 2018 e anche con l' utilizzo del canale Vittorio Emanuele come il modo migliore e più prudente per spostare le grandi navi dal canale della Giudecca. Le compagnie crocieristiche auspicano e supportano l' adozione urgente di questa soluzione".

The screenshot shows the Travelnostop website interface. At the top, there's a navigation bar with 'HOME', 'NEWS', 'OPINIONI', 'VIDEO', 'DATABASE AZIENDE', and a search bar. Below the navigation, there's a main article titled 'Clia: a Venezia urgente mettere in funzione il canale Vittorio Emanuele'. The article includes a sub-header 'vueling' and a 'TIMEFLEX' button. The main text of the article is visible, starting with 'La Clia, associazione internazionale dell' industria crocieristica, concorda con le dichiarazioni del Sindaco di Venezia sull' urgenza di spostare le grandi navi dal canale della Giudecca...'. There's also a 'CERCA NEWS' section on the right side of the article.

terminalisti e sindacati a confronto

## Lunedì vertice a Savona sulla vertenza dei camalli

M.PI. - Si svolgerà lunedì prossimo il confronto tra organizzazioni sindacali, datori di lavoro e terminalisti del porto di Savona e Vado Ligure. Sul tavolo della trattativa il caso dell' autoproduzione. Francesco Bossi, operatore della Compagnia unica Pippo Rebagliati e rappresentante sindacale della Uil Trasporti, ha affermato: «C' è il caso dell' autoproduzione. Si tratta di un comportamento che destabilizza il sistema e crea disoccupazione, ed è causa dello sfruttamento dei lavoratori **marittimi** soprattutto per tutte le operazioni che riguardano il "rizzaggio" e "drizzaggio" che vengono sottratte alle compagnie portuali che si occupano del lavoro temporaneo e quindi spetta a loro». Queste le ragioni della protesta e della preoccupazione del mondo dei sindacati. Gli armatori, infatti, stanno tentando di affidare ai propri equipaggi varie operazioni di imbarco e sbarco delle merci risparmiando così sulla chiamata dei portuali. In sospeso, c' è anche il blocco della contrattazione del contratto collettivo di lavoro, scaduto a dicembre scorso. BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Il racconto

## Landini in porto "Uniti per il lavoro"

*Il segretario della Cgil all'assemblea di Genova su diritti e antifascismo rilancia il sindacato unico ' Sarà più della somma dei tre, serve a combattere la svolta autoritaria, come il pestaggio di Corvetto'*

di Michela Bompani « Per combattere la deriva autoritaria, costruiamo l'unità sociale del mondo del lavoro » : rilancia il sindacato unitario, Maurizio Landini, segretario generale della Cgil. E lo fa da un luogo simbolico, la Sala Chiamata del porto di Genova, sotto i ritratti di Lenin, Togliatti e dello storico console dei camalli, Paride Batini, e in una data simbolica, il 4 giugno, "compleanno" della Cgil istituita nello stesso giorno, nel 1944.

Nel pieno di quella che non esita a definire « deriva autoritaria », con l'urgenza della costruzione di un fronte effettivo antifascista, Landini traccia il segno della trincea: «Le disuguaglianze sociali, la messa in discussione dei diritti generano una svolta autoritaria. Quello che è accaduto in piazza Corvetto a Genova è grave, così come è grave che il Comune non abbia riconosciuto il patrocinio al Liguria Pride, con una pericolosa regressione culturale e alimentando la logica totalitaria per cui i deboli sono l'origine o la causa delle disuguaglianze ». Gli applausi rimbombano intorno a lui: Landini parla alla fine dell'assemblea convocata dalla Camera del Lavoro di Genova, dove arriva nella prima mattinata e segue con attenzione, per quattro ore, gli interventi. " Lavoro, democrazia, antifascismo", è il tema che scavalca i confini della Cgil e porta in sala e sul palco anche Anpi, Arci, Comunità di San Benedetto, Libera, e la voce nitida e ferma, di Giovanni Maria Flick, ex ministro della Giustizia e presidente emerito della Corte Costituzionale.

Doveva essere un evento sui temi del lavoro, ma dopo i fatti di piazza Corvetto, e il pestaggio del giornalista di Repubblica, Stefano Origone, è diventata una chiamata alla responsabilità della società civile. « Spero che quello che è successo in piazza a Genova sia stato solo un episodio, ma è stato un episodio grave - dice Landini, che subito dopo i fatti aveva espresso la sua profonda solidarietà a Origone - con il clima che sta emergendo nei confronti dell'informazione, dalle botte al cronista alla chiusura di Radio Radicale, si rischia una pericolosa svolta autoritaria. Sui fatti di piazza Corvetto, bene però l'autodenuncia degli agenti».

Landini è in prima linea, lancia la stagione delle manifestazioni di piazza: « Dopo i pensionati, scenderanno nelle strade i dipendenti del pubblico impiego, il 14 giugno i metalmeccanici e, a Reggio Calabria, con Cisl e Uil abbiamo convocato, il 22 giugno, una grande manifestazione per il Mezzogiorno - e aggiunte mettere al centro il lavoro e i diritti non è parlare al passato, ma della società che vogliamo costruire ». Poi chiama a raccolta: « È il momento che ognuno assuma la responsabilità, prenda la parola, prenda parte ».

Sono in cinquecento, nella Sala Chiamata, a non fiatare, davanti alle sue parole che volano veloci e rallentano a scandire la strategia, la difesa dei diritti dei lavoratori, innanzitutto, dissolti « nel paradosso per cui i soldi possono viaggiare liberamente nei paradisi fiscali e gli esseri umani trovano i porti chiusi ». E detta: «Se quella battaglia non la facciamo noi, non la farà nessun altro: difendere il lavoro, significa difendere la democrazia e cioè praticare l'antifascismo. Per questo, abbiamo bisogno di unirci ». E tranquillizza: « Nessun sindacato cancella l'altro, il sindacato unico sarà molto di più della somma dei tre».

Dopo il 25 aprile, dove ha tenuto il discorso ufficiale in piazza Matteotti, è tornato a Genova Giovanni Maria Flick: «È un inaccettabile ostacolo alla democrazia non poter manifestare il proprio pensiero in piazza denuncia - il pestaggio del giornalista ha una duplice gravità: ha colpito il diritto e dovere di informare e essere informati e ha colpito l'incolumità di una persona, a prescindere dalla sua professione». Ad aprire i lavori dell'assemblea è stato Antonio Benvenuti, console della Compagnia Unica e, tra i molti interventi, il segretario ligure della Cgil, Federico Vesigna, il segretario della Camera del Lavoro metropolitana, Igor Magni e il presidente dell'Anpi di Genova, Massimo Bisca.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## L' intervista

### Mondini: "Uscire dall' isolamento è la vera chiave del rilancio per Genova"

di Massimo Minella

I lamenti ci sono e non mancheranno mai. Però ci sono anche segnali positivi che ci inducono a guardare al futuro di Genova con un po' più di ottimismo. «Perché la sintonia invocata da Giuseppe Zampini è sacrosanta, ma è anche necessaria la convergenza sui progetti» spiega Giovanni Mondini, presidente di Confindustria Genova, che proprio dall' amministratore delegato di Ansaldo Energia ha ereditato il timone dell' associazione degli imprenditori. E i progetti a cui fa riferimento Mondini sono tutti quelli che possono aiutare Genova a uscire dal suo isolamento, le infrastrutture, quindi, ma non solo quelle. «Perché quello che sta succedendo a Erzelli, che cresce un passo alla volta, riconferma la nostra vocazione hi tech, aiutandoci a crescere». Uno, però, è l' obiettivo fondamentale per cui battersi: togliere la città dal suo isolamento.

### Presidente Mondini, il suo predecessore alla guida di Confindustria, Giuseppe Zampini, invita la città a mettere da parte il lamento e a lavorare con più sintonia. Condividi?

«Come non essere d' accordo sulla sua analisi e sui suoi suggerimenti? Zampini sottolinea anche punti critici ed eccellenze, che esistono e su cui si deve sempre riflettere».

### Proviamo a elencarle?

«Lo faccio da quando sono stato nominato presidente. Anzi, ancora da candidato sottolineavo le problematiche note, ma già prendevo atto dei segnali di rinnovamento in atto».

### Una valutazione politica sul lavoro degli amministratori?

«No, mai fatto valutazioni di schieramento, non ci compete, facciamo un altro mestiere. Ma se ci sono segnali di crescita e di ripresa, così come criticità, è giusto sottolinearli. Ad esempio in porto...»

» Che succede?

«Che il lavoro intenso dell' **authority** purtroppo è fermato spesso dalla burocrazia e questo rischia di intrappolare tutto quanto. Detto questo, al di là dei singoli casi, quello che dobbiamo fare in questa città è cercare di parlare tutti la stessa lingua, le istituzioni, il porto, le imprese, anche la Camera di Commercio.

Paolo Odone ha fatto un lavoro importante, ma dopo quasi vent' anni era giusto cambiare e Gigi Atanasio è la persona giusta per dare voce a questa sintonia a cui faceva riferimento Zampini».

Le partite aperte sono parecchie, ma tutte ancora da concludere...

«È vero, ma vorrei sottolineare due cose, la prima è che ci sono oggi tutti i presupposti per chiuderle positivamente e la seconda è che se abbiamo un' idea chiara di dove vogliamo andare. Le sfide non devono mai essere fini a se stesse, devono farci capire l' obiettivo a cui puntiamo».

### E il limite più grande qual è?

«Ripeto quello che ho detto per il porto, la burocrazia. C' è tantissimo da fare su questo fronte. E poi registro anche che nel nostro territorio sono sempre molti quelli che, pur avendone la disponibilità, non investono e questo frena la crescita. Infine, gli spazi ridotti in cui ci muoviamo e qui dobbiamo ancora fare riferimento soprattutto alle aree portuali. Sono poche e complesse, così si finisce per incartarsi fra operatori e allora arrivano i ricorsi. Io sono contrario a questa pratica sempre più gravosa dei ricorsi al Tar, ma capisco anche chi voglia tutelarsi. Insomma, non è mai semplice, soprattutto oggi in cui nessuno perdona più niente».

### Le infrastrutture non sono un problema?



«Di quelle ormai ne parliamo da tanto tempo, anche se sul terzo valico non dovremmo più fermarci». La commissione Bilancio del Senato ha detto che serve una pausa di riflessione sul progetto di unire i finanziamenti per il sesto lotto del Terzo Valico e il nodo di Genova... «Non scherziamo. Se serve ancora un po' di tempo per valutare gli interventi nel suo complesso, è un conto. Se qualcuno pensa di ricorrere al politichese per fermare ciò che è già avviato allora saranno guai».

### Sulla Gronda è ottimista?

«Mi aggrappo al fatto che dal 13 luglio dello scorso anno il progetto è sul tavolo del ministro dei Trasporti in attesa di una firma, in piena continuità amministrativa fra i governi. Questo mi fa sperare che questa firma possa arrivare e si possano aprire i cantieri. Resto comunque sempre sorpreso da come si possano tenere in scacco opere fondamentali per aiutare Genova a superare il suo primo problema».

E sarebbe?

«L'isolamento. Chiunque ha un amico a Bologna o a Torino lo chiami e si faccia dire com'è cambiata la sua vita e quella della città con il treno veloce per Milano.

Se anche noi avessimo un collegamento simile potremmo davvero svoltare».

Indichi un progetto su cui puntare per aiutare Genova a crescere.

«Il risanamento dell'area fra Bolzaneto e la Lanterna, sono 20-30 chilometri vitali da cui passa anche la riqualificazione delle aree sotto il ponte Morandi. Abbiamo già dato dimostrazione di buoni interventi a Campi, per la parte commerciale, e a Bolzaneto, con le attività del mercato ortofrutticolo. Oggi possiamo completare quegli interventi favorendo lo sviluppo della logistica, che ci consentirebbe di attrarre nuove risorse a Genova. Dovendo riassumere, è proprio sul collegamento porto-città che dobbiamo insistere».

### E se invece dovesse scegliere un progetto che si sta già rivelando vincente?

«Allora dico gli Erzelli, dove già lavorano 2.300 persone. Questa collina sta continuando a crescere piantando una bandiera alla volta.

L'ultima è quella dell'università, che fra quattro anni avrà il suo building. Erzelli è il paradigma del nostro ecosistema dell'innovazione, una scelta vincente che caratterizza questa città. L'aspetto interessante è però quello che rappresenterà in futuro la collina degli Erzelli, ribadendo la vocazione tecnologica di Genova, ma anche attirando nuove realtà industriali».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

mercoledì 05 giugno 2019  
Pagina 4

## La Repubblica (ed. Genova)

Genova, Voltri

I trasporti

### I troppi stop della Navebus e lo "spreco" del pontile di Pra'

Destino incerto per la barca dell' Amt, e il M5s presenta un esposto alla Corte dei Conti

di Massimiliano Salvo

L'ultimo stop di una corsa il 3 giugno, per « motivi tecnici ». Due giorni prima un altro stop, con il viaggio delle 15.30 dal Porto Antico saltato causa « traffico marittimo ». Il 29 maggio un ritardo per « navi in manovra », il 27 ancora corse saltate per « problemi tecnici ».

E questo è solo il bilancio dell'ultima settimana di Navebus, il servizio dell' Amt che collega via mare il centro di Genova con Pegli. Con il crollo di Ponte Morandi si era sperato che il servizio migliorasse e magari si trovassero i fondi per allungarlo sino a Pra', dove il pontile costruito nel 2016 giace inutilizzato. Invece il servizio è sempre a singhiozzo e l'arrivo a Pra' resterà un sogno: per Amt quel pontile «non garantisce le adeguate misure di sicurezza ». Per questo motivo i Cinque Stelle hanno fatto un esposto alla Corte dei Conti della Liguria.

Non c'è pace per la Navebus, mezzo di trasporto molto amato dal ponente genovese che nel 2018 ha contato 105.500 passeggeri. Nonostante l'aumento da 8 a 14 corse giornaliere dal lunedì al venerdì



dopo la tragedia di Ponte Morandi - con i passeggeri dei primi quattro mesi del 2019 saliti a 33.852 rispetto ai 20.092 dello stesso periodo del 2018 - Navebus continua a essere ostaggio di problemi tecnici e condizioni meteo.

« Il servizio sembra costruito per essere volutamente inaffidabile », protesta Massimo Currò, capogruppo del M5S nel consiglio del municipio VII Ponente. Insieme a Paolo Drago, Fabio Gabutti e Anna Accornero, Currò vuole far luce sui disservizi di Navebus e al tempo stesso capire il futuro del molo di Pra', costruito durante la giunta Doria con finanziamenti europei e comunali dei Por 2007-2013.

La domanda è stata rivolta con interpellanza all' assessore comunale ai trasporti Stefano Balleari, che ha risposto tramite il dg dell' Amt Stefano Pesci. « Il pontile di attracco di Pra' non garantisce le dovute condizioni di sicurezza - si legge nel documento di Amt poiché lo specchio d' acqua antistante è di ridotte dimensioni, non adeguate a consentire l' effettuazione di manovre di attracco a un natante delle dimensioni come quello utilizzato per Navebus » . Non solo.

« Il pontile è troppo basso rispetto al limite superiore della murata. Tale dislivello non consentirebbe l' effettuazione in sicurezza delle operazioni di salita/ discesa passeggeri » . E ancora: « In prossimità del pontile insiste la foce di un rivo che, trasportando detriti, soprattutto in caso di piogge, renderebbe continue operazioni di dragaggio del fondale ».

Alla luce di queste risposte, il 28 maggio i Cinque Stelle del municipio VII hanno fatto un esposto alla Corte dei Conti. « Vorremmo far luce su questa opera costata circa 200 mila euro » , spiega il capogruppo Massimo Currò.

Nell' interpellanza al Comune viene inoltre chiesto come mai siano frequenti gli stop per condizioni meteo. Cinque i giorni con alcune corse saltate a maggio ( cui si aggiungono cinque stop per motivi tecnici e due per traffico), otto quelli ad aprile ( tre i giorni con problemi tecnici). Come spiega Amt ai Cinque Stelle, bisogna incolpare la configurazione del molo di Pegli « che non consente l' attracco in sicurezza in caso di mare alto di libeccio a causa della risacca che si forma, causata dal vuoto sotto il molo ». L' unica soluzione sarebbe il rifacimento del molo o la protezione del tratto in mare aperto. Amt precisa invece a Repubblica. « I " problemi tecnici " sono le decisioni prese dai battellieri per anomalie dell' imbarcazione. Quando si segnalano " problemi di traffico " è perché ci sono traghetti o navi mercantili che entrano in porto: chi passa lo decide la Capitaneria ».

© RIPRODUZIONE RISERVATA



## INDUSTRIA NAUTICA

### Demaria (Ucina): «La nautica verso una nuova unità»

*Le due associazioni di settore (Ucina e Nautica italiana) sono più vicine Presentato il 59esimo Salone di Genova: aprirà a fine settembre*

Raoul de Forcade

Milano «Le difficoltà» per una riunificazione delle due associazioni italiane della nautica (la storica Ucina e Nautica Italiana, nata nel 2015) «si stanno progressivamente annullando». Lo ha detto ieri, nel corso della presentazione del 59° Salone nautico di Genova (che si svolgerà dal 19 al 24 settembre 2019), Carla Demaria, presidente di Ucina Confindustria nautica; e ha aggiunto: «Credo si possa dire che l'unificazione non è lontana».

La leader uscente dell'associazione (il prossimo 20 giugno l'assemblea dei soci eleggerà il suo successore e il candidato unico è Saverio Cecchi), ha precisato: «Credo che valga pena (tornare insieme, ndr) e sia utile e corretto, nell'ottica di una causa molto più grande». Cioè lo sviluppo del settore, che sta ricominciando a correre dopo aver messo alle spalle i terribili anni tra il 2009 e il 2013, durante il quale il fatturato è crollato da 6,2 a 2,4 miliardi. Oggi (dato 2018) il fatturato della nautica è a 4,2 miliardi (+9,5% sul 2017). E i desiderata della Demaria, appaiono in linea con quanto farà Ucina anche dopo la scadenza del suo mandato, perché, come ha spiegato lei stessa, «si presenterà all'assemblea un candidato alla presidenza che, in totale continuità, vuole la riunificazione». La presentazione del Nautico è stata aperta da Edoardo Garrone, presidente di Erg e del Sole 24 Ore (nella sede del quale si è svolto l'evento), che ha ricordato l'importanza del Salone «diventato un'icona per Genova per tutto quello che significa per l'economia diretta e indotta e per quel che riguarda l'immagine della città».

Da parte sua, il Governatore della Liguria, Giovanni Toti, ha auspicato che il 59° Salone arrivi «a 180mila» visitatori, battendo i 174mila della precedente edizione, mentre il sindaco di Genova, Marco Bucci, ha prefigurato che, se il numero degli espositori lo consente, si può pensare a un futuro allargamento delle aree dell'esposizione anche a quelle del vicino Porto antico di Genova (gestito da una società controllata dal Comune).

Due affermazioni che si sposano con la visione del futuro della nautica proposta da Ucina. La Demaria, infatti, ha auspicato che, per i saloni successivi al prossimo si arrivi a concepire un progetto di nautica che vada anche oltre gli attuali confini della kermesse e renda Genova una «città della nautica per 365 giorni l'anno».

Un piano che include proprio un allargamento sia degli spazi del Nautico, che delle manifestazioni legate al diporto. Per queste ultime la Demaria ha ventilato la possibilità di organizzare a Genova un salone dei megayacht (nel periodo primaverile) ed uno per il mercato dell'usato. Riguardo invece agli spazi, il presidente di Ucina non esclude la possibilità che il salone possa utilizzare, oltre alle attuali aree della ex Fiera di Genova, quelle del Porto antico. Ma ha anche lanciato la proposta di pensare a un nuovo utilizzo del dismesso padiglione S della Fiera. Cioè il palasport utilizzato per anni dal Salone e poi finito in disuso durante gli anni della crisi del settore.

Ora quell'edificio è inserito nel progetto di riassetto del waterfront ideato da Renzo Piano. Ma la Demaria ha messo sul piatto la possibilità che quel padiglione venga di nuovo utilizzato come spazio multifunzionale, in primis per la nautica. A supporto dei piani di Ucina ci sono i numeri in crescita del settore e del Salone. Se l'anno scorso la kermesse ha totalizzato 951 espositori, quest'anno, vedendo le prenotazioni finora giunte, ha detto il direttore commerciale Alessandro Campagna, «potranno arrivare a mille». Già da giugno, infatti, ha spiegato, «tutti i partecipanti della 58° edizione hanno confermato e ci sono nuove partecipazioni il 48% delle quali provenienti dall'estero». Inoltre alte percentuali di espositori hanno chiesto «ampliamenti degli spazi espositivi: il 28% degli espositori di yacht, il 73% di quelli dei fuoribordo, il 48% di quelli della vela e il 35% di quelli dell'accessoristica». Guardando all'andamento della nautica in Italia, la Demaria ha spiegato che dalla rilevazione di Ucina sui suoi associati emerge che



il 63% delle imprese conferma una previsione di crescita nel 2019 e una contrazione è prevista solo dal 9% .  
© RIPRODUZIONE RISERVATA.

### Primocanale al 'Transport&Logistic', da oggi i porti liguri protagonisti in Germania

MONACO DI BAVIERA - Da oggi a venerdì i porti della Liguria sono protagonisti a 'Transport and Logistic' a Monaco di Baviera , uno dei più importanti appuntamenti mondiali nel settore dei trasporti e della logistica. La port authority di Genova e Savona è presente con un proprio stand; l' autorità di Sistema del Mar Ligure Orientale, quella che riunisce i porti della Spezia e Marina di Carrara, è invece presente con la delegazione italiana nello stand di **Assoport**. Saranno presenti anche i principali terminalisti del mondo, tra questi il PSA di Genova Pra' che presenterà a un' audience internazionale i propri servizi e, in particolare, i miglioramenti all' intermodalità ferroviaria che verranno realizzati entro la fine del 2019. Alla Messe Munchen anche gli spedizionieri di Spediporto , gli agenti marittimi e tanti altri addetti ai lavori. Primocanale sarà presente con la squadra di "Porti e Città" : il format dedicato all' economia del mare andrà in onda, eccezionalmente, dalla fiera di Monaco (appuntamento giovedì alle 19.30). Ma incursioni dalla Baviera sono previste anche in tutti gli altri appuntamenti in diretta del nostro palinsesto. Commenti.

The screenshot shows the website layout with a main article titled "Primocanale al 'Transport&Logistic', da oggi i porti liguri protagonisti in Germania". The article text is partially visible, matching the main text on the left. The page features a navigation bar at the top with categories like "HOME", "GENOVA", "SAVONA", "LA SPEZIA", "MARIERA", "GENOVA", "SAMPEDONA", "ARCONEGO", "PORTI", "WECAN", "MOTO". There are also social media icons for Facebook, Twitter, and YouTube. A comments section is visible below the article, showing "0 Comments". The footer includes the "il Primo" logo and contact details for PrimoCanale.it.

# Sea Reporter

Genova, Voltri

## Torna a Genova Port&ShippingTech - Main Conference Genoa Shipping Week

Forum Internazionale sull' innovazione e la cooperazione per lo sviluppo del Cluster **marittimo** del Mediterraneo Genova, 26-28 giugno 2019 11° Edizione #MARITIME SECURITY MERCOLEDÌ 26 GIUGNO | ORE 14:00 - 18:00 | PALAZZO SAN GIORGIO - SALA DEL CAPITANO

La sicurezza dei porti e della navigazione è da sempre un obiettivo fondamentale del funzionamento degli Stati, sia in guerra che in pace. Parallelamente alla sicurezza fisica, la sempre maggiore informatizzazione e connessione delle navi e dei sistemi di gestione dei porti ha reso la cyber security protagonista a pari titolo. La sessione affronta le sfide attuali e future e le soluzioni tecnologiche e operative emergenti per la sicurezza fisica e cyber dei porti e della navigazione.

**Main Topics:** Le norme e le raccomandazioni internazionali e nazionali per la sicurezza fisica e cyber della navigazione, dei porti e delle merci

- Sistemi autonomi e semiautonomi per il pattugliamento delle aree portuali e relativi bacini e tratti di mare (aerea, superficie e sub-superficie)
- Sensori multispettrali
- Sistemi di riconoscimento automatico passivo di persone, veicoli e situazioni
- Sistemi anti-tampering per contenitori e depositi
- IoT per la sicurezza
- Sistemi di sicurezza fisica bordo-nave (sensori di prossimità, sistemi anti-abbordaggio, safe rooms, allarmi automatici)
- Simulatori e analizzatori dei potenziali attacchi cyber ai sistemi di bordo
- Hardening dei sistemi di bordo (compartimentazione, ridondanza, gestione di back-up in locale)
- Sistemi alternati e ridondanti per la navigazione
- Tecnologie dual-use e sinergia tra settori e attori militari e civili

Port&ShippingTech Main Conference è inserita in un progetto più ampio: la GENOA SHIPPING WEEK. Settimana di iniziative dedicate allo shipping, organizzata da Assagenti, che coinvolgerà la città di Genova dal 24 al 30 giugno e terminerà con la 15<sup>a</sup> edizione dello SHIPBROKERS AND SHIPAGENTS DINNER, la tradizionale cena di gala degli agenti marittimi genovesi.

The screenshot shows the homepage of Seareporter.it, a website dedicated to maritime news and technology. The main headline reads "Torna a Genova Port&ShippingTech - Main Conference Genoa Shipping Week". Below this, there is a featured article titled "Forum Internazionale sull'innovazione e la cooperazione per lo sviluppo del Cluster marittimo del Mediterraneo" for Wednesday, June 26th, from 14:00 to 18:00 at Palazzo San Giorgio. The article highlights the importance of port and navigation security, both physical and cyber. A sidebar on the right shows a calendar for the month of June 2019 and a list of articles. The website also features social media links and a navigation menu at the top.

## Green Shipping Summit alla settimana di Genova

GENOVA Port&ShippingTech Main Conference, che si terrà a Genova dal 26 al 28 prossimi, come noto è inserita in un progetto più ampio: la GENOA SHIPPING WEEK. Una settimana di iniziative dedicate allo shipping, organizzata da Assagenti, che coinvolgerà l'intera città di Genova e terminerà con la 15a edizione dello SHIPBROKERS AND SHIPAGENTS DINNER, la tradizionale cena di gala degli agenti **marittimi** genovesi. Tra i temi, è in programma un Green Shipping Summit per l'ultimo giorno della settimana, sui problemi connessi ai carburanti alternativi e gli aspetti economici, fiscali e tecnici alla rivoluzione ecologica nello shipping. È ormai prossima infatti sottolineano gli organizzatori l'entrata in forza del combinato disposto dell'Annesso VI alla Convenzione MARPOL 78/78 e della direttiva 2012/33/UE che porteranno i limiti relativi al tenore di zolfo dei combustibili allo 0,50% globale e a 0,1% nei porti e nelle aree ECA. I giochi dovrebbero essere fatti tra nuovi carburanti a basso tenore di zolfo e installazione di scrubber. La transizione sarà comunque complessa, per il maggior costo atteso nella prima soluzione, e per le problematiche di gestione nella seconda (gestione dei reflui e dei fanghi). A medio termine l'alternativa più accreditata rimane l'LNG, che però richiede lo sviluppo di un'infrastruttura di stoccaggio e rifornimento la più diffusa possibile. E' nell'interesse dei porti italiani imboccare decisamente questa strada, l'alternativa è regalare gli scali di rifornimento delle nostre navi ai nostri vicini.



# Città della Spezia

La Spezia

## Spedizionieri spezzini a Monaco di Baviera

La Spezia - Alla Transport Logistic di Monaco di Baviera, nello stand di **Assoporti**, l' ADSP insieme a LSPS srl, società degli spedizionieri, presenteranno le innovazioni nei processi portuali e doganali integrati e la logistica dei Porti di La Spezia e Marina di Carrara. "Si tratta di un evento importante che qualifica e valorizza ancora di più la professionalità degli operatori portuali dei porti della Spezia e di Marina di Carrara - sostiene Andrea Fontana presidente degli Spedizionieri della Spezia - , l' opportunità che ci ha offerto l' ADSP del Mar Ligure orientale, che ringraziamo, di collaborare per rendere sempre di più efficienti i nostri scali attraverso una forte spinta all' innovazione digitale ha di fatto avviato un positivo e nuovo modello operativo nelle nostre aziende che ha determinato l' esigenza di importanti investimenti in competenze informatiche con personale sempre più qualificato e specializzato. Oggi le competizioni con altre realtà portuali e logistiche si possono vincere solo se si è in grado di mettere in campo processi innovativi e sistemi operativi altamente digitalizzati oltre ad una efficiente e moderna rete di infrastrutture materiali, coerenti con le nuove tecnologie informatiche".  
Martedì 4 giugno 2019 alle 13:29:17.

The image shows a screenshot of a website page. At the top, there's a banner for 'Scopri l'offerta Iren Casa Online.' Below it, several advertisements are visible, including 'KAISER+KRAFT', 'CITTÀ DELLA SPEZIA', and 'MUSIC & CHAMPAGNE A PORTOVENERE'. The main article is titled 'Spedizionieri spezzini a Monaco di Baviera' and features a photo of Andrea Fontana. The text of the article is partially visible, matching the text in the main block. Below the article, there are social media icons for Facebook, Twitter, LinkedIn, and YouTube. At the bottom, there are sections for 'Guarda Anche' with small images and a 'FOTOGALLERY' section.

## Contship Italia cala l' asso per giga-ship a La Spezia

LA SPEZIA Molo Garibaldi, al centro del porto spezzino, diventerà per conto di Contship Italia un accosto da 550 metri specializzato nelle grandi fullcontainers: dichiaratamente, fino a 22mila TEU. È la più recente notizia dal mondo dei terminal italiani, dopo tutte le trasformazioni di azionariato che hanno caratterizzato questi tempi nel mondo dei servizi alla logistica mondiale. La Port Authority di **Carla Roncallo** da parte sua ha già formato l'atto di concessione per i lavori di allargamento ed approfondimento del Molo Garibaldi. La notizia è stata accolta ovviamente con grande apprezzamento dal mondo spezzino della logistica. Ampliamento Molo Garibaldi: si parte. Firmato l'atto da parte di Cecilia Battistello e della presidente AdSP. **Roncallo**: Giorno importante. Nuovi spazi per porto commerciale e riflessi positivi per il futuro del comparto crocieristico alla Spezia. La presidente dell'AdSP **Carla Roncallo** e la presidente di Contship Italia Cecilia Battistello, in qualità di vice presidente di La Spezia Container Terminal, hanno firmato l'atto che dà il via all'ampliamento del Molo Garibaldi lato est, opera prevista negli atti della concessione a LSCT. Con questo atto, AdSP mette sostanzialmente a disposizione del concessionario lo specchio acqueo dove verranno realizzati i lavori, ma lo stesso atto prevede anche le tempistiche conseguenti per l'effettivo avvio della gara, sulla base di un progetto esecutivo già disponibile, che ha conseguito tutte le autorizzazioni necessarie e che consentirà di realizzare questo ampliamento di importanza fondamentale per lo sviluppo delle attività terminalistiche. L'ampliamento del Molo Garibaldi contestualmente ai dragaggi, nonché il riempimento degli spazi della Marina del Canaletto, intervento sul quale sono già in corso gli approfondimenti progettuali necessari, consentirà al nostro porto di disporre di nuovi spazi e fondali, che ci permetteranno di operare circa 2,5 milioni di contenitori; in parallelo l'AdSP sta lavorando al completo riassetto dell'infrastruttura ferroviaria, grazie alla quale si riuscirà a movimentare la merce prevalentemente su ferro, una caratteristica che permette al porto di La Spezia di servire sempre più efficacemente i principali mercati Italiani e oltre alpe. È un giorno importante per il nostro porto, perché conferma l'assoluto interesse da parte di un gruppo importante come Contship ad investire ingenti risorse sul nostro scalo, a dispetto di chi scommetteva sul contrario ha dichiarato la presidente della AdSP **Carla Roncallo**. Gli effetti di questa conferma, avranno poi riflessi positivi anche per ciò che riguarda il futuro del comparto crocieristico e del water front cittadino, visto che una volta realizzato l'ampliamento del Molo Garibaldi e i relativi dragaggi potrà essere liberata la calata Paita e potrà quindi partire la realizzazione del nuovo Molo Crociere. L'Associazione Agenti Marittimi della Spezia vuole esprimere la propria soddisfazione e l'apprezzamento per la sottoscrizione dell'intesa avvenuta il 30 maggio 2019 tra l'AdSP ed il La Spezia Container Terminal del Gruppo Contship Italia, rappresentati rispettivamente dalla presidente **Roncallo** e dalla presidente Battistello, per la realizzazione dell'ampliamento del Molo Garibaldi. È una tappa importante per lo sviluppo delle attività portuali che in questi ultimi 20 anni hanno visto sacrificate in misura rilevante le proprie aspirazioni alla crescita sia per vicende giudiziarie che per normative ambientali sui dragaggi di complicata gestione. Siamo in presenza del riaffermato impegno del Terminalista che dal 1971 è stato protagonista di una partnership con il porto spezzino che ha consentito ad entrambi di affermarsi in campo nazionale ed internazionale ed in particolare di raggiungere produttività ed efficienza ai vertici del ranking mondiale. Non a caso al fondatore della Contship, dottor Angelo Ravano, è stata intitolata una banchina del porto spezzino e la sua erma è in evidenza nella sede dell'AdSP dal 2001. Si tratta ora di sviluppare i programmi e l'auspicio è che non vi siano intoppi che li ostacolino. Il Presidente dell'Associazione Spedizionieri del Porto, Andrea Fontana, esprime soddisfazione per la firma del protocollo di accordo fra ADSP del mar Ligure orientale e LSCT del gruppo Contship-Italia rappresentata dalla Presidente Cecilia Battistello. È un accordo storico per il nostro porto sottolinea Andrea Fontana perché finalmente si dà il via libera alle previsioni del piano regolatore portuale che prevedono la riorganizzazione e l'ampliamento dello scalo mercantile favorendo dunque l'aumento dei traffici contenitori e contestualmente l'avvio del percorso di restituzione di Calata Paita alla città con la prevista realizzazione del waterfront ed il nuovo molo Crociere. Questo passaggio, continua Andrea Fontana, aprirà un



nuovo ciclo per il nostro Porto che avrà l'occasione di crescere ed infrastrutturarsi attraverso l'impiego di nuove tecnologie e di strumenti innovativi, creando nuova e qualificata occupazione e diventando sempre di più un riferimento per la nostra città rafforzando il binomio Porto Mercantile e Porto Crociere. Per noi operatori, la firma di questo accordo rappresenta l'opportunità di consolidare le nostre competenze e le nostre professionalità affianco del Terminal LSCT che, in modo indipendente, ha contribuito a fare grande nel mondo il sistema di efficienza del Porto della Spezia.

# La Nazione (ed. Massa Carrara)

Marina di Carrara

## «La Pontremolese bisogna finirla»

Intesa tra FI, Pd, Lega e M5S al convegno promosso da Legambiente

LA Ferrovia Pontremolese è un puzzle che non si completa mai. Infrastruttura di «preminente interesse nazionale», per il piano generale dei trasporti è una delle opere di completamento del corridoio Tirreno-Brennero, ma paga il disinteresse di Stato e Rfi che l'hanno relegata tra le grandi incompiute. Mancano 63 chilometri di binari su 103 per completare il raddoppio e l'importo di spesa, stimato in circa 2.300 milioni di euro, è obsoleto. Anche la locomotiva burocratica è in blocco da tempo per carenza di fondi: il progetto si è scontrato con la crisi economica e le lobby regionali. Ognuna a tirare acqua al proprio mulino. Per ridare slancio e visibilità al progetto si è svolta sabato scorso, organizzata da Legambiente.

la «Giornata della ferrovia Pontremolese» con tre carovane provenienti da Toscana, Liguria ed Emilia, che si sono date appuntamento alla stazione di Pontremoli. Erano presenti, accolti dai presidenti di Legambiente Liguria ed Emilia Romagna Santo Grammatico e Lorenzo Frattini con Matteo Tollini per la Lunigiana, i parlamentari Cosimo Maria Ferri e Andrea Orlando del Pd, Giovanni Tombolato, Lorenzo Viviani, Maurizio Campari, Stefania Pucciarelli (Lega), Alessandro Cattaneo (FI), l'assessore alla Mobilità Regione Toscana Vincenzo Ceccarelli, il consigliere regionale Giacomo Giannarelli (M5S) i sindaci Lucia Baracchini (Pontremoli), Roberto Valettini (Aulla), Annalisa Folloni (Filattiera), Renzo Martelloni (Licciana), Claudio Novoa (Mulazzo), Luigi Lucchi (Berceto), il presidente della Provincia di Parma Diego Rossi, l'avvocato Pier Gino Scardigli, presidente dell'Associazione Tirreno-Brennero. Erano rappresentati anche l'Autorità Portuale Mar Ligure Orientale (Spezia e Carrara), l'Interporto e l'Università di Parma, l'assessorato regionale all'Ambiente dell'Emilia Romagna, il comitato pendolari e diversi sindacalisti. I partecipanti hanno sfilato in corteo fino alle Stanze del teatro della Rosa dove si è svolto un convegno. Tutti hanno sottoscritto il manifesto di Legambiente.

«Dopo il 2000 c'è stato lo stop ai finanziamenti - ha detto Scardigli -, occorre sbloccare i fondi stanziati e poi ritirati nel 2014 per la Vicofertile-Parma, 7 km, importanti per rimettere in movimento l'iter. E bisogna finire le altre due tratte e c'è bisogno dell'intesa tra le tre regioni interessate». Ma ha terminato esprimendo dubbi su questa finalità comune.

«RFI non ha mai considerato strategia la Ferrovia Pontremolese - ha sottolineato l'onorevole Orlando - e anche le regioni non l'hanno considerata fondamentale. Sarebbe importante ripartire dalla Vicofertile-Parma. Poi va elevato il livello della tecnologia e affrontata la questione delle tariffe: il trasporto merci costa di più per la necessità della spinta col doppio locomotore per la pendenza». Anche Ferri si è detto d'accordo sulla ripartenza dalle tratte emiliane e Giovanni Tombolato, della Commissione Trasporti, si è impegnato a farsi portavoce col Governo per la riattivazione del finanziamento. L'assessore toscano ai trasporti Vincenzo Ceccarelli ha affermato che l'impegno della Regione verso altre linee ferroviarie non è in competizione con la Pontremolese e ha assicurato l'attenzione necessaria per far ripartire il progetto. Un impegno assicurato anche dal consigliere regionale toscano Giacomo Giannarelli che ha annunciato un incontro al Ministero delle Infrastrutture sul tema con Rfi. Un comitato di sindaci marcherà stretti Stato, Regioni e Rfi.

N.B.



**LA POLEMICA TRA IL PRIMO LUGLIO E IL 30 SETTEMBRE CHI LAVORA IN LUNIGIANA POTRÀ ANDARE A LAVORARE SULLA COSTA E VICEVERSA**  
**Botta e risposta tra sei sindaci e Gaia sul personale degli uffici**

La giunta di Gaia ha risposto a una lettera inviata ai sindaci di Aulla, Filattiera, Licciana, Martelloni, Mulazzo e Pontremoli, chiedendo di firmare un documento di intesa per la riattivazione della ferrovia Pontremolese. I sindaci hanno risposto con una lettera di contestazione, chiedendo che il documento sia firmato da tutti i sindaci e non solo da Gaia. Il documento è stato inviato ai sindaci il 1° giugno, ma non è stato firmato da tutti. I sindaci hanno chiesto che il documento sia firmato da tutti i sindaci e non solo da Gaia. Il documento è stato inviato ai sindaci il 1° giugno, ma non è stato firmato da tutti. I sindaci hanno chiesto che il documento sia firmato da tutti i sindaci e non solo da Gaia.

## Il Fondo F2i acquista Porto di Carrara Spa

MILANO F2i, il maggiore fondo infrastrutturale italiano con una dotazione di circa 5 miliardi di euro, annuncia l'ingresso nel settore dei porti con l'acquisizione di Gruppo Porto di Carrara Spa (PDC Spa), che detiene terminali portuali a Carrara, Marghera e Chioggia. Il gruppo, che movimentata ogni anno circa 5 milioni di tonnellate di rinfuse solide, rappresenta uno dei principali hub portuali italiani e opera nel settore strategico dell'approvvigionamento di alcune delle principali filiere industriali italiane. Attraverso i terminali del gruppo PDC passano infatti la maggior parte degli approvvigionamenti siderurgici per i distretti di Brescia, Verona e Vicenza, i cereali destinati alla trasformazione nei distretti industriali alimentari della Pianura Padana e il marmo e le pietre destinate ai distretti lapidei di Carrara e Verona. PDC S.p.A e le sue controllate Multiservice S.r.l e Transped S.r.l operano come poli portuali polispecialistici nonché vere e proprie piattaforme logistiche, come avviene per l'assemblaggio e movimentazione di moduli a favore di Baker Hughes General Electric nell'area di Carrara. Il gruppo ha chiuso il 2018 con circa 59 milioni di euro di ricavi consolidati. F2i, rilevando la quota di maggioranza detenuta dall'armatore e operatore portuale Enrico Bogazzi e quella di minoranza detenuta dalla cooperativa di servizi portuali Ciclat, intende proseguire nel solco operativo segnato dall'azionista di controllo uscente che ha saputo fare di Gruppo PDC uno dei principali poli portuali italiani. L'investimento è stato realizzato attraverso il terzo fondo F2i, assistito da Venice Shipping and Logistics (VSL) in qualità di advisor industriale. F2i ha deciso di entrare nel settore dei terminali portuali per rinfuse perché si tratta di un'infrastruttura vitale per l'approvvigionamento delle filiere industriali italiane e uno snodo strategico per l'attività economica del Paese ha commentato Renato Ravanelli, amministratore delegato del fondo F2i che ha tra i suoi azionisti fondazioni di origine bancaria, casse di previdenza, fondi pensione e istituzioni bancarie, nazionali e internazionali. Si tratta di un comparto frammentato, con molti operatori di piccole dimensioni: F2i, fedele alla sua missione di aggregatore in settori strategici per la nostra economia, si candida a creare un campione nazionale a controllo e gestione italiana, che garantisca anche la neutralità d'accesso a infrastrutture strategiche quali i porti. La nascita campione italiano è estremamente importante per alimentare il ruolo del nostro Paese nell'economia mondiale, anche alla luce dell'impatto che avrà sugli scambi internazionali via mare la Belt and Road Initiative in cui l'Alto Adriatico rappresenta uno snodo cruciale. F2i si è avvalsa come banca finanziatrice di Intesa San Paolo, assistita dallo studio Chiomenti, e come advisor industriale dalla società VSL. Il fondo è stato inoltre assistito dai seguenti advisor: Cleary Gottlieb e lo studio Zunarelli per il legale; Virtax per il fiscale; Pwc per l'accounting; Prothea per gli aspetti finanziari; Aon e Willis per gli aspetti assicurativi, Bain come advisor di mercato, Duff & Phelps come advisor immobiliare e Rina per gli aspetti tecnici.



## Maxi pulizia alle Secche della Meloria

Sabato l'iniziativa con subacquei e il robot-granchio del Sant'Anna. Poi un convegno

BELLI e da difendere, sono i fondali alle Secche della Meloria, che saranno oggetto di una maxi pulizia nella giornata di sabato. Inoltre, al polo tecnologico dello Scoglio della Regina per tutta la giornata esposizioni, dimostrazioni, laboratori di educazione ambientale e un convegno sull'area marina protetta. Tutti insieme per pulire i fondali del mare dai rifiuti, per dire basta all'invasione della plastica con un gesto concreto. L'iniziativa di sabato è organizzata dall'Ente Parco Regionale Migliarino San Rossore Massaciuccoli insieme alla Capitaneria, con il patrocinio del Comune e il supporto operativo della cooperativa Aplysia di Livorno.

SUBACQUEI esperti esploreranno i fondali per individuare e raccogliere i rifiuti, mentre altre squadre di volontari aiuteranno lavorando in appoggio sulle barche e a terra.

Decine saranno le persone che parteciperanno e concentreranno la loro azione nell'area interessata lo scorso gennaio dall'incaglio di un'imbarcazione da diporto poi prontamente rimossa dalle autorità competenti. I partecipanti rimuoveranno i rifiuti che troveranno (sacchetti e altri oggetti di plastica, pezzi di legno ed altri materiali che inquinano le acque). Ampia l'adesione all'evento: ci saranno il nucleo subacqueo delle Capitanerie di Porto, il nucleo sommozzatori dei vigili del fuoco e il Centro di biologia marina, il Porto di Pisa primo porto plastic-free d'Italia, i centri diving Accademia Blu di Livorno e Bolle di Azoto di Chioma, Assonautica - Mare Vivo e numerosi circoli nautici livornesi. Tra i protagonisti non mancherà il robot-granchio realizzato dall'Istituto di Biorobotica della Scuola Superiore Sant'Anna che è in grado di muoversi sul fondale, individuare plastiche e microplastiche e raccoglierle. Sarà un importante momento di educazione ambientale per gli alunni della scuola primaria Campana che a bordo delle imbarcazioni messe a disposizione della sezione di Livorno della Lega Navale Italiana si occuperanno della raccolta dei rifiuti intorno alla Torre delle Meloria, parteciperanno a una lezione sulle caratteristiche dell'Area marina protetta tenuta dai biologi della cooperativa Aplysia e si rifocilleranno con una merenda 'plastic free'.

Tutti i rifiuti raccolti verranno smistati e smaltiti in collaborazione con l'Autorità di Sistema Portuale di Livorno. In contemporanea lo Scoglio della Regina sarà aperto al pubblico dalle 11 alle 19 e offrirà ai visitatori esposizioni, dimostrazioni, laboratori e dibattiti. Saranno in mostra le attrezzature all'avanguardia utilizzate per il monitoraggio del mare, robot ispirati agli animali marini, il veicolo di ricerca oceanografica WaveGlider del Consorzio Lamma, attrezzi da pesca eco-compatibili e altro ancora. Alle 17.30 il convegno sull'area marina protetta, dove saranno divulgati i risultati dell'iniziativa. «Il primo passo per difendere l'ambiente che ci circonda è conoscerlo: la giornata permetterà di acquisire una maggiore consapevolezza di un'area caratterizzata dall'altissimo pregio naturalistico e di imparare a viverla rispettandola» commenta Giovanni Maffei Cardellini, presidente dell'Ente Parco. «Un primo momento di incontro e confronto fra utenza, Ente gestore e Autorità Marittima volto a diffondere una maggiore sensibilità per la corretta fruizione di un'area di eccezionale rilevanza ambientale», il pensiero del Direttore Marittimo della Toscana, Ammiraglio Giuseppe Tarzia.



4 CRONACA LIVORNO MERCOLEDÌ 5 GIUGNO 2019 IL TELEGRAFO  
LA CITTA' E L'AMBIENTE

### Maxi pulizia alle Secche della Meloria Sabato l'iniziativa con subacquei e il robot-granchio del Sant'Anna. Poi un convegno

**Il mangia plastica**  
Il robot granchio del sant'Anna, che ha la stessa struttura di un granchio, è in grado di individuare e raccogliere i rifiuti marini dalle secche della Meloria.

**Le immersioni**  
Subacquei esperti esploreranno i fondali per individuare e raccogliere i rifiuti, mentre altre squadre di volontari aiuteranno lavorando in appoggio sulle barche e a terra.

**AREA PROTETTA**  
Nel pomeriggio partirà dei risultati dell'iniziativa con ospiti internazionali.

**TUTELA DEL VERDE PUBBLICO** CON IL SUPPORTO DI AAPPS  
Giovani esploratori a caccia di rifiuti Domani al Cisternino a Pian di Rota

**IL VERDE** pubblico livornese potrebbe essere il primo a essere pulito e curato. A partire da domenica 10 giugno, infatti, si svolgerà un'operazione di pulizia e manutenzione del verde pubblico in tutta la città. L'iniziativa è organizzata dall'Ente Parco Regionale Migliarino San Rossore Massaciuccoli in collaborazione con il Comune di Livorno e il Consorzio Lamma.

**SUBACQUEI** esperti esploreranno i fondali per individuare e raccogliere i rifiuti, mentre altre squadre di volontari aiuteranno lavorando in appoggio sulle barche e a terra.

**UNA PULIZIA** straordinaria di Capotaormina Mare, una delle spiagge più belle della Sicilia, è stata organizzata dalla Capitaneria di Porto di Taormina Mare in collaborazione con il Comune di Taormina Mare e il Consorzio Lamma.

## Autorità, è l' ora delle scelte

Due comitati di gestione con decisioni 'pesanti' da prendere

di ANTONIO FULVI DUE convocazioni del comitato di gestione del sistema portuale livornese, con altrettanto importanti decisioni da prendere. La prima riunione sarà venerdì prossimo, e sarà dedicata sia al porto livornese che a quello di Piombino. La seconda, entro l' ultima settimana di giugno, avrà tutti i temi livornesi più urgenti all' ordine del giorno, compresa la tante volte rinviata pianificazione degli accosti ro/ro in Darsena Toscana.

COMINCIAMO con la riunione di venerdì. Il primo nodo da sciogliere è la nomina del nuovo segretario generale dell' Authority, così come da accordi presi al subentro di Gabriele Gargiulo a Massimo Provinciali. Gargiulo, che è alla vigilia del pensionamento, torna a dirigere (per poche settimane ormai) la sua direzione della comunicazione e lascia il posto - se il comitato darà l' ok, cosa che peraltro appare scontata - a Simone Gagliani, attuale responsabile della direzione economia e ufficio legale.

Parallelamente, sarà nominato segretario per gli affari specifici del porto di Piombino il dirigente locale Claudio Capuano, già responsabile del settore infrastrutture. Come indiretta conseguenza, Gargiulo verrà anche sostituito nel Cda dell' interporto Vespucci di Guasticce, dove era subentrato a Provinciali nella vicepresidenza, dopo il provvedimento della Procura della Repubblica che ha sospeso quest' ultimo da ogni incarico.

I nuovi assetti dovrebbero consentire al commissario **Pietro Verna** di operare con una più sicura prospettiva temporale, in attesa che scada a fine agosto l' interdizione di Corsini; salvo non intervenga a definire la conclusione dell' amara vicenda del commissariamento la corte di Cassazione, cui Corsini ha fatto ricorso.

PER PIOMBINO la riunione di venerdì dovrebbe fare il punto anche su un tema molto controverso: la concessione delle banchine necessarie al funzionamento del cantiere di Pin (Piombino o industrie marittime), sulle quali ha però presentato un progetto di terminal di sbarco auto anche il gruppo Onorato. Una decisione è indispensabile per capire il futuro di entrambe le iniziative.

NELLA seconda riunione del comitato di gestione dell' autorità portuale si parlerà di Livorno, con il definitivo rinnovo della concessione al terminal Lorenzini & C della sponda est, sulla quale si è espressa positivamente anche la recente commissione consultiva. Salvo che Vestra non ritenga opportuno concedere il rinnovo già venerdì prossimo, ottemperando immediatamente al "suggerimento" della consultiva.

IL TELEGRAFO MERCOLEDÌ 5 GIUGNO 2019 CRONACA LIVORNO 5

### LA CITTA' E IL MARE

## Autorità, è l'ora delle scelte

Due comitati di gestione con decisioni 'pesanti' da prendere

**ANTONIO FULVI**

**DUE** convocazioni del comitato di gestione del sistema portuale livornese, con altrettanto importanti decisioni da prendere. La prima riunione sarà venerdì prossimo, e sarà dedicata sia al porto livornese che a quello di Piombino. La seconda, entro l' ultima settimana di giugno, avrà tutti i temi livornesi più urgenti all' ordine del giorno, compresa la tante volte rinviata pianificazione degli accosti ro/ro in Darsena Toscana.

**COMINCIAMO** con la riunione di venerdì. Il primo nodo da sciogliere è la nomina del nuovo segretario generale dell' Authority, così come da accordi presi al subentro di Gabriele Gargiulo a Massimo Provinciali. Gargiulo, che è alla vigilia del pensionamento, torna a dirigere (per poche settimane ormai) la sua direzione della comunicazione e lascia il posto - se il comitato darà l' ok, cosa che peraltro appare scontata - a Simone Gagliani, attuale responsabile della direzione economia e ufficio legale.

Parallelamente, sarà nominato segretario per gli affari specifici del porto di Piombino il dirigente locale Claudio Capuano, già responsabile del settore infrastrutture. Come indiretta conseguenza, Gargiulo verrà anche sostituito nel Cda dell' interporto Vespucci di Guasticce, dove era subentrato a Provinciali nella vicepresidenza, dopo il provvedimento della Procura della Repubblica che ha sospeso quest' ultimo da ogni incarico.

I nuovi assetti dovrebbero consentire al commissario **Pietro Verna** di operare con una più sicura prospettiva temporale, in attesa che scada a fine agosto l' interdizione di Corsini; salvo non intervenga a definire la conclusione dell' amara vicenda del commissariamento la corte di Cassazione, cui Corsini ha fatto ricorso.

PER PIOMBINO la riunione di venerdì dovrebbe fare il punto anche su un tema molto controverso: la concessione delle banchine necessarie al funzionamento del cantiere di Pin (Piombino o industrie marittime), sulle quali ha però presentato un progetto di terminal di sbarco auto anche il gruppo Onorato. Una decisione è indispensabile per capire il futuro di entrambe le iniziative.

NELLA seconda riunione del comitato di gestione dell' autorità portuale si parlerà di Livorno, con il definitivo rinnovo della concessione al terminal Lorenzini & C della sponda est, sulla quale si è espressa positivamente anche la recente commissione consultiva. Salvo che Vestra non ritenga opportuno concedere il rinnovo già venerdì prossimo, ottemperando immediatamente al "suggerimento" della consultiva.

**LA SCELTA**  
Il primo nodo da sciogliere è la nomina del segretario Touchera e Gagliani

**CONFININDUSTRIA**  
Decreto Dignelli e le nuove regole per i lavoratori

**NOMADI**  
per il Monte Pisano

**PER PIOMBINO** la riunione di







## L' INIZIATIVA PARCO E CAPITANERIA INSIEME, IN ACQUA SUB E SCIENZIATI

### Meloria senza plastica, il robot pulirà i fondali

LA MELORIA senza plastica è l' obiettivo della giornata di pulizia straordinaria dei fondali dell' area marina protetta davanti a Livorno, promossa per l' 8 giugno dal Parco Migliarino San Rossore Massaciuccoli e dalla capitaneria di porto con il patrocinio del Comune di Livorno e il supporto operativo della cooperativa labronica Aplysia. Gruppi di subacquei esperti esploreranno i fondali per individuare e raccogliere i rifiuti mentre squadre di volontari aiuteranno dalle barche e a terra. Decine saranno le persone che parteciperanno e che concentreranno la loro azione nell' area interessata il gennaio scorso dall' incaglio di un' imbarcazione da diporto, che poi fu rimossa. I partecipanti rimuoveranno i rifiuti che troveranno, come sacchetti ed altri oggetti di plastica, pezzi di legno e altri materiali che inquinano le acque. Parteciperanno i sub dei vigili del fuoco di Livorno, il Centro di Biologia marina livornese, il Porto di Pisa, primo porto plastic-free d' Italia, i centri diving locali e numerosi circoli nautici. In acqua scenderà anche il robot-granchio dell' istituto di Biorobotica della Scuola Sant' Anna di Pisa, in grado di muoversi sul fondale, individuando plastiche e microplastiche e raccogliercle. Tutti i rifiuti raccolti verranno smistati e smaltiti in collaborazione con l' **Autorità di Sistema Portuale** di Livorno.

10 CRONACA PISA  
TUTTOPISA

### Il Gioco del Ponte in un video

Confesercenti: «Un nuovo strumento di promozione turistica»



**INIZIATIVA** La presentazione del video-confesercenti, Comune di Livorno e Capitaneria di Porto

**LUTTO** E' morto il costruttore Paolo Bianchi

**INIZIATIVA** Il centro di Biologia marina livornese

**COME SCARICARE** Basta collegarsi ai canali YouTube di Terra di Pisa e Confesercenti

**PER** l'occasione, promulgata una delibera di Giunta comunale. Il sindaco Bruno, ha parlato di un video-confesercenti, Comune di Livorno e Capitaneria di Porto

**LA MELORIA** senza plastica è l'obiettivo della giornata di pulizia straordinaria dei fondali dell'area marina protetta davanti a Livorno, promossa per l'8 giugno dal Parco Migliarino San Rossore Massaciuccoli e dalla capitaneria di porto con il patrocinio del Comune di Livorno e il supporto operativo della cooperativa labronica Aplysia.

**LIVORNALI** INTERVIENE IL GOVERNATORE E MAZZEO: «INERMI DINFRONTO»

**Spagge di ghiaia, Rossi: «Interventi finanziati»**

**LA POLONICA** Sono ancora da esplorare «M&C» e Domus che ogni si è attivato per fare i lavori

**SUL TRAI** Accanto alle di posizione della Regione. Entro il 2020, il progetto di legge di bilancio della giunta regionale, il Comune di Pisa, a seguito del decreto di legge n. 10 del 2018, ha approvato il progetto di legge n. 10 del 2018, che prevede la creazione di un fondo di riserva per la gestione delle opere di manutenzione ordinaria e straordinaria.



# Il Tirreno (ed. Viareggio)

Livorno

piano regolatore portuale

## I lavoratori Azimut: «In Darsena Lucca resti la destinazione produttiva»

VIAREGGIO. Il caso del cantiere Azimut costruito in Darsena Lucca era stato sollevato dal segretario generale della Fiom-Cgil della provincia di Lucca, Mauro Rossi, attraverso le pagine del Tirreno. In sede di presentazione delle linee guida della variante al Piano regolatore portuale in sede di commissione consultiva dell' **Autorità portuale** era saltato fuori l'intento di fare un passo indietro rispetto alla destinazione produttiva del cantiere Azimut in darsena Lucca. Oggi a prendere posizione è l'assemblea dei lavoratori e delle lavoratrici di Azimut Benetti, che «considera preoccupante che si stia pensando di adottare una variante al Piano regolatore **portuale** di Viareggio che prevede il cambio di destinazione all' area, all' interno della Darsena Lucca, in cui insiste un capannone in concessione a Benetti. Questa area, che oggi è occupata da tre imbarcazioni in costruzione, è sempre stata a destinazione produttiva e tale deve rimanere, se non si vuol mettere in discussione il lavoro e l' occupazione».

I lavoratori si rivolgono ad **Autorità portuale**, Comune di Viareggio e Regione Toscana: «Vorremo che spiegassero il perché di questa intenzione e quali sono le reali finalità ma vorremmo anche che la Direzione aziendale facesse sentire con forza la propria volontà e la sua opposizione a questa previsione».

I lavoratori Azimut Benetti, continua la nota diffusa dopo l' assemblea che si è tenuta ieri, «vivono già da troppi mesi una situazione di incertezza e di preoccupazione circa il loro futuro produttivo e occupazionale, dovuta alle ricorrenti voci (seppur sempre smentite...) di possibili vendite e di crescente sbilanciamento dell' azienda a favore del sito di Livorno. Non vorremmo che l' ipotesi di cambio di destinazione del capannone di Darsena Lucca favorisse ulteriormente questo sbilanciamento. Sarebbe un danno enorme non solo per noi lavoratori ma per tutta la città di Viareggio».

Nei primi giorni del mese di luglio l' **Autorità portuale** regionale del segretario Fabrizio Morelli potrebbe presentare pubblicamente il lavoro dei progettisti e la Variante nel suo complesso. Sarà chiaro allora chi sarà uscito vincitore dalla "guerra" degli spazi portuali, specchi acquei e banchine compresi.

-D.F.  
BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

**Niente arselle in tavola per un cavillo burocratico**  
Per mettere in funzione l'impianto di inaschettamento maluschi altifico serve il disegno di un tecnico della porzione di mercato in cui è collocato

**Lavoratori Azimut: «In Darsena Lucca resti la destinazione produttiva»**

**Aprire la "nuova" Orsa Domani l'inaugurazione con Massimo Barsotti**

**Pasquimucci: «Valori comuni per il voto 2020»**



# La Nazione (ed. Viareggio)

Livorno

## Buferà sull' area Azimut-Benetti

Da cantiere a polo tecnologico: la Fiom insorge, ma Alberici frena

«NELLE CARTE del nuovo piano regolatore portuale l' Authority vuole cambiare la destinazione produttiva dell' Azimut Benetti, ne hanno discusso anche in una riunione ed era presente Mauro Rossi. Noi diciamo no, Regione, comune e azienda dicano che intendono fare». Così il segretario generale Fiom Cgil, Massimo Braccini, apre il braccio di ferro che riguarda moltissimi lavoratori nautici viareggini.

L' ASSEMBLEA dei lavoratori di Azimut Benetti ha definito «preoccupante l' idea di adottare una variante al Piano Regolatore Portuale che prevede il cambio di destinazione all' area, all' interno della Darsena Lucca, in cui insiste un capannone in concessione a Benetti.

Questa area è occupata da tre imbarcazioni in costruzione, è sempre stata a destinazione produttiva e tale deve rimanere». La preoccupazione è maggiore a fronte del sempre maggior impegno di Azimut sul polo produttivo di Livorno. lavoro e l' occupazione. «Vorremmo - aggiungono i lavoratori nel documento post assemblea - che la Direzione Aziendale facesse sentire con forza la propria volontà e la sua opposizione a questa previsione. I lavoratori Azimut Benetti vivono già da troppi mesi una situazione di incertezza e di preoccupazione circa il loro futuro produttivo e occupazionale, dovuta alle ricorrenti voci, seppur sempre smentite, di possibili vendite e di crescente sbilanciamento dell' azienda a favore del sito di Livorno.

Non vorremmo che l' ipotesi di cambio di destinazione del capannone di Darsena Lucca favorisse ulteriormente questo sbilanciamento».

NEL COMITATO portuale però c' è anche il comune di Viareggio, rappresentato dal vicesindaco Valter Alberici, che spiega: «La bozza della Port Authority e gli elaborati dell' architetto incaricato dalla Regione prevedono nell' area Azimut-Benetti un polo tecnologico e uno spazio per l' innovazione.

L' amministrazione comunale è favorevole, in generale, all' innovazione tecnologica, ma riteniamo anche che le aziende debbano usare gli specchi acquei per la produzione. Il sindacato siede nel comitato consultivo della Port Authority e ha visto una bozza del nuovo regolamento. E' una bozza su cui si deve ancora cominciare a ragionare, ogni ipotesi è da discutere, e poi comunque ci saranno le osservazioni. Questa modifica della destinazione d' uso è un' ipotesi fatta dal pianificatore, il comune invece dice di non smantellare le aree produttive. Se la Regione ritiene di cambiarne alcune, dica dove spostare queste aree produttive già esistenti. L' amministrazione comunale vuole il mantenimento della capacità produttiva dei cantieri a Viareggio, e comunque sull' intero pacchetto del piano regolatore portuale ci dovranno essere incontri con tutta la città».

# L'Avvisatore Marittimo

Piombino, Isola d' Elba

## Piombino, Pim si allarga Più spazi per il cantiere

*L'Authority consegna altre aree di piazzale all'azienda «Avvio immediato dei lavori e opportunità di occupazione»*

L'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Settentrionale ha consegnato ulteriori spazi di piazzale a Piombino (Livorno) per il cantiere navale di Piombino industrie marittime (Pim). Gli spazi, spiega una nota di Pim, sono necessari per la collocazione delle vasche di raccolta delle acque e funzionali «all'immediata partenza delle attività lavorative. Con questo atto Pim spiega una nota è ora nelle condizioni di poter formalizzare gli incarichi che verranno affidati prevalentemente a ditte locali per l'immediato avvio dei lavori». Successivamente, sarà consegnato il terzo e ultimo lotto di aree di recente completamento, per le quali si attende l'imminente collaudo e che «completeranno la totalità delle superfici attese». Soddisfazione è stata espressa dall'ad di Pim, Valerio Mulas: l'atto sottoscritto ieri «ci consente finalmente di avviare opportunità di occupazione diretta e indiretta e premia la determinazione di tutti i soggetti coinvolti nel perseguire un progetto industriale caratterizzato da un lungo e complesso iter procedurale e autorizzativo. Si vedono così anche confermati, con un importante rapporto fra occupati e metri quadri, lo spirito e gli obiettivi di reindustrializzazione del nuovo porto di Piombino che Governo, Regione Toscana e tutti gli altri soggetti si erano prefissati accompagnandoli anche con rilevanti finanziamenti pubblici». Le prossime fasi operative prevedono «la dotazione dei servizi indispensabili e le strutture necessarie per consentire a Pim di confermare l'impegno per la realizzazione di una prima importante struttura navale pari a circa 1.800 tonnellate, la cui fase di ingegnerizzazione è già partite. Parallelamente si procederà con la realizzazione del capannone B e con la demolizione dei cassoni della ex Concordia».

**Grandi carrier uniti in tre iniziative per lo shipping 4.0**  
Si allargano la Digital association e Tradelens, Maersk raggiunge Cma-Cgm e Msc in Traxens

**Piombino, Pim si allarga Più spazi per il cantiere**  
L'Authority consegna altre aree di piazzale all'azienda «Avvio immediato dei lavori e opportunità di occupazione»

**L'Authority consegna altre aree di piazzale all'azienda**  
«Avvio immediato dei lavori e opportunità di occupazione»

## Nuovi spazi a PIM

PIOMBINO E finalmente l'**Autorità** di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale ha consegnato ulteriori spazi di piazzale nel cantiere navale di Piombino Industrie Marittime (PIM). Gli spazi dice una nota di PIM sono necessari per la collocazione delle vasche di raccolta delle acque per successivo trattamento, e funzionali all'immediata partenza delle attività lavorative. Con questo atto, PIM è ora nelle condizioni di poter formalizzare gli incarichi che verranno affidati prevalentemente a ditte locali per l'immediato avvio dei lavori. Successivamente, sarà effettuata la consegna del terzo e ultimo lotto di aree di recente completamento e per le quali si attende l'imminente collaudo. Trattasi di quelle superfici che, previste nell'Atto di sottomissione già sottoscritto da PIM e richiamate nello stesso verbale di consegna, completeranno la totalità delle superfici attese. Siamo estremamente soddisfatti poiché l'atto sottoscritto nella giornata di ieri ci consente finalmente di avviare opportunità di occupazione diretta e indiretta e premia la determinazione di tutti i soggetti coinvolti nel perseguire un progetto industriale caratterizzato da un lungo e complesso iter procedurale e autorizzativo commenta Valerio Mulas, amministratore delegato della PIM. Si vedono così anche confermati, con un importante rapporto fra occupati e metri quadri, lo spirito e gli obiettivi di reindustrializzazione del nuovo porto di Piombino che il Governo, la Regione Toscana e tutti gli altri soggetti si erano prefissati accompagnandoli anche con rilevanti finanziamenti pubblici. Le prossime fasi operative prevedono la dotazione dei servizi indispensabili come energia, acqua e gas e le strutture necessarie per consentire a PIM di confermare l'impegno per la realizzazione di una prima importante struttura navale pari a circa 1.800 tonnellate, la cui fase di ingegnerizzazione è già partite. Parallelamente si procederà con la realizzazione del Capannone B e con la demolizione dei cassoni della ex Concordia. PIM confida inoltre conclude la nota che possano presto essere risolti anche altri dettagli non trascurabili quali l'accesso e la viabilità per raggiungere il sito.

The screenshot shows the website 'LA GAZZETTA MARITTIMA' with the article 'Nuovi spazi a PIM' dated 5 giugno 2019. The article text is partially visible, matching the main text on the left. The website layout includes a navigation bar, a main content area with a photo of Valerio Mulas, and a sidebar with various advertisements and logos such as FEDESPEDE, PORTO LIVORNO, LE NAVI, CONSORZI LOGISTICI, PERCAM, ASSIMA, MDC, and Stock.

### TiCiPorto sul filo, rischia di saltare «Colpa della burocrazia». «No, tua»

La manifestazione più attesa dell'estate diventa un giallo. Mancano documenti imposti dalla normativa Capannelli: «Speriamo di farcela». L' Authority: «Applichiamo le regole, vogliamo agevolare le pratiche»

IL CASO ANCONA In teoria, l' inaugurazione è prevista per metà giugno. In pratica, l' evento potrebbe slittare, se non addirittura saltare. Dopo tre anni di successi, il TiCiPorto è clamorosamente a rischio. Questioni di carattere normativo-burocratico paralizzano l' organizzazione della kermesse più attesa dell' estate. «La situazione è in stand-by, speriamo di sbloccarla, siamo fiduciosi», dice Gabriele Capannelli di Bontà delle Marche, ideatore del Festival al porto antico divenuto un appuntamento fisso per gli anconetani, con numeri in costante crescita.

Il rischio di stop Ma più passano i giorni, più si fa concreto il pericolo che l' evento possa essere, se non annullato, quantomeno posticipato.

La programmazione è definita, ma congelata: senza il via libera delle autorità competenti, per gli organizzatori è impossibile confermare date, ospiti e accordi con i subconcessionari. Dipende dai tempi della burocrazia, mancano documenti supplementari, imposti dalla normativa, che la società promotrice dell' evento sta cercando di produrre in fretta e furia. Una corsa contro il tempo. E di tempo, da metà gennaio quando è stata presentata l' istanza per la concessione demaniale marittima dell' area da circa 3mila mq, ne è passato parecchio. Il 14 febbraio l' **Autorità portuale**, tramite il segretario generale avv.

Matteo Paroli, ha reso pubblica la richiesta di concessione della società Bontà delle Marche Sas per Ti Ci Porto per 90 giorni (da metà giugno a metà settembre), invitando chi fosse interessato a presentare entro un mese osservazioni e opposizioni.

L' altra richiesta È pervenuta la domanda di un concorrente, la società di comunicazione e marketing Mediadox Srls, con sede a Roma: dopo la procedura di comparazione, è stata respinta l' istanza per carenza di elementi e, a metà aprile, è stato avviato il rilascio della concessione a Bontà delle Marche.

«La domanda è stata istruita, ma non compimento per mancanza di documenti e di alcuni versamenti - spiega l' avvocato Paroli -. Il percorso ha subito un' interruzione ma, ricevuto quanto richiesto, è stato portato a compimento il 30 maggio, giorno in cui i nostri uffici hanno comunicato alla società promotrice la prosecuzione dell' istruttoria, formalizzando la concessione demaniale per un anno, previa presentazione di altri documenti, come prescritto da normative inderogabili.

Appena li riceveremo, procederemo alla sottoscrizione dell' atto di concessione».

Per il quale è necessario il parere del Comitato di gestione dell' **Autorità portuale** che si riunirà il 19 giugno «ma, in via del tutto eccezionale, siamo in condizione di anticipare il rilascio della concessione nelle more del Comitato per evitare di consumare altro tempo».

I tempi stretti L' Authority è dunque disposta a dare l' ok senza attendere il 19 giugno, a patto che Bontà delle Marche riesca a produrre rapidamente la documentazione supplementare, in particolare il certificato antimafia. «Quando sono coinvolte altre amministrazioni dello Stato, capitano dilazioni di tempi non imputabili al nostro ente - precisa l' avv. Paroli -. Sono questioni normative. Il nostro interesse non è creare problemi, ma rispettare la legge e agevolare le pratiche: stiamo facendo di tutto perché la procedura arrivi a buon fine il prima possibile». Ma perché in passato per Ti Ci Porto è filato tutto liscio?

«La procedura era diversa - risponde il segretario generale -. Stavolta la domanda di concessione è stata formulata dalla società interessata e sono emerse situazioni che hanno coinvolto altre amministrazioni e che due anni fa non si erano presentate». Ecco perché TiCiPorto resta appeso a un filo, col rischio che l' estate dorica perda la sua kermesse in riva al mare.

Stefano Rispoli © RIPRODUZIONE RISERVATA.



# Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

## L' Arco perde pezzi: arrivano gli esperti

Dopo la denuncia del Carlino, Autorità portuale e Soprintendenza si attivano

di PIERFRANCESCO CURZI ARCO DI TRAIANO violato e danneggiato, **Autorità portuale** di Ancona e Soprintendenza Unica delle Marche si attivano. Nel giorno della denuncia, da parte del Carlino, del cedimento di un pezzo di ornamento della volta dell' Arco del II sec. Dc, i restauratori della Soprintendenza hanno iniziato l' intervento per eliminare le scritte tracciate da ignoti vandali nell' agosto 2018. Coi tempi tecnici che caratterizzano purtroppo determinati interventi, i tecnici sono entrati in azione ieri, ma è probabile che il grosso del restauro debba ancora venire dopo il cedimento del pezzo di marmo.

TEMPI TECNICI legati a competenze e finanziamento, garantito dall' Authority che negli ultimi anni ha investito quasi un milione di euro per interventi legati ai monumenti in ambito **portuale**.

Certo appare abbastanza curioso che per un danneggiamento avvenuto dieci mesi fa, l' intervento sia stato calendarizzato così in ritardo. La ripulitura del marmo dalle scritte con i pennarelli è un intervento da poche centinaia di euro, diverso sarà il discorso per la parte che si è staccata, dove ci sarà tecnicamente da lavorare più a fondo. Previsti dunque tempi lunghi e un investimento più cospicuo.

Ancora incertezza sulla dinamica dell' episodio. L' atto vandalico non esce ancora dalle ipotesi dopo il sopralluogo degli esperti ieri mattina. In un primo momento era sembrato abbastanza certo che a provocare il crollo fosse stata un' infiltrazione d' acqua o comunque la conseguenza diretta del maltempo, delle precipitazioni delle settimane scorse e il passaggio repentino da temperature invernali ad estive nel giro di pochissimi giorni.

Ora la certezza che si tratti di un episodio naturale legato a fattori esterni non è più così certo. Come accennato prima, ieri mattina una delegazione di tecnici della Soprintendenza dei beni Culturali delle Marche, guidata dalla dottoressa Ciucarelli, referente della parte archeologica, ha effettuato un sopralluogo. La notizia pubblicata dal Carlino ha, di fatto, informato anche gli uffici di Piazza del Senato. Nel frattempo è partito l' intervento di ripulitura delle scritte. Un giorno soltanto non basterà. Ieri sulle parti scarabocchiate è stato applicato un gel speciale per un primo trattamento a cui ne faranno seguito degli altri nei prossimi giorni. Gel e acqua spruzzata sulle parti con il passaggio di una speciale spugna in grado di eliminare il nero del pennarello senza danneggiare la superficie marmorea.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

MONEDDICI 3 GIUGNO 2019 | **Il Resto del Carlino** | ANCONA PRIMO PIANO 3

**DOMANI L'INAUGURAZIONE DELLA NUOVA ILLUMINAZIONE DEL CAMPANILE DELLA CHIESA DEL SACRAMENTO**

**L'Arco perde pezzi: arrivano gli esperti**  
Dopo la denuncia del Carlino, Autorità portuale e Soprintendenza si attivano

**PIERFRANCESCO CURZI**  
ARCO DI TRAIANO violato e danneggiato. Soprintendenza Unica delle Marche si attiva. Nel giorno della denuncia, da parte del Carlino, del cedimento di un pezzo di ornamento della volta dell' Arco del II sec. Dc, i restauratori della Soprintendenza hanno iniziato l' intervento per eliminare le scritte tracciate da ignoti vandali nell' agosto 2018. Coi tempi tecnici che caratterizzano purtroppo determinati interventi, i tecnici sono entrati in azione ieri, ma è probabile che il grosso del restauro debba ancora venire dopo il cedimento del pezzo di marmo.

**TEMPI TECNICI** legati a competenze e finanziamento, garantito dall' Authority che negli ultimi anni ha investito quasi un milione di euro per interventi legati ai monumenti in ambito portuale.

Certo appare abbastanza curioso che per un danneggiamento avvenuto dieci mesi fa, l' intervento sia stato calendarizzato così in ritardo. La ripulitura del marmo dalle scritte con i pennarelli è un intervento da poche centinaia di euro, diverso sarà il discorso per la parte che si è staccata, dove ci sarà tecnicamente da lavorare più a fondo. Previsti dunque tempi lunghi e un investimento più cospicuo.

Ancora incertezza sulla dinamica dell' episodio. L' atto vandalico non esce ancora dalle ipotesi dopo il sopralluogo degli esperti ieri mattina. In un primo momento era sembrato abbastanza certo che a provocare il crollo fosse stata un' infiltrazione d' acqua o comunque la conseguenza diretta del maltempo, delle precipitazioni delle settimane scorse e il passaggio repentino da temperature invernali ad estive nel giro di pochissimi giorni.

Ora la certezza che si tratti di un episodio naturale legato a fattori esterni non è più così certo. Come accennato prima, ieri mattina una delegazione di tecnici della Soprintendenza dei beni Culturali delle Marche, guidata dalla dottoressa Ciucarelli, referente della parte archeologica, ha effettuato un sopralluogo. La notizia pubblicata dal Carlino ha, di fatto, informato anche gli uffici di Piazza del Senato. Nel frattempo è partito l' intervento di ripulitura delle scritte. Un giorno soltanto non basterà. Ieri sulle parti scarabocchiate è stato applicato un gel speciale per un primo trattamento a cui ne faranno seguito degli altri nei prossimi giorni. Gel e acqua spruzzata sulle parti con il passaggio di una speciale spugna in grado di eliminare il nero del pennarello senza danneggiare la superficie marmorea.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

**«Colpa dello smog e con le navi peggiorerà»**  
Italia Nostra punta il dito sui giganti del mare: «Il meteo non c'entra»

**INQUINAMENTO** colpevole è lo smog. Italia Nostra denuncia il degrado del porto di Ancona e il cedimento di un pezzo di marmo dell'Arco di Traiano. Il presidente dell'associazione, Luigi Scipari, è in visita al porto di Ancona per verificare lo stato di conservazione dei monumenti. «Il meteo non c'entra», dice Scipari, «la colpa è dello smog e delle navi che inquinano il mare».

**VALLABRE IN VIA INDIPENDENZA VIGILI DEI FUOCHI E POLIZIA LOCALE**  
Crollano comicioni, sfiorati alcuni passanti

**IL SENATORE CROCI**  
in presenza di cinque donne e le navi



# Il Resto del Carlino (ed. Bologna)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

## ANCONA CEDIMENTO DI UN PEZZO: ANCORA DA CHIARIRE LA DINAMICA

### Arco, restauratori al lavoro per eliminare le scritte

ANCONA ARCO DI TRAIANO violato e danneggiato, **Autorità portuale** di Ancona e Soprintendenza Unica delle Marche si attivano. Nel giorno della denuncia, da parte del Carlino, del cedimento di un pezzo di ornamento della volta dell' Arco, i restauratori della Soprintendenza hanno iniziato l'intervento per eliminare le scritte tracciate da ignoti nell' agosto 2018. Coi tempi tecnici che caratterizzano purtroppo determinati interventi, i tecnici sono entrati in azione ieri, ma è probabile che il grosso del restauro debba ancora venire dopo il cedimento del pezzo di marmo. Tempi tecnici legati a competenze e finanziamento, garantito dall' Authority che negli ultimi anni ha investito quasi un milione di euro per interventi legati ai monumenti in ambito **portuale**. La ripulitura del marmo dalle scritte è un intervento da poche centinaia di euro, diverso sarà il discorso per la parte che si è staccata, dove ci sarà da lavorare più a fondo. Incertezza sulla dinamica dell' episodio: l' atto vandalico non esce ancora dalle ipotesi dopo il sopralluogo degli esperti.

PATRIMONIO IN PERICOLO **CEV** **REPORTAGE** 17

### L'arte razzziata torna in chiese e musei

Bologna, 151 opere recuperate nel 2018 dai carabinieri: «Alcune sparite da un secolo»

**LA LETTERA DI ROMA**  
Mubutu dopo il 1942 nel Conservatorio di Bologna, stava per essere venduta all'asta

**LA STATUETTA SPAGNA**  
La piccola figura Ushabti, ritrovata in un cimitero fascista, era sparita dal museo civico di Modena

**YEMASCA**  
Il cimitero dei Reali, a Bologna, è stato restaurato. A sinistra, l'altare "Trasporto del re" di Luigi Biondi

**CEPOTOLERA**  
Un Atlante del 1570 pronto per 50mila euro

**ALTRI OPERE**  
L'Arco di Traiano di Ancona è stato restaurato. A sinistra, il marmo ceduto nel 2018

**ANCONA CEDIMENTO DI UN PEZZO: ANCORA DA CHIARIRE LA DINAMICA**  
Arco, restauratori al lavoro per eliminare le scritte

**ANCONA CEDIMENTO DI UN PEZZO: ANCORA DA CHIARIRE LA DINAMICA**  
Arco, restauratori al lavoro per eliminare le scritte

**ARCO DI TRAIANO** è il simbolo di Ancona, la città portuale di Ancona e Soprintendenza Unica delle Marche si attivano. Nel giorno della denuncia, da parte del Carlino, del cedimento di un pezzo di ornamento della volta dell' Arco, i restauratori della Soprintendenza hanno iniziato l'intervento per eliminare le scritte tracciate da ignoti nell' agosto 2018. Coi tempi tecnici che caratterizzano purtroppo determinati interventi, i tecnici sono entrati in azione ieri, ma è probabile che il grosso del restauro debba ancora venire dopo il cedimento del pezzo di marmo. Tempi tecnici legati a competenze e finanziamento, garantito dall' Authority che negli ultimi anni ha investito quasi un milione di euro per interventi legati ai monumenti in ambito portuale. La ripulitura del marmo dalle scritte è un intervento da poche centinaia di euro, diverso sarà il discorso per la parte che si è staccata, dove ci sarà da lavorare più a fondo. Incertezza sulla dinamica dell' episodio: l' atto vandalico non esce ancora dalle ipotesi dopo il sopralluogo degli esperti.



## Autorità di sistema in Comune «Presto il piano regolatore»

ORTONA. Si è tenuto in Comune un incontro operativo per rilanciare i piani di sviluppo dello scalo portuale. Al tavolo di lavoro hanno partecipato l'amministrazione comunale e l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale per verificare i programmi di sviluppo previsti sul porto di Ortona. Il confronto, sollecitato dal Comune, ha visto la partecipazione del presidente dell'autorità, **Rodolfo Giampieri**, e del presidente del comitato porto di Ortona, Davide Tucci. La riunione ha ribadito l'interesse a intensificare i piani di sviluppo e gli investimenti previsti dall'Autorità di sistema portuale di Ancona per dare piena operatività allo scalo ortonese. In particolare il presidente **Giampieri** ha sottolineato che sul versante strategico è stata avviata la progettazione per un piano regolatore di sistema che inglobi tutti i porti gestiti dall'autorità di Ancona, uno strumento di programmazione e sviluppo importante che è già stato affidato per la sua elaborazione a uno studio associato. Tra le richieste fatte dall'amministrazione comunale, sarà presto istituita la presenza di un presidio dell'Autorità nella stessa area portuale ortonese che possa seguire con più continuità le attività. Tra i lavori già eseguiti o in fase di affidamento sono previsti 80mila euro per la manutenzione del manto stradale e della segnaletica, un intervento urgente sulla pubblica illuminazione e un progetto di 800mila euro per la manutenzione e il posizionamento di nuove scogliere a protezione del molo nord e del muro paraonde. Opere che si sommano ad altre già realizzate, come ad esempio il consolidamento della statua di San Tommaso. Il lavoro di riqualificazione dello scalo ortonese passa attraverso la manutenzione delle strutture portuali ma anche con l'allestimento di arredi funzionali agli approdi crocieristici, come strutture di accoglienza e servizi igienici che saranno realizzati a ridosso del molo martello. «L'incontro è stato chiesto dall'amministrazione comunale», dichiara il sindaco Leo Castiglione, «per ribadire la necessità di intensificare i piani di sviluppo sul porto di Ortona. E l'Autorità portuale, tramite il suo presidente **Giampieri**, ha dato piena disponibilità, convinti che il porto di Ortona rappresenti un elemento essenziale nello sviluppo del Sistema portuale del mare Adriatico centrale. Ora chiederemo un incontro con il presidente della Regione, Marco Marsilio», annuncia il primo cittadino, «per condividere i risultati ottenuti e le azioni da intraprendere per dare piena operatività allo scalo e ai suoi operatori, anche nell'ottica della necessità del porto di Ortona per lo sviluppo economico della nostra regione», conclude il sindaco Castiglione. (a.s.) ©RIPRODUZIONE RISERVATA.



### Porto di San Benedetto del Tronto: restauro porzione muro molo nord

SCRITTO DA REDAZIONE

Un intervento di restauro per conservare il muro paraonde del molo nord nel porto di San Benedetto del Tronto. E' quello che ha programmato l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale su una porzione di questo muro, danneggiato nel tempo. L'obiettivo del restauro, con una spesa di 260 mila euro, è il recupero della parte di muro interessata, di una lunghezza di circa 110 metri, per riportarla alle sue condizioni originarie anche per mantenere la giusta memoria storica del manufatto. L'opera venne edificata all'inizio degli anni '30 del secolo scorso e poi largamente ricostruita dopo i danni subiti per i bombardamenti della Seconda guerra mondiale che colpirono San Benedetto del Tronto, in particolare quello del 27 novembre 1943. Per l'intervento, che ha ottenuto il benestare della Soprintendenza, sarà immediatamente avviata la procedura di gara per l'appalto dei lavori. 'La nostra priorità è quella di dotare i porti di competenza dell'Autorità di sistema portuale delle infrastrutture necessarie affinché le attività presenti possano progredire e svilupparsi, creando nuovo lavoro per le imprese stesse ed occupazione - afferma **Rodolfo Giampieri**, presidente Autorità di sistema portuale -, questo vale anche per questo intervento conservativo di un muro che rappresenta simbolicamente la storia del porto e della marineria sambenedettese". 'Dopo una serie di smottamenti subiti dal muro paraonde del molo nord degli anni passati (anno 2015) quello programmato dall'Autorità di sistema portuale è un intervento atteso e auspicato - commenta Anna Casini, vicepresidente della Regione Marche -, l'intervento riporterà l'infrastruttura alla sua originaria funzionalità e garantirà l'incolumità e la sicurezza delle persone. Il porto di San Benedetto costituisce una infrastruttura strategica per la pesca e come tale va mantenuta in efficienza con costanti e periodiche manutenzioni". 'La pesca rappresenta un'importante economia per il nostro territorio - commenta il sindaco di San Benedetto del Tronto, Pasqualino Piunti -, sono fondamentali tutte quelle sinergie che vanno a migliorare le opportunità di lavoro per questo settore, come quella con l'Autorità di sistema portuale sempre presente sul territorio. Il ripristino di questo muro storico consente anche di migliorare la sicurezza dell'infrastruttura ed è un intervento che chiude il cerchio iniziato con la Capitaneria di porto e con l'Autorità di sistema portuale con la decisione di chiudere l'accesso al porto con la sbarra, necessaria per un corretto svolgimento delle attività portuali". L'assessore alle Attività portuali, Filippo Olivieri, ringrazia per la collaborazione l'Autorità di sistema portuale 'sempre attenta alle esigenze del territorio e della pesca locale in modo tale che questa economia possa essere rafforzata nelle sue attività". Leggi anche: Al porto di San Benedetto del Tronto il 17 maggio Italian Port Days San Benedetto del Tronto: al via il progetto 'A pesca di plastica' SAN BENEDETTO DEL TRONTO: FINITO IL DRAGAGGIO IMBOCCATURA PORTO SAN BENEDETTO DEL TRONTO: INIZIATO DRAGAGGIO IMBOCCATURA PORTO DRAGAGGIO PORTO SAN BENEDETTO DEL TRONTO: IL 9 AGOSTO LA PRESENTAZIONE Short URL : <http://www.ilnautilus.it/?p=62305>.



## Da Ancona programmi e prospettive per il turismo nautico in Adriatico

ANCONA Aumentare la riconoscibilità del brand adriatico attraverso iniziative condivise e mirate di promozione. Fare fronte comune per sensibilizzare l'Unione Europea su temi di interesse da sostenere e sviluppare nell'area. Costruire un percorso di azioni finalizzate a individuare la migliore sintesi possibile tra protezione e conservazione delle risorse ambientali ed efficientamento dei processi produttivi. Sono alcuni dei messaggi principali dell'Adriatic Sea Tourism Agenda, una piattaforma aperta e condivisa di idee, soluzioni e iniziative degli operatori del mondo delle crociere, dei traghetti e della nautica per promuovere il turismo via mare in Adriatico. Nella foto: Partner firmatari del progetto Remember. L'iniziativa è stata lanciata nell'ambito della quarta edizione di Adriatic Sea Forum cruise, ferry, sail & yacht, evento ideato e organizzato da Risposte Turismo quest'anno in partnership con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, tenutosi ad Ancona. Gli obiettivi principali dell'Agenda, che punta ad arricchirsi nel tempo di nuovi contributi e riflessioni di chi opera nell'area, sono la condivisione delle priorità di intervento su cui lavorare per consentire all'Adriatico di esprimere pienamente quelle potenzialità che lo contraddistinguono, l'individuazione di possibili aree d'azione per aumentarne la competitività nel panorama turistico internazionale e la sensibilizzazione di tutti i soggetti interessati sulla necessità di lavorare assieme, nel rispetto delle proprie peculiarità, per traguardare nuovi orizzonti di crescita. «Adriatic Sea Tourism Agenda dichiara Francesco di Cesare, presidente Risposte Turismo vuole essere uno strumento di confronto, di condivisione e di creazione per tutti coloro che credono nelle potenzialità del maritime tourism nell'area e vogliono essere parte attiva nella sua crescita futura, sostenibile e rispettosa dei territori e delle comunità che in essi vivono» Tra le azioni realizzabili già individuate dagli operatori, la creazione di una piattaforma riservata alle compagnie di crociera per poter valutare in tempi rapidi la disponibilità di ormeggi dei porti adriatici, il proseguimento del lavoro sull'appeal del traghetto (prodotto e promozione) come elemento di una esperienza di vacanza e non solo come soluzione di trasporto e la condivisione di una strategia comune a supporto della nautica per far fronte alla crescente concorrenza delle aree limitrofe. Di particolare importanza, inoltre, l'innalzamento della professionalità degli operatori portuali coinvolti nella gestione del traffico passeggeri per rispondere a nuove esigenze della clientela. Il documento, che sarà disponibile nei prossimi giorni sul sito [www.adriaticseaforum.com](http://www.adriaticseaforum.com), nasce dall'unione dei risultati di tre tavoli tecnici di lavoro dedicati, rispettivamente, alla crocieristica, ai traghetti e alla nautica, che hanno animato uno dei momenti del forum, coinvolgendo alcuni dei protagonisti della filiera del maritime tourism in Adriatico. Tra i contenuti affrontati nella giornata conclusiva del forum, il posizionamento attuale e le potenzialità di crescita dell'Adriatico nel segmento dei giga yacht, la competitività del business dei traghetti in un mutato quadro dell'offerta di mobilità e trasporto e le novità che potrebbero caratterizzare la crocieristica in Adriatico nel prossimo futuro. L'appuntamento ha inoltre permesso a tutti i partecipanti di aggiornarsi sui programmi europei dedicati all'area e sulla strategia EUSAIR a cinque anni dal suo lancio. Sul tema dell'impegno dell'Unione Europea, la ricognizione effettuata da Risposte Turismo all'interno di Adriatic Sea Tourism Report ha evidenziato come ci siano progetti finanziati in corso dedicati al maritime tourism in Adriatico per un valore complessivo di quasi 20 milioni di euro. Nel corso della giornata conclusiva del forum è stato inoltre firmato il memorandum sul progetto europeo Remember, iniziativa che ha l'obiettivo di valorizzare il patrimonio culturale della fascia adriatica. Numerosi i partner italiani e croati coinvolti: Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Centrale, Università Politecnica delle Marche Dicesa-Dipartimento Costruzioni, Ingegneria civile e Architettura, Autorità di Sistema Portuale competenti per i porti di Ravenna, di Venezia e di Trieste, Autorità Portuali di Dubrovnik e di Zara, Kip-cluster croato logistica, Museo nazionale di Zara, Agenzia di sviluppo di Spalato e Dalmazia. Con Remember saranno realizzati percorsi turistici e interventi di valorizzazione del patrimonio storico e monumentale, che saranno parte di una strategia di promozione congiunta che avrà come target primario le compagnie di crociera. «Il progetto ha una forte dimensione innovativa dice **Rodolfo Giampieri**, presidente Autorità di Sistema Portuale del Mare



Adriatico Centrale, capofila del progetto permetterà di allestire otto musei virtuali nei porti di Ancona, Ravenna, Venezia, Trieste, Fiume, Zara, Spalato, Dubrovnik. Interventi per rendere interattivo il patrimonio monumentale e di conoscenze di ciascun porto. Un'iniziativa coordinata per promuovere un approccio condiviso alla diversificazione turistica dei flussi di passeggeri e crocieristi, e per preservare e promuovere la consapevolezza e l'attrattività dei porti adriatici». «Essere stati partner dell'Adriatic Sea Forum ad Ancona è stata una grande opportunità di apertura verso una visione ancora più europea ed internazionale di tutte le tematiche legate al turismo del mare e alla blue economy prosegue il presidente **Rodolfo Giampieri** temi che ci vedono già protagonisti, crociere, traghetti, nautica, e che fanno parte della nostra strategia complessiva per incrementare e stimolare le opportunità di sviluppo di questi asset affinché abbiano ricadute positive sulla città e su tutto il territorio. Il turismo, infatti, rappresenta un forte fattore educativo, che spinge al cambiamento e alla trasformazione e consente di creare ricchezza economica diffusa.»

## La Grimaldi lancia il mega traghetto eco-sostenibile

PORTO Aumentare i passeggeri delle Autostrade del Mare, abbattendo allo stesso tempo l'impatto ambientale. E' questa la sfida lanciata e vinta dal gruppo Grimaldi, che la scorsa settimana a Barcellona, nel corso di una cerimonia a bordo, ha presentato la nuova Cruise Roma, più grande e più eco-sostenibile. Il traghetto ha ripreso il mare dopo l'intervento di allungamento e restyling dello stabilimento Fincantieri di Palermo, un investimento da 40 milioni, che lo ha reso la prima nave del Mediterraneo a zero emissioni in porto. Un investimento della stessa entità è stato realizzato sulla nave gemella, la cruise Barcelona.

La cruise Roma, operativa sulla linea Civitavecchia-Porto Torres-Barcellona, è stata allungata con l'inserimento di un troncone di 29 metri. Era già uno dei traghetti più grandi mondo per il trasporto di merci e passeggeri, ora misura 254 metri e ha una stazza lorda di circa 63.000 tonnellate. Può ospitare 3.500 passeggeri, 271 auto e 210 mezzi pesanti. L'obiettivo di zero emissioni in porto è stato raggiunto con un impianto di mega batterie al litio della capacità di oltre 5 MWh per alimentare la nave durante le soste. Per la riduzione dell'impatto ambientale e il risparmio energetico, sono stati inoltre installati quattro scrubber per la depurazione dei gas di scarico al fine di abbattere le emissioni di zolfo fino allo 0,1% superando di 5 volte i requisiti previsti dalla nuova normativa in vigore dal 2020 e di ridurre il particolato dell'80%. «Siamo convinti che il futuro sia green e assicuriamo che il Gruppo Grimaldi garantirà il massimo sforzo ha dichiarato il responsabile Guido Grimaldi - affinché i trasporti e la logistica siano sempre più all'avanguardia nella sostenibilità ambientale, nell'innovazione tecnologica e nella sicurezza». Il presidente dell'Autorità di sistema portuale, **Francesco Maria di Majo** (nella foto), ha sottolineato come la nuova cruise «contribuirà alla crescita degli scambi tra l'Italia e la Spagna e mostra come lo sviluppo commerciale si può accompagnare con la compatibilità ambientale».

C. G.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



### Il modello Gesac

## Barbieri alle imprese "Ora aprite i confini a investitori stranieri"

«Bisogna uscire dalla visione napolocentrica, superare i nostri confini e consentire investimenti stranieri, senza innalzare barriere e separazioni. La pretesa di autosufficienza dell' imprenditoria napoletana è un grande limite. Aprire a investitori privati è una possibilità in più che deve essere sapere colta, altrimenti si resta nella situazione di Bagnoli, eterna incompiuta». Roberto Barbieri, amministratore delegato Gesac, mette il dito nella piaga di un vizio tutto napoletano. E lo fa, davanti alla platea folta di industriali riuniti alla Mostra d' Oltremare per l' assemblea annuale, snocciolando i dati del successo Gesac. L' aeroporto di Napoli ha infatti chiuso il 2018 a 9,9 milioni di passeggeri, con un aumento di circa il 16 per cento rispetto allo scorso anno e chiuderà il 2019 con circa 11 milioni di passeggeri. Sono 106 le destinazioni tra nazionali e internazionali collegate a Napoli con volo diretto. « Un network praticamente raddoppiato negli ultimi 5 anni - prosegue Barbieri - Nel 2019- 2020 saranno investiti ben 58 milioni di euro ». Investimenti per adeguamenti infrastrutturali come il polo tecnologico, il terminal merci, le nuove piazzole, l' ampliamento partenze e arrivi, lo sviluppo dell' impianto smistamento bagagli e il fast park. Spiega Barbieri: «Noi abbiamo sfruttato delle opportunità e alla fine siamo stati premiati. Gli investitori stranieri hanno creduto in noi, hanno giudicato la realtà aeroportuale campana interessante. Abbiamo avuto un dialogo corretto con la politica. Questo è il modello per chi fa impresa, non certo la paura dello straniero.

Anche altri settori che aprono agli investitori possono raggiungere il nostro successo».

Barbieri parla del caso Gesac mentre partecipa ad una tavola rotonda sulle infrastrutture con altri manager: Angelo Facchini, direttore gestione reti Italgas, Maurizio Gentile ad e direttore generale Rfi, Massimo Simonini, direttore generale Anas, Pietro Spirito presidente **Autorità portuale** Mar Tirreno Centrale. Nel corso del dibattito, Simonini (Anas) ha rassicurato sul definanziamento dei cantieri, paventato nei giorni scorsi scatenando diverse polemiche. «Non c' è alcun definanziamento - spiega - c' è piuttosto una rimodulazione per dare il massimo sviluppo ai cantieri. Nel piano che conta circa 30 miliardi di euro il 50 per cento è destinato alla manutenzione e questo rappresenta un' inversione di tendenza perché dobbiamo investire di più su ripristino e manutenzione anche perché le nuove opere richiedono tempi più lunghi anche a causa di una normativa farragginosa e complessa che chiede l' approvazione e la verifica dei progetti più volte agli stessi soggetti ». Simonini ha sottolineato come per i finanziamenti del Sud «non c' è stata alcuna riduzione e anzi rappresentano oltre il 50 per cento. Il piano prevede una produzione per 800milioni che significa pavimentare 6100 km, risanare 91 viadotti, numeri che sul territorio si vedono con le opere, sperando che lo Sblocca Cantieri ci dia una mano».



L' ASSEMBLEA Dell' UNIONE INDUSTRIALI DI NAPOLI

### Boccia: «Basta liti, non smontare quanto di buono è stato fatto»

*Sbloccare lavori pubblici e investimenti è sempre più urgente, soprattutto al Sud*

Vera Viola

napoli «I conflitti nel Governo non devono finire per smontare quanto di buono è stato fatto, come lo Sblocca cantieri. Se qualcuno vuole far cadere il Governo lo dica», chiede una visione di Paese, chiede lealtà e senso di responsabilità Vincenzo Boccia, presidente di Confindustria, intervenuto ieri a Napoli all' assemblea annuale dell' Unione industriali.

Quest' anno l' incontro partenopeo pone l' accento su quella che è considerata un' emergenza nazionale e ancor più meridionale: sbloccare investimenti e lavori pubblici per dare ossigeno all' economia in una fase complessa, resa ancor più difficile dalle incertezze della politica. "Infrastrutture materiali e immateriali. Per un futuro di sviluppo della coesione e della competitività del Mezzogiorno" è il tema della giornata, scelto per sollecitare e anche per analizzare investimenti da realizzare e ostacoli da rimuovere. Vito Grassi, presidente degli industriali di Napoli e Campania, chiarisce: «Le infrastrutture sono fondamentali per la crescita del Mezzogiorno. Soltanto per i trasporti e la logistica, l' ultima manovra finanziaria prevede interventi per il Sud pari a 58 miliardi e mezzo nei prossimi dieci anni. Se l' importo fosse ripartito per ciascuno dei dieci anni - fa osservare - il Pil annuo meridionale crescerebbe di 2 punti e mezzo, con la creazione ogni anno di 125 mila posti di lavoro». E ancora: «Bisogna superare la farraginosità delle procedure. E la riserva del 34% a favore del Sud deve essere superata largamente». In sintesi, «Il Mezzogiorno deve tornare al centro delle strategie del Paese».

Un tema su cui si sofferma anche Boccia. «Rilanciare il Mezzogiorno e il Paese perchè abbiano un ruolo centrale nel Mediterraneo e non diventino soltanto una periferia d' Europa». Boccia rilegge i risultati delle recenti elezioni europee: «La forte astensione - dice - ci rivela che c' è una parte del Paese, quella meridionale, che non si aspettava solo l' assistenza e il reddito di cittadinanza come molti hanno sostenuto, ma che si aspettava di più sul fronte del lavoro e dell' occupazione».

Investimenti e infrastrutture possono crearne. Per il governatore della Campania, Vincenzo De Luca, la Regione ha «finanziato opere per più di otto miliardi senza i quali - puntualizza - l' economia regionale sarebbe sprofondata». «Le Zes - osserva Pietro Spirito, Autorità portuale Tirreno centrale - sono ferme in attesa di un modulo per il credito d' imposta». Positiva l' esperienza di Capodichino, primo aeroporto privatizzato: «Aver acquisito risorse dall' estero - racconta Roberto Barbieri, ad di Gesac - ha consentito un piccolo miracolo». Maurizio Gentile (Rfi) ripercorre l' esperienza positiva del commissariamento di Napoli Bari e Palermo-Catania. Carlo Tamburi, direttore di Enel Italia ricorda che «dei 7,8 miliardi di investimenti previsti un terzo va alle regioni del Sud». Cdp, segnala Luca D' Agnese, offre partnership a enti e imprese. Mentre Italgas avvia -ne parla l' ad Paolo Gallo - la digitalizzazione delle reti. In altre parole i progetti ci sono, in molti casi anche le risorse, ma l' attuazione si perde nel corso dei decenni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA.



## Alis a Napoli: intermodalità ed economia dei trasporti

GAM EDITORI

4 giugno 2019 - Si è svolto presso la Stazione Marittima del **Porto di Napoli** il workshop tecnico su "**PORTO-CITTA'/INTERMODALITA'-ECONOMIA DEI TRASPORTI**" coordinato da ALIS nell'ambito del Seminario internazionale "Una governance collaborativa per la relazione **porto-città**", organizzato da RETE, che ha visto la presenza di numerosi delegati provenienti da Italia, Spagna, Olanda, Argentina e Cile. "ALIS, che riunisce imprese leader nel settore del trasporto intermodale e della logistica, - ha dichiarato il Vice Direttore Generale Antonio Errigo nel suo intervento introduttivo - garantisce e garantirà sempre maggiore impegno per favorire la competitività delle città portuali nello scenario internazionale, e per farlo riteniamo necessaria una profonda sinergia tra pubblico e privato. Lo sviluppo del Sud, e la conseguente riduzione del divario esistente con il Nord del Paese, è uno dei nostri macro-obiettivi programmatici: ci crediamo e lo dimostra il fatto che molte nostre importanti aziende hanno i propri quartier generali nelle città campane". Al tavolo tecnico tenuto da ALIS all'interno del progetto del Nodo Avanzato di **Napoli**, Salerno e Castellammare di Stabia hanno preso parte autorevoli esponenti del mondo imprenditoriale ed accademico: Domenico De Rosa, Amministratore Delegato di SMET SpA, Elena Mari, Tender Team Member di Trans Italia Srl, Francesco Mattozzi, account Manager di Chemical Express Srl, Fabio Carlucci, Direttore del Master in Economia del Mare, Logistica e Turismo dell'Università di Salerno e Mauro Menicucci, titolare della cattedra di Diritto della Navigazione presso il Dipartimento di Scienze Giuridiche dell'Università di Salerno. "L'intento di ALIS - ha aggiunto Antonio Errigo - è quello di proseguire nel proprio ruolo di collettore di istanze imprenditoriali e laboratorio strategico per lo sviluppo dell'economia trasportistica e della sostenibilità ambientale. Con le nostre iniziative intendiamo favorire concretamente lo sviluppo economico anche attraverso una correlazione sempre più stretta e costante tra le imprese, ITS, università, porti e interporti del comprensorio. La compattezza del nostro cluster è un volano per l'economia dell'intero Mezzogiorno e lo dimostrano anche le politiche sul territorio delle aziende associate, volte ad incrementare forza lavoro e a combattere concretamente la disoccupazione".



## ALIS a Napoli: intermodalità ed economia dei trasporti per ottimizzare relazioni tra porti e città campane

Si è svolto presso la Stazione Marittima del Porto di Napoli il workshop tecnico su PORTO-CITTA'/INTERMODALITA'-ECONOMIA DEI TRASPORTI coordinato da ALIS nell'ambito del Seminario internazionale Una governance collaborativa per la relazione porto-città, organizzato da RETE, che ha visto la presenza di numerosi delegati provenienti da Italia, Spagna, Olanda, Argentina e Cile. ALIS, che riunisce imprese leader nel settore del trasporto intermodale e della logistica, - ha dichiarato il Vice Direttore Generale Antonio Errigo nel suo intervento introduttivo - garantisce e garantirà sempre maggiore impegno per favorire la competitività delle città portuali nello scenario internazionale, e per farlo riteniamo necessaria una profonda sinergia tra pubblico e privato. Lo sviluppo del Sud, e la conseguente riduzione del divario esistente con il Nord del Paese, è uno dei nostri macro-obiettivi programmatici: ci crediamo e lo dimostra il fatto che molte nostre importanti aziende hanno i propri quartier generali nelle città campane. Al tavolo tecnico tenuto da ALIS all'interno del progetto del Nodo Avanzato di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia hanno preso parte autorevoli esponenti del mondo imprenditoriale ed accademico: Domenico De Rosa, Amministratore Delegato di SMET SpA, Elena Mari, Tender Team Member di Trans Italia Srl, Francesco Mattozzi, account Manager di Chemical Express Srl, Fabio Carlucci, Direttore del Master in Economia del Mare, Logistica e Turismo dell'Università di Salerno e Mauro Menicucci, titolare della cattedra di Diritto della Navigazione presso il

Dipartimento di Scienze Giuridiche dell'Università di Salerno. L'intento di ALIS - ha aggiunto Antonio Errigo - è quello di proseguire nel proprio ruolo di collettore di istanze imprenditoriali e laboratorio strategico per lo sviluppo dell'economia trasportistica e della sostenibilità ambientale. Con le nostre iniziative intendiamo favorire concretamente lo sviluppo economico anche attraverso una correlazione sempre più stretta e costante tra le imprese, ITS, università, porti e interporti del comprensorio. La compattezza del nostro cluster è un volano per l'economia dell'intero Mezzogiorno e lo dimostrano anche le politiche sul territorio delle aziende associate, volte ad incrementare forza lavoro e a combattere concretamente la disoccupazione. Prima degli interventi delle tre aziende associate ad ALIS in qualità di Soci fondatori - SMET, Trans Italia e Chemical Express - l'incontro è proseguito con Prof. Mauro Menicucci, titolare della cattedra di Diritto della Navigazione presso il dipartimento di Scienze giuridiche dell'Università di Salerno ed il Prof. Fabio Carlucci, Direttore del Master in Economia del Mare, Logistica e Turismo dell'Università di Salerno, che hanno relazionato sulle tematiche correlate all'applicazione delle normative previste dall'entrata in vigore della ZES in Campania ed allo sviluppo delle infrastrutture logistiche, sia sotto il profilo economico che della sostenibilità ambientale. Elena Mari, Tender Team Member di Trans Italia s.r.l., ha illustrato le performance della propria azienda che ha sede a Fisciano (Salerno) e che conta 400 dipendenti ed un indotto aggiunto di 350 persone. La nostra ha detto Elena Mari è una realtà del Mezzogiorno fortemente impegnata nell'intermodalità e che nel solo 2018 ha effettuato oltre 100.000 spedizioni. La nostra azienda, grazie all'utilizzo dell'intermodalità, ha fatto registrare nel solo 2018 la riduzione di ben 100 milioni di km percorsi su strada ai propri mezzi, di cui un terzo in Campania. In prospettiva contiamo di registrare risultati ottimali per la sostenibilità ambientale con l'utilizzo di carburanti alternativi quali il GNL. Per Chemical Express Srl ha parlato Francesco Mattozzi, account Manager dell'azienda che movimentata 450.800 tonnellate di merce all'anno mediante l'intermodalità marittima e ferroviaria ed impiega 150 risorse umane. La nostra scelta strategica - ha dichiarato Mattozzi - è stata di impegnarci fortemente per l'intermodalità: oggi i nostri mezzi viaggiano per oltre il 54% in modalità multimodale, percentuale che entro il 2022 contiamo di portare al 65%, con benefici soprattutto per la sostenibilità ambientale. Sotto il profilo dell'avviamento al lavoro siamo fortemente impegnati nel processo di formazione professionale di giovani del Mezzogiorno: nell'ultimo anno abbiamo offerto la possibilità di effettuare 3 stage a decine di ragazzi degli ITS, e per otto di loro questa esperienza si è tradotta in un'assunzione a tempo indeterminato presso la nostra azienda. Il workshop di ALIS si è chiuso con l'intervento di

Domenico De Rosa, Amministratore Delegato di SMET SpA, azienda che movimentata 500.000 tonnellate di merce all'anno e garantisce occupazione a più di 2000 persone tra diretti ed indiretti, di cui oltre 250 risorse solo a Salerno. In qualità di Coordinatore della Commissione Trasporto Intermodale di ALIS - ha esordito Domenico De Rosa sono profondamente convinto del ruolo di sintesi che stiamo rivestendo tra politica, impresa e mondo della ricerca. In tal senso siamo contenti che altre associazioni, con diversa anzianità rispetto alla nostra, abbiano ritenuto opportuno convergere sulle linee programmatiche ed ideali di ALIS. La nostra mission aziendale - ha proseguito l'AD di SMET - punta decisamente ad una mobilità sempre più green, come anche l'Associazione ha testimoniato nell'ultimo evento del 20 maggio a Piazza di Siena: dal 2014 abbiamo iniziato ad attuare in SMET una decisa politica sull'utilizzo dei carburanti alternativi e poi, con ALIS, abbiamo anche istituito la scuola di eco driver per gli autisti. Siamo per un'impresa protagonista che propone più che chiede, che lavora per operare e non per cercare assistenza, convinti più che mai che l'economia del trasporto multimodale convenga innanzitutto al Paese.

## Stylo 24

Napoli

### Tangenti al porto, l' imprenditore al funzionario: fai uscire una bella pratica

*Le conversazioni intercettate sui presunti accordi per «gonfiare» (economicamente) la liquidazione dei lavori affidati. Il titolare di due imprese si rivolge a un collega: io voglio fare soldi*

GIANCARLO TOMMASONE

di Giancarlo Tommasone Inserito a pieno titolo nel «sistema corruttivo» al porto di Napoli, sottolineano gli inquirenti nell' ordinanza eseguita lo scorso 27 maggio , c' è pure l' imprenditore di origini stabiesi, Giovanni Esposito (detto appunto il castellone ). Quest' ultimo è stato arrestato (si trova ai domiciliari) insieme ad altri quattro titolari di imprese, e a un funzionario dell' Adsp del Mar Tirreno Centrale. Le intercettazioni delle conversazioni intrattenute da Giovanni Esposito La voce di Esposito viene intercettata in diverse occasioni, sia nel corso di conversazioni telefoniche sia durante quelle captate in ambientale. L' attenzione degli investigatori si focalizza pure su una gara affidata d' urgenza dal rup Giancarlo D' Anna (funzionario indagato: è il primo a rendere dichiarazioni spontanee e a svelare particolari importanti sul presunto giro di corruzione in atto), con delibera del 3 ottobre del 2016. L' affidamento, per 30.125,47 euro, è nei confronti della ditta Navalferr. Le imprese controllate di fatto dal «castellone» Sia quest' ultima impresa, che la Navalteam, sono riconducibili, secondo la ricostruzione accusatoria, a Giovanni Esposito. Nel corso di una conversazione che avviene il 29 agosto del 2016, in auto, tra Esposito e Pasquale Ferrara (pure lui arrestato nell' ambito dell' inchiesta in oggetto) emerge come il castellone «si divertiva a vedere l' **Autorità portuale** in difficoltà perché così avrebbe potuto "architetare" (verosimilmente per accaparrarsi lavori)». Esposito, parlando con Ferrara, dice pure, «di sentirsi in diritto di essere tenuto presente per il futuro - è scritto nell' ordinanza - proprio per la pronta disponibilità data all' **Autorità portuale** nel risolvere un problema al cancello (di pertinenza dell' Authority)». «Io gli ho risolto un altro problema, il fatto del cancello sulla banchina» , dice il castellone a Ferrara. Esposito, poi aggiunge: «Pasquale, io voglio fare soldi hai capito oppure no?». «Quando li vedo sotto sforzo, mi diverto ora architettiamo» Degna di nota, annotano gli investigatori, è pure la conversazione intercettata tra Esposito e Giancarlo D' Anna il 5 settembre del 2016. «Dalla conversazione - è scritto nell' ordinanza - risulta che i due si accordavano sui lavori da pagare a favore delle società Navalteam e Navalferr, circostanza che conferma ulteriormente che D' Anna era perfettamente a conoscenza che Navalteam e Navalferr fossero gestite ambedue da Giovanni Esposito». Il castellone nel corso della conversazione afferma: «Giancarlo (D' Anna), guarda, fai uscire una bella pratica» . Con tale frase, per gli inquirenti, si riferisce «al fatto di "gonfiare" economicamente la liquidazione dei lavori».

HOME ATTUALITÀ CRONACA ECONOMIA INCHIESTE POLITICA SOCIETÀ

STYLO24  
GIORNALE D'INCHIESTA - DIRETTO DA SIMONE DI MEO

Tangenti al porto, l'imprenditore al funzionario: fai uscire una bella pratica

Le conversazioni intercettate sui presunti accordi per «gonfiare» (economicamente) la liquidazione dei lavori affidati. Il titolare di due imprese si rivolge a un collega: io voglio fare soldi.

Di Redazione - 4 Giugno 2019

Seguici su facebook

Non - La vera storia dei cutolari

## Stylo 24

Napoli

### Corruzione al porto, valore degli appalti «gonfiato» anche del 150%

*L'inchiesta sull' Authority di Napoli, la tangente per assicurarsi i contratti attraverso gare «pilotate» veniva versata anche effettuando lavori nell' abitazione del funzionario compiacente*

GIANCARLO TOMMASONE

di Giancarlo Tommasone Secondo la ricostruzione effettuata dall' accusa, il «corrispettivo» destinato al rup Giancarlo D' Anna per l' aggiudicazione di un appalto, è stato versato anche attraverso dei lavori effettuati presso la casa dello stesso ex funzionario dell' Authority. Giancarlo D' Anna, 48enne napoletano, domiciliato a San Nazario (comune del Beneventano) è il «testimone» chiave nell' inchiesta sul presunto giro corruttivo attuato al porto di Napoli. Le rivelazioni di Giancarlo D' Anna squarciano il velo sul sistema corruttivo attuato nel porto di Napoli E' il primo che, con le dichiarazioni rese a partire dal 4 maggio del 2017 , squarcia il velo di omertà e parla del «sistema» dello scalo partenopeo per quel che riguarda l' assegnazione di gare pilotate a ditte «amiche». I titolari di dette imprese, dietro il pagamento di tangenti (che si attestavano pure intorno al 10%), si assicuravano i contratti per l' esecuzione delle opere. Le gare finite sotto la lente degli inquirenti Una delle tante gare finite sotto la lente di investigatori e magistrati è quella relativa alla «sistemazione del cancello di ingresso posto al varco Pisacane». Un' opera da ventimila euro, che però, viene portata a un valore di 50mila (con un' aggiunta del 150%). La gara sarà affidata a Giovanni Esposito (detto il castellone ), a cui sono riconducibili due imprese: la Navalteam e la Navalferr. Il «ricarico» del 150% Che il prezzo «concordato» (tra D' Anna ed Esposito, annotano gli inquirenti) per i lavori, e pagato dall' Authority, sia esorbitante, si evince pure dalla conversazione intercettata il 28 ottobre del 2016, nell' auto dell' imprenditore Pasquale Ferrara , tra quest' ultimo e Pasquale Loffredo . «Quanto sono uscite (che prezzo è stato deciso) le due delibere che si è mangiato (Giovanni Esposito)?» , chiede Ferrara. «Cinquanta patate (50mila euro)» , risponde Loffredo, continuando a dire che, al massimo, per lavori del genere, ci vogliono 20mila euro. Le intercettazioni, l' attività di intelligence «E' di assoluto rilievo - è scritto nell' ordinanza -, perché dà la dimensione degli enormi profitti derivanti agli indagati dalla loro attività corruttiva, il fatto che Loffredo sottolinei che per fare i lavori in questione ci sarebbero voluti, al massimo, "20mila euro, ma pesandoli a peso d' oro"». D' Anna non può affidare le opere, dietro assegnazione diretta alla Navalteam srl, perché «vincitrice di lavori poco tempo prima». E allora le affida a Navalferr, che solo «formalmente è distinta dalla Navalteam». Entrambe le imprese, infatti, come scritto in precedenza, sono riconducibili a Giovanni Esposito, il castellone . Ma per poter utilizzare la procedura dell' affidamento diretto alle ditte di Esposito, i rup devono fare attenzione agli importi da applicare. Il 29 agosto del 2016, gli investigatori captano una conversazione molto interessante su questo fronte. Il rup Umberto Rossi consiglia a Giancarlo D' Anna di «non cumulare» gli importi delle due opere commissionate, altrimenti supereranno la cifra dei 40mila euro, limite da non superare per effettuare la procedura di affidamento diretto. Dalle intercettazioni nell' auto di Pasquale Ferrara, intento a parlare con Pasquale Loffredo, emerge pure, che «Giancarlo D' Anna sarebbe stato pagato per il trattamento riservato a Giovanni Esposito anche con l' esecuzione di lavori presso la sua abitazione, da parte dello stesso Esposito». L' inchiesta sulle tangenti al porto di Napoli ha portato all' esecuzione di sette misure cautelari, gli indagati sono una ventina. Le accuse contestate agli indagati I numeri dell' operazione Le accuse contestate sono, a vario titolo, quelle di associazione per delinquere finalizzata alla commissione dei reati di corruzione, turbativa d' asta e frode in pubbliche forniture. Sei persone sono finite ai domiciliari , si tratta di Gianluca Esposito , funzionario dell' Ufficio Manutenzioni area tecnica dell' Authority di Napoli (nominato rup in molte gare di appalto bandite dall' Adsp) e degli imprenditori Pasquale Ferrara, Pasquale Loffredo, Pasquale Sgambati , Giovanni Esposito, Alfredo Staffetta . Una settima misura, di interdizione dai pubblici uffici, della durata di un anno, è stata applicata nei confronti di Emilio Squillante , ex segretario generale dell' Autorità portuale.

HOME ATTUALITÀ CRONACA ECONOMIA INCHIESTE POLITICA

SOCIETÀ

STYLO24  
GIORNALE D'INCHIESTA - DIRETTO DA SIMONE DI MEO

Corruzione al porto, valore degli appalti «gonfiato» anche del 150%

L'inchiesta sull' Authority di Napoli, la tangente per assicurarsi i contratti attraverso gare «pilotate» veniva versata anche effettuando lavori nell' abitazione del funzionario compiacente

4 giugno 2019

Seguici su facebook



### I grandi gruppi incalzano le imprese «Ora lavoriamo insieme sui territori»

IL FOCUS «Gli investimenti fissi lordi nel Mezzogiorno sono ancora inferiori del 31,6% rispetto ai livelli pre-crisi», dice Vito Grassi, presidente dell' Unione industriali, nella relazione che apre l' assemblea napoletana. Ma si rischia quasi di restare spiazzati di fronte alla pioggia di miliardi che arriva dalla successiva tavola rotonda, quando a parlare sono i vertici di alcune delle più importanti società, pubbliche e private, impegnate sul versante infrastrutturale, da Italgas a Enel, da Rfi ad Anas, da Gesac a Cassa depositi e prestiti, alla Zes. Lo scarto tra i piani di investimento annunciati per il Sud anche ieri e la realtà, percepita o vissuta in quest' area del Paese ogni giorno, è oggettivamente grande. Perché, al netto di inutili strumentalizzazioni politiche o partitiche, i mali di fondo non cambiano: da quelli burocratici, saldamente in testa al capitolo ritardi, a quelli per così dire di bandiera.

«Perché in questo Paese dice Pietro Spirito, presidente dell' Autorità portuale di Napoli e, di fatto, della Zes Campania restiamo vittime di Bartalismo. Come diceva il grande campione del ciclismo di un tempo, dobbiamo per forza ricominciare sempre tutto daccapo.

Dodici anni per l' iter finalizzato al dragaggio del porto di Salerno, tre anni solo per un' autorizzazione». Noto l' ultimo paradosso che riguarda proprio la Zes: «Tutto è fermo ripete Spirito - perché l' Agenzia delle Entrate non ha ancora chiarito con quale modulo si potrà chiedere il credito d' imposta, e cioè se sarà automatico o meno».

LE ESPERIENZE Opere di durata infinita, ma ora anche opere rinviate perché i loro iter procedurali sono talmente complessi, specie in fase di progettazione, da rischiare lo stop subito: «È per questo spiega l' ad e direttore generale dell' Anas, Massimo Simonini che si è deciso di rinviarne alcune (tra cui la statale Telesina e la statale del Vesuvio in Campania, ndr) dopo un' attenta rimodulazione del piano di investimenti che resta però intatto. I 30 miliardi a disposizione non verranno cioè tagliati». I dubbi però restano (ne ha fatto cenno anche il presidente della Regione Campania, De Luca). Per ora, spiega Simonini, c' è la conferma che il 50% dell' importo totale verrà speso per la manutenzione delle strade, che la metà dell' importo riguarderà il Sud e che in programma ci sono la pavimentazione di 6.100 km di strade e il risanamento di 91 viadotti. «Comuni permettendo - aggiunge l' ad di Anas - perché disagi e difficoltà tipici di questo genere di lavori sicuramente peseranno sui tempi». Nel frattempo, si è ancora in attesa di sapere quando si insedieranno i commissari previsti dal governo per i cantieri da riaprire: «Noi abbiamo calcolato una quarantina di opere commissariabili in tutto il Paese e mi auguro che oltre alle nomine arrivino anche le norme giuste per accelerarne la ripresa» dice Simonini.

In tema di commissari, per la verità, promette bene l' esperienza di Maurizio Gentile, ad e direttore generale di Rete ferroviaria. Lui è già commissario dal 2015 per le opere della sua azienda e la cosa a quanto pare funziona (non è necessario ad esempio ricorrere al Cipe). Per la Napoli-Bari, ad esempio, è grazie a questo incarico che finalmente si sono potute accelerare sia le procedure autorizzative sia la pianificazione dei cantieri. «Entro il prossimo anno avremo tutti i cantieri pronti a partire, la chiusura dell' opera resta fissata al 2026». Per la splendida stazione di Napoli Afragola sarà l' ora del pieno utilizzo: e proprio per questo, propone Gentile, «potrebbe essere utile da parte delle imprese del territorio pensare a come sfruttare quest' area di 1 milione di mq che si affaccia sull' impianto e che è talmente baricentrica rispetto a Napoli e Roma da essere ideale per lo sviluppo di attività esterne».

Chi invece è già in piena crescita è l' aeroporto di Capodichino la cui società di gestione, la Gesac, è ormai in attesa dell' ultima firma del governo per poter operare anche sullo scalo di Salerno. «Ci aspettano almeno altri 6-7 milioni di passeggeri che a Capodichino, dove quest' anno raggiungeremo gli 11 milioni, non possiamo ricevere», dice l' ad Roberto Barbieri. Ma c' è di più: il manager ricorda che il successo dello scalo napoletano è frutto anche della capacità di attrarre risorse straniere da parte della proprietà senza pregiudizi. «La cosa è stata talmente redditiva sul piano economico che oggi con l' utile di Gesac paghiamo anche le pensioni alle forze armate canadesi».

n.sant. © RIPRODUZIONE RISERVATA.





# L'Avvisatore Marittimo

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

## Arrivano le mega navi, via ai dragaggi a Gioia Tauro

L'Autorità portuale di Gioia Tauro ha aggiudicato i lavori di manutenzione ordinaria triennale dei fondali. L'obiettivo è di mantenere i 18 metri di profondità del canale. «Inserito nelle principali tratte internazionali di navigazione, il porto di Gioia Tauro spiega l'Autorità portuale risponde alle esigenze di mercato che richiedono profondità di fondali necessarie per dare accesso ai cosiddetti giganti del mare dotati di capacità superiore ai 20mila teus. Con i suoi 18 metri di profondità di canale, e grazie anche alla sua posizione baricentrica nel bacino del Mediterraneo, lo scalo calabrese è stato inserito nelle toccate di riferimento delle tratte internazionali dell'alleanza armatoriale 2M. Da aprile scorso fino al prossimo ottobre, ogni settimana fanno scalo al porto di Gioia Tauro portacontainer di 400 metri di lunghezza, 60 di larghezza, con capacità di portata superiore ai 19 mila teus». «Del valore di oltre 2,5 milioni di euro il programma prevede sei interventi per ogni annualità e punta allo spianamento delle dune sottomarine».

**L'AVVISATORE MARITTIMO**  
SICUREZZA DIGITALE  
**Allarme dagli Usa: «Sempre più aziende colpite da hacker»**  
La Coast Guard avverte «Shipping nel mirino»  
Sempre sotto accusa la mancata prevenzione

**PERSONAGGIO**  
**Battistello: «Mai sottovalutare le proprie idee»**  
La presidente di Conship Italia protagonista a Genova di una partecipatissima tappa di "Incontri in Blu"

**PORTI**  
**Arrivano le mega navi, via ai dragaggi a Gioia Tauro**

## Porto Cagliari, stipendi in ritardo

Ancora crisi per il porto canale di Cagliari: 300 lavoratori di Cict e Itec non hanno ricevuto lo stipendio di maggio. La denuncia arriva da Cgil, Cisl e Uil. Se non ci dovessero essere risposte all' emergenza, il 6 giugno - annunciano i sindacati - sarà giornata di mobilitazione con blocchi all' ingresso della città e nei varchi portuali. Un caso non isolato: i sindacati ricordano la "CTS srl messa in liquidazione lo scorso aprile e con i suoi 16 dipendenti mandati a casa senza nessun preavviso e la MTS che ha licenziato i suoi sei dipendenti qualche settimana fa". Numeri che ora rischiano di diventare drammaticamente alti. "La situazione è ormai divenuta critica - affermano Corrado Pani della Cisl Trasporti - Massimiliana Tocco della Filt Cgil di Cagliari e Valerio Mereu della Uiltrasporti - Ripianare le perdite di esercizio di CICT, deciso nell' ultimo Cda, poteva rappresentare una boccata di ossigeno e ridare un po' di speranza a centinaia di lavoratrici e lavoratori, diretti e indiretti. In realtà la mancata erogazione dello stipendio di maggio ai lavoratori delle due imprese è un chiaro segnale di come il terminal Container si stia avviando ad una rapida chiusura". I sindacati parlano di "silenzio della politica sarda e nazionale nonostante i numerosi incontri con prefetto e ministri e le promesse". Il primo appello è proprio al prefetto. "Chiediamo - dicono le tre sigle - anzi pretendiamo che il intervenga con urgenza affinché venga convocato urgentemente il tavolo di crisi presso il Ministero dei Trasporti e dello Sviluppo Economico alla presenza dei sindacati di categoria e "Devono pensare - avvertono i sindacati - subito a tutti quegli interventi necessari per il rilancio del Terminal Container".



## Porto industriale Cagliari, stipendi lavoratori in ritardo

*Cgil-Cisl-Uil, senza risposte giovedì 6 sarà mobilitazione*

(ANSA) - CAGLIARI, 4 GIU - Ancora crisi per il porto canale di Cagliari: 300 lavoratori di Cict e Iterc non hanno ricevuto lo stipendio di maggio. La denuncia arriva da Cgil, Cisl e Uil. Se non ci dovessero essere risposte all' emergenza, il 6 giugno - annunciano i sindacati - sarà giornata di mobilitazione con blocchi all' ingresso della città e nei varchi portuali. Un caso non isolato: i sindacati ricordano la "CTS srl messa in liquidazione lo scorso aprile e con i suoi 16 dipendenti mandati a casa senza nessun preavviso e la MTS che ha licenziato i suoi sei dipendenti qualche settimana fa". Numeri che ora rischiano di diventare drammaticamente alti. "La situazione è oramai divenuta critica - affermano Corrado Pani della Cisl Trasporti - Massimiliana Tocco della Filt Cgil di Cagliari e Valerio Mereu della Uiltrasporti - Ripianare le perdite di esercizio di CICT, deciso nell' ultimo Cda, poteva rappresentare una boccata di ossigeno e ridare un po' di speranza a centinaia di lavoratrici e lavoratori, diretti e indiretti. In realtà la mancata erogazione dello stipendio di maggio ai lavoratori delle due imprese è un chiaro segnale di come il terminal Container si stia avviando ad una rapida chiusura". I sindacati parlano di "silenzio della politica sarda e nazionale nonostante i numerosi incontri con prefetto e ministri e le promesse". Il primo appello è proprio al prefetto. "Chiediamo - dicono le tre sigle - anzi pretendiamo che il intervenga con urgenza affinché venga convocato urgentemente il tavolo di crisi presso il Ministero dei Trasporti e dello Sviluppo Economico alla presenza dei sindacati di categoria e confederali così come promesso anche dai Ministri Di Maio e Salvini durante gli ultimi incontri avuti con Fit, Filt e Uilt". Sos girato a Regione, **Autorità di Sistema Portuale** e ministeri. "Devono pensare - avvertono i sindacati - subito a tutti quegli interventi necessari per il rilancio del Terminal Container".(ANSA).



# Informare

Cagliari

## Fit, Filt e Uilt: dalle istituzioni vogliamo risposte in tempi brevissimi per il rilancio del container terminal di Cagliari

Preannunciata per giovedì una grande mobilitazione con blocchi all'ingresso della città e nei varchi portuali I sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti lanciano un ennesimo allarme per la situazione di crisi in atto al Porto Canale di Cagliari e si dichiarano pronti alla mobilitazione alla luce di quella che sottolineano essere «una situazione imbarazzante per Cagliari e la Sardegna», con imprese portuali che - denunciano le organizzazioni sindacali - chiudono una dietro l'altra «con l'indifferenza totale di enti e istituzioni che invece dovrebbero agire nell'immediato ponendo rimedio a questo drammatico scenario». Filt, Fit e Uilt confermano che la situazione sembra tutt'altro che migliorare: «dopo la CTS Srl messa in liquidazione lo scorso aprile e i suoi 16 dipendenti mandati a casa senza nessun preavviso e la MTS che ha licenziato i suoi sei dipendenti qualche settimana fa, ora - spiegano i sindacati - è possibile che arrivi il turno per CICT e ITERC e i loro quasi 300 lavoratori dipendenti che ad oggi non hanno ancora ricevuto lo stipendio di maggio». «La situazione - specificano Corrado Pani segretario regionale della CISL Trasporti, Massimiliana Tocco, segretaria generale della Filt Cgil di Cagliari, e Valerio Mereu, segretario regionale Uiltrasporti - è ormai divenuta critica. Se ripianare le perdite di esercizio di CICT (la società del gruppo Contship Italia che gestisce il container terminal al Porto Canale di Cagliari, ndr), deciso nell'ultimo Cda, poteva rappresentare una boccata di ossigeno e ridare un po' di speranza a centinaia di lavoratrici e lavoratori, diretti e indiretti, in realtà la mancata erogazione dello stipendio di maggio ai lavoratori delle due imprese è un chiaro segnale di come il terminal container si stia avviando ad una rapida chiusura. È imbarazzante - osservano Pani, Tocco e Mereu - assistere alla preoccupazione e all'angoscia di centinaia di lavoratori e delle loro famiglie che rischiano di rimanere senza lavoro se pensiamo che il tutto sta avvenendo nel più totale silenzio e indifferenza della politica sarda e nazionale nonostante i numerosi incontri avuti con prefetto e ministri e le promesse fatte». «Non c'è - proseguono Pani, Tocco e Mereu - più tempo da perdere. Basta riempirsi la bocca con la crisi del porto canale ormai chiara a tutti, servono i fatti. Chiediamo, anzi pretendiamo che il prefetto intervenga con urgenza affinché venga convocato urgentemente il tavolo di crisi presso il Ministero dei Trasporti e dello Sviluppo economico alla presenza dei sindacati di categoria e confederali così come promesso anche dai ministri Di Maio e Salvini durante gli ultimi incontri avuti con Fit, Filt e Uilt. Servono provvedimenti urgenti affinché tutti i lavoratori coinvolti riescano a restare dentro il sistema porto impedendo così ulteriori licenziamenti ma, al contempo, Regione Sardegna, **Autorità di Sistema Portuale** e ministeri competenti devono pensare subito a tutti quegli interventi necessari per il rilancio del terminal container. Vogliamo risposte in tempi brevissimi ed è per questi motivi - annunciano i segretari delle tre organizzazioni sindacali - che giovedì 6 prossimo saremo pronti ad una grande mobilitazione con blocchi all'ingresso della città e nei varchi portuali. Non ci fermeremo e se sarà necessario per avere la giusta attenzione che meritiamo sarà mobilitazione ad oltranza».



4 giugno 2019

**Fit, Filt e Uilt, dalle istituzioni vogliamo risposte in tempi brevissimi per il rilancio del container terminal di Cagliari**

Preannunciata per giovedì una grande mobilitazione con blocchi all'ingresso della città e nei varchi portuali

I sindacati Filt Cgil, Fit Cisl e Uiltrasporti lanciano un ennesimo allarme per la situazione di crisi in atto al Porto Canale di Cagliari e si dichiarano pronti alla mobilitazione alla luce di quella che sottolineano essere «una situazione imbarazzante per Cagliari e la Sardegna», con imprese portuali che - denunciano le organizzazioni sindacali - chiudono una dietro l'altra «con l'indifferenza totale di enti e istituzioni che invece dovrebbero agire nell'immediato ponendo rimedio a questo drammatico scenario». Filt, Fit e Uilt confermano che la situazione sembra tutt'altro che migliorare: «dopo la CTS Srl messa in liquidazione lo scorso aprile e i suoi 16 dipendenti mandati a casa senza nessun preavviso e la MTS che ha licenziato i suoi sei dipendenti qualche settimana fa, ora - spiegano i sindacati - è possibile che arrivi il turno per CICT e ITERC e i loro quasi 300 lavoratori dipendenti che ad oggi non hanno ancora ricevuto lo stipendio di maggio».

«La situazione - specificano Corrado Pani segretario regionale della CISL Trasporti, Massimiliana Tocco, segretaria generale della Filt Cgil di Cagliari, e Valerio Mereu, segretario regionale Uiltrasporti - è ormai divenuta critica. Se ripianare le perdite di esercizio di CICT (la società del gruppo Contship Italia che gestisce il container terminal al Porto Canale di Cagliari, ndr), deciso nell'ultimo Cda, poteva rappresentare una boccata di ossigeno e ridare un po' di speranza a centinaia di lavoratrici e lavoratori, diretti e indiretti, in realtà la mancata erogazione dello stipendio di maggio ai lavoratori delle due imprese è un chiaro segnale di come il terminal container si stia avviando ad una rapida chiusura. È imbarazzante - osservano Pani, Tocco e Mereu - assistere alla preoccupazione e all'angoscia di centinaia di lavoratori e delle loro famiglie che rischiano di rimanere senza lavoro se pensiamo che il tutto sta avvenendo nel più totale silenzio e indifferenza della politica sarda e nazionale nonostante i numerosi incontri avuti con prefetto e ministri e le promesse fatte».

«Non c'è - proseguono Pani, Tocco e Mereu - più tempo da perdere. Basta riempirsi la bocca con la crisi del porto canale ormai chiara a tutti, servono i fatti. Chiediamo, anzi pretendiamo che il prefetto intervenga con urgenza affinché venga convocato urgentemente il tavolo di crisi presso il Ministero dei Trasporti e dello Sviluppo economico alla presenza dei sindacati di categoria e confederali così come promesso anche dai ministri Di Maio e Salvini durante gli ultimi incontri avuti con Fit, Filt e Uilt. Servono provvedimenti urgenti affinché tutti i lavoratori coinvolti riescano a restare dentro il sistema porto impedendo così ulteriori licenziamenti ma, al contempo, Regione Sardegna, **Autorità di Sistema Portuale** e ministeri competenti devono pensare subito a tutti quegli interventi necessari per il rilancio del

## Porto canale, crisi e stipendi in ritardo. Sindacati annunciano stop dello scalo

Ancora crisi per il porto canale di Cagliari : 300 lavoratori di Cict e Iterc non hanno ricevuto lo stipendio di maggio. La denuncia arriva da Cgil, Cisl e Uil. Se non ci dovessero essere risposte all' emergenza, il 6 giugno - annunciano i sindacati - sarà giornata di mobilitazione con blocchi all' ingresso della città e nei varchi portuali. Un caso non isolato: i sindacati ricordano la " Cts srl messa in liquidazione lo scorso aprile e con i suoi 16 dipendenti mandati a casa senza nessun preavviso e la Mts che ha licenziato i suoi sei dipendenti qualche settimana fa".**LEGGI ANCHE:** Crisi nera del porto canale di Cagliari, settecento buste paga appese a un filo Numeri che ora rischiano di diventare drammaticamente alti. "La situazione è oramai divenuta critica - affermano Corrado Pani della Cisl Trasporti - Massimiliana Tocco della Filt Cgil di Cagliari e Valerio Mereu della Uiltrasporti -. Ripianare le perdite di esercizio di Cict, deciso nell' ultimo Cda , poteva rappresentare una boccata di ossigeno e ridare un po' di speranza a centinaia di lavoratrici e lavoratori, diretti e indiretti. In realtà la mancata erogazione dello stipendio di maggio ai lavoratori delle due imprese è un chiaro segnale di come il terminal Container si stia avviando ad una rapida chiusura". I sindacati parlano di "silenzio della politica sarda e nazionale nonostante i numerosi incontri con prefetto e ministri e le promesse". Il primo appello è proprio al prefetto. "Chiediamo - dicono le tre sigle -, anzi pretendiamo che intervenga con urgenza affinché venga convocato urgentemente il tavolo di crisi presso il ministero dei Trasporti e dello Sviluppo Economico alla presenza dei sindacati di categoria e confederali così come promesso anche dai ministri Di Maio e Salvini durante gli ultimi incontri avuti con Fit, Filt e Uilt". Sos girato a Regione, **Autorità di Sistema Portuale** e ministri. "Devono pensare - avvertono i sindacati - subito a tutti quegli interventi necessari per il rilancio del Terminal Container".

The screenshot shows the Sardinia Post website interface. At the top, there are navigation links for 'CHI SIAMO', 'PRIVACY', and 'COOKIE'. The main header features the 'sardiniapost' logo and the tagline 'Il notizie di oggi per la Sardegna di domani'. Below the header, the article title 'Porto canale, crisi e stipendi in ritardo. Sindacati annunciano stop dello scalo' is prominently displayed, along with the date '4 giugno 2019' and the category 'Economia, in evidenza 09'. The article text is partially visible, starting with 'Ancora crisi per il porto canale di Cagliari: 300 lavoratori di Cict e Iterc non hanno ricevuto lo stipendio di maggio...'. To the right of the article, there are several promotional banners for local services like 'RADIO AL FUTURO', 'nveco', 'Park Bus Bike', and 'Muoviamoci con Intelligenza'. At the bottom right, there is a small image with the text 'Il mio valore è la mia terra'.

# The Medi Telegraph

Cagliari

## Niente stipendi a Cagliari. I portuali preparano sciopero e blocchi

Cagliari - Ancora crisi per il porto canale di Cagliari: 300 lavoratori di Cict e Iterc non hanno ricevuto lo stipendio di maggio. La denuncia arriva da Cgil, Cisl e Uil. Se non ci dovessero essere risposte all' emergenza, il 6 giugno - annunciano i sindacati - sarà giornata di mobilitazione con blocchi all' ingresso della città e nei varchi portuali . Un caso non isolato: i sindacati ricordano la «CTS srl messa in liquidazione lo scorso aprile e con i suoi 16 dipendenti mandati a casa senza nessun preavviso e la MTS che ha licenziato i suoi sei dipendenti qualche settimana fa». Numeri che ora rischiano di diventare drammaticamente alti.«La situazione è oramai divenuta critica - affermano Corrado Pani della Cisl Trasporti - Massimiliana Tocco della Filt Cgil di Cagliari e Valerio Mereu della Uiltrasporti - Ripianare le perdite di esercizio di CICT, deciso nell' ultimo Cda, poteva rappresentare una boccata di ossigeno e ridare un pò di speranza a centinaia di lavoratrici e lavoratori, diretti e indiretti. In realtà la mancata erogazione dello stipendio di maggio ai lavoratori delle due imprese è un chiaro segnale di come il terminal container si stia avviando ad una rapida chiusura ». I sindacati parlano di «silenzio della politica sarda e nazionale nonostante i numerosi incontri con prefetto e ministri e le promesse». Il primo appello è proprio al prefetto. «Chiediamo - dicono le tre sigle - anzi pretendiamo che il intervenga con urgenza affinché venga convocato urgentemente il tavolo di crisi presso il Ministero dei Trasporti e dello Sviluppo Economico alla presenza dei sindacati di categoria e confederali così come promesso anche dai Ministri Di Maio e Salvini durante gli ultimi incontri avuti con Fit, Filt e Uilt». Sos girato a Regione, **Autorità di Sistema Portuale** e ministeri. «Devono pensare - avvertono i sindacati - subito a tutti quegli interventi necessari per il rilancio del terminal container».

The screenshot shows the homepage of 'The Medi Telegraph' website. The main headline reads: 'Niente stipendi a Cagliari. I portuali preparano sciopero e blocchi'. Below the headline is a sub-headline: 'Cagliari - Ancora crisi per il porto canale di Cagliari: 300 lavoratori di Cict e Iterc non hanno ricevuto lo stipendio di maggio.' The article text is partially visible, mentioning the date '04 giugno 2019' and the author 'TAG'. The website layout includes a navigation bar with categories like 'HOME', 'SHIPPING', 'TRANSPORT', 'MARKETS', 'INTERVIEWS', 'MED ROUTES', and 'GREENSTEEL'. There are also sections for 'MAGAZINE', 'PUBLICATIONS', and 'SHIPPING MOVEMENTS'.

## Dragaggio, trent'anni di parole Attesa per il decreto ministeriale

*Tempi brevi dopo il via libera del Provveditorato opere pubbliche di Sicilia e Calabria alla perizia di variante presentata dall' Authority*

Milazzo Dragaggio del porto di Milazzo: sul tavolo del ministro Costa il decreto che dovrebbe sbloccare un' opera epocale per Milazzo. Il via libera, lo scorso mese di maggio, del Comitato tecnico amministrativo (Cta) del Provveditorato opere pubbliche interregionale Sicilia-Calabria, alla perizia di variante presentata dall' **Autorità portuale** di Messina è stato determinante e ora occorrerà solo attendere l' autorizzazione ambientale per poter procedere finalmente all' indizione della gara.

«Speriamo che la firma sia celere - affermano gli operatori del porto - visto che il progetto risale a quasi venti anni addietro, una vera e propria mortificazione per il nostro porto oltre che una vera e propria zavorra per il rilancio economico e quindi occupazionale dello scalo. Più in generale crediamo che sia giunto il tempo di dare al porto di Milazzo un ruolo più confacente alle nuove esigenze della portualità che sono diverse rispetto al passato. Programmando anche una serie di interventi che privilegino le caratteristiche dello scalo».

Ed in effetti si parlava di dragaggio dei fondali del porto di Milazzo già alla fine degli anni '90. Poi nel 2006 i nuovi e importanti impedimenti caratterizzati dall' istituzione del Sin e dalle tantissime problematiche e prescrizioni di natura ambientale che la normativa ha imposto. Limiti che hanno finito per ritardare in maniera significativa lo sviluppo del porto mamertino.

Certo, il tipo di dragaggio oggi proposto è di tipo "ambientale" ed è certamente migliore rispetto alla soluzione originaria di dragaggio "tradizionale" con conferimento esterno del materiale a discarica e a sito di recupero. L' intervento prevede lo spostamento del materiale dragato entro lo stesso corpo idrico, e più esattamente all' esterno del molo di sopraflutto, ai sensi della normativa recente e solo dopo una lunga campagna di caratterizzazione chimico-fisico-ambientale svolta con il supporto di Ispra e Arpa Sicilia. Le analisi hanno permesso di indagare tutti i sedimenti delle aree interessate, confermandone la totale idoneità alla movimentazione.

Si tratta pertanto di un dragaggio innovativo, uno dei primi che a livello nazionale recepisce le nuove norme sul deposito del materiale nello stesso corpo idrico.

Il non conferimento in discarica garantirà delle economie che sono state reimpiegate per eseguire un intervento che risulta essere tecnologicamente più evoluto e senza impatto ambientale e ciò ha così consentito all' **Autorità portuale** di mantenere lo stesso importo complessivo del quadro economico originario di euro 5 milioni 950 mila.

Quello del dragaggio è un investimento ritenuto di fondamentale rilevanza per il bacino mamertino, sia dal punto di vista commerciale che turistico. Infatti oggi è innegabile che a causa del mancato ripasso del "fondo", si sia determinata una situazione tale da creare notevoli difficoltà all' attracco delle navi di grossa stazza e quindi si è limitati nello svolgimento di alcune attività.

r.m.

Ma le banchine sono insufficienti Il porto è carente nelle strutture. Le banchine sono insufficienti e il mancato dragaggio dei fondali limita la possibilità di ospitare più navi.

Purtroppo sono state fatte anche delle scelte sbagliate. E forse il fantasma del porto di Giammoro, con il conseguente scaricabarile di ogni decisione sul nostro porto, sulla sua futura realizzazione ha determinato una situazione di precarietà nel porto che ne impedisce lo sviluppo causando notevoli danni all' economia della città. Sul porto di Milazzo c' è ancora tanto da investire - evidenziano in una nota -. Non solo sulle dimensioni ma anche sulla funzionalità e a dirlo sono coloro che convivono ogni giorno con le problematiche della struttura mamertina. Una quotidianità che deve fare i conti con tante criticità.



## Politica, lobby e infrastrutture: i tanti interessi intorno all' Autorità portuale dello Stretto

LUCIO D' AMICO

È una partita dietro la quale ve ne sono tante altre. E la posta in palio è pesante, molto più di quanto si immagini. Sull' Autorità di sistema portuale dello Stretto, infatti, gravitano forti interessi, notevoli risorse, opere rilevanti e prospettive future di dimensione internazionale - come riporta la Gazzetta del Sud oggi in edicola. E allora vediamo le partite in corso o quelle che ancora devono cominciare. La prima si gioca tutta sul piano politico. Il ministro Danilo Toninelli, scegliendo il nome di Mario Paolo Mega (ingegnere pugliese, attualmente dirigente all' Autorità portuale di Bari), ha raccolto le indicazioni di **Assoport**, la potente associazione che determina da anni il destino dei porti italiani. Nello Musumeci per due ragioni essenzialmente: la sua Giunta è di tutt' altro colore politico rispetto al Governo nazionale e i rapporti, su molti fronti, si vanno facendo sempre più tesi. Dall' altro lato, sul presidente della Regione siciliana c' è il pressing, nemmeno tanto nascosto, di chi vorrebbe che fosse nominato un uomo legato al territorio. Per quanto riguarda l' altra sponda, è il discorso è diverso. Il presidente Mario Oliverio, nelle scorse settimane, ha fatto ricorso non tanto contro la nomina di Mega, quanto contro l' intero percorso che ha portato all' istituzione della XVI Autorità di sistema portuale e all' accorpamento di Reggio Calabria e di Villa San Giovanni con Messina e Milazzo. La seconda partita è quella giocata dalle varie lobby del settore, dagli armatori privati alle sempre più influenti compagnie delle grandi navi da crociera. È evidente che sia il Gruppo Franza sia, ad esempio, una società come Msc, che ha fatto del porto di Messina uno dei suoi capisaldi nelle strategie euromediterranee, siano molto interessate alle vicende dell' Authority. Poi, ci sono tutte le altre partite, che coinvolgono i progetti della Zona falcata, della cittadella fieristica, delle Zone economiche speciali, del costruendo porto di Tremestieri (di cui riferiamo in altra pagina). Tutte quelle vicende che attualmente sta seguendo, con l' impegno di sempre, colui il quale regge le sorti dei porti di Messina e di Milazzo da ben sette anni ormai, il sorrentino, ma ormai naturalizzato messinese, Antonino De Simone. © Riproduzione riservata.

The screenshot shows the Gazzetta del Sud website interface. At the top, there's a navigation bar with the site name and social media icons. Below that, a horizontal carousel of featured articles is visible. The main content area displays the article title 'Politica, lobby e infrastrutture: i tanti interessi intorno all' Autorità portuale dello Stretto' by Lucio D'Amico, dated 04 giugno 2019. A large image of a port scene is featured below the title. To the right, there's a sidebar with a 'Noi Magazine' logo and a section titled 'I più letti Oggi' containing several article thumbnails and titles.

## Autorità Portuale dello Stretto. Ecco perché stona il no alla scelta di Mega

*L'impressione è che il diniego di Musumeci derivi da interessi politici che non necessariamente coincidono con gli interessi del territorio*

MARCO IPSALE

MESSINA - Da un certo punto di vista non c'è fretta. L'Autorità Portuale di Messina continua ad operare da anni come se nulla fosse, come se non fosse commissariata. Il commissario è quello che è stato l'ultimo presidente, Antonino De Simone, che ormai è alla guida dell'ente peloritano da sette anni e conosce bene la realtà. Le attività non si fermano: a fine 2019 saranno 450mila i croceristi sbarcati a Messina e nel 2020 si vola verso il ritorno al mezzo milione; di recente è stato pubblicato il bando per il nuovo terminal crociere, che garantirà un salto di qualità a tutto il settore; i lavori al porto di Tremestieri proseguono, così come quelli al quartiere fieristico e dentro la zona falcata. E tanto altro ancora. Proprio nel mese di giugno, tra l'altro, è attesa l'approvazione definitiva del piano regolatore portuale, che andrà a sostituire uno strumento vecchissimo e doterà l'ente di una pianificazione in grado di fungere da base per restituire a Messina il suo rapporto con il mare e recuperare le sue aree più preziose. La scorsa settimana si è riunito il Cru, Consiglio regionale urbanistico, che a breve emetterà un voto sul piano. Poi verrà recepito dal dirigente generale del Dipartimento regionale urbanistica, con un decreto di approvazione. Una strada che appare ormai in discesa, pur se il passato insegna che un obiettivo può dirsi raggiunto solo al termine ufficiale dell'iter, visto che gli ostacoli sono sempre dietro l'angolo. Per tutti questi motivi Messina non ha fretta. Quando il piano regolatore portuale sarà approvato, però, sarà bene accelerare per concludere l'istituzione della nuova Autorità Portuale. L'ente peloritano non può restare per sempre l'unico commissariato d'Italia ed è bene fare il salto di qualità, tentare di dare risposte anche alla sponda calabrese, che nel nuovo ente crede poco, così poco da aver avanzato anche ricorso alla Corte Costituzionale. E cosa succederebbe se questo ricorso venisse accolto? Reggio e Villa tornerebbero con Gioia Tauro e Messina si ritroverebbe di nuovo sola con Milazzo? Una prospettiva neppure tanto negativa, l'ente messinese funziona, ma comunque un'incognita, anche perché la storia recente dimostra che tutto può cambiare, in meglio o in peggio, a seconda del colore politico del governo nazionale. Per quello a guida Pd, ad esempio, era impossibile ciò che con la guida 5 Stelle si è facilmente concretizzato. Ecco perché stona il no del presidente della Regione Sicilia, Nello Musumeci, alla scelta di Mario Paolo Mega per il ruolo di presidente, da parte del ministro Danilo Toninelli. Mega è dirigente tecnico del servizio infrastrutture, innovazione tecnologica e pianificazione strategica dell'Autorità Portuale di Bari, dove lavora dal 2003, ed è stato componente del comitato tecnico di **Assoporti** per l'innovazione tecnologica e la creazione di sistemi di trasporto intelligenti. E' insomma uomo di comprovata esperienza. Non sappiamo, ovviamente, se sarebbe anche un bravo presidente ma l'impressione è che il diniego di Musumeci derivi da interessi politici che non necessariamente coincidono con gli interessi del territorio. Polemiche simili, del resto, erano sorte sette anni fa alla nomina di De Simone, perché molti erano contrari alla nomina di un campano, che alla fine si è dimostrato capace più di qualche altro suo predecessore locale. E che ora potrebbe restare alla guida dell'ente ancora per qualche tempo, pur se da commissario. (

The screenshot shows the website 'tempo stretto' with the article title 'AUTORITÀ PORTUALE DELLO STRETTO. ECCO PERCHÉ STONA IL NO ALLA SCELTA DI MEGA'. Below the title is a large photograph of the port of Messina. To the right of the main article, there are several smaller sections: 'SEGNALAZIONI' with a phone number, 'PREVISIONI METEO', and a section titled 'Occupi una casa e porta via i mobili. Diritto di recesso con il tuo stile completo'.

## La Cina attracca nei porti italiani. Gli affari del Dragone lungo la Via

*Con la Belt and Road Initiative, Italia e Cina rinforzano un'alleanza che porterà un maggiore controllo cinese tra gli altri sui porti di Trieste e Genova. Le imprese colgono l'occasione per richiedere grandi opere (anche inutili)*

La Cina si apre al Mediterraneo e dopo aver investito nel 2016 circa 600 milioni di euro nel porto del Pireo, adesso rinforza la sua presenza a Trieste e Genova. Il Memorandum of understanding, firmato dal presidente cinese Xi Jinping e dal premier Giuseppe Conte a fine marzo di quest'anno, ha posto le premesse per un futuro collegamento tra i due Paesi, concretizzando il progetto Belt and Road Initiative per oltre 7 miliardi di euro di investimenti. A circa dieci anni dal primo interessamento per il porto di Gioia Tauro, poi abortito, la Banca per gli Investimenti nelle Infrastrutture Asiatiche -di cui l'Italia è membro dal 2016 con il 2,8% del capitale, pari a 2,6 miliardi di dollari- ha deciso di partecipare direttamente all'ampliamento dei due porti italiani, con le società China Communications Constructions Company (CCCC), Cosco e China Merchant Group (CMG). Di fatto, queste vie d'accesso al Nord Europa risulterebbero più facilmente raggiungibili degli scali attuali di Rotterdam e Amburgo, con notevoli risparmi di costi e di cinque giornate di navigazione, afferma Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, l'associazione genovese degli spedizionieri. La società statale CCCC, che si occupa di infrastrutture e ha un fatturato di 70 miliardi di dollari, ha siglato a marzo di quest'anno un'intesa con l'Autorità di sistema portuale del Mar Ligure per rafforzare le connessioni di trasporto tra Europa e Asia e migliorare l'accessibilità via mare. Tra gli interventi a cui dovrebbe dare supporto, per ora solo tecnico, c'è la realizzazione della diga

foranea: un progetto da un miliardo di euro, considerato strategico dal tavolo di confronto EU-China Connectivity Platform. Con questa infrastruttura il porto vecchio di Genova si adegua ai nuovi standard internazionali delle navi porta container e soprattutto alle loro dimensioni -continua Botta-. Un bacino di evoluzione adeguato a navi sopra i 400 metri di lunghezza, con una capacità dai 15 ai 18 Teu (l'unità di misura del volume nel trasporto dei container) e può scaricare oltre 4mila contenitori alla volta. Come dire, un grattacielo in orizzontale che porta con sé un intero piazzale di contenitori. Le dimensioni dello shipping sono ormai diventate spaventose e di difficile gestione, conclude. Ma senza un adeguato investimento terrestre per il trasporto su rotaia, le opere potrebbero non essere sufficienti per il rilancio del porto genovese. Un esempio sarebbe quello del Terzo valico. L'opera da 6 miliardi di euro è ancora in costruzione e difficilmente vedrà la luce prima del 2021. Augusto Cosulich, armatore genovese che da oltre trent'anni collabora con la Cina ed è partner ufficiale della Cosco, denuncia come gli appelli delle aziende italiane siano finora rimasti inascoltati: Dobbiamo ridurre i costi di spostamento terrestre. Non è possibile che per arrivare a Tortona ci sia una ferrovia storica. Il cosiddetto Sblocca cantieri' qui in Liguria non è ancora efficace e il Terzo valico è bloccato. Così è chiaro che si fa fatica a rassicurare i cinesi che qui vogliono investire. L'opera rimane però oggetto di polemiche e continui approfondimenti. Cinque esperti del ministero delle Infrastrutture, che a novembre 2018 hanno redatto un documento sui costi e benefici dell'opera, hanno dimostrato come le tre linee siano attualmente sottoutilizzate, con 241 treni al giorno rispetto a una portata massima di 459. Gli imprenditori liguri invece considerano la galleria dei Giovi necessaria, rientrando nel grande progetto europeo del Corridoio Reno-Alpi e sottolineano un'altra difficoltà: C'è bisogno anche dell'aiuto delle Autorità portuali, come sta avvenendo a Nord- Est, a Trieste o in Slovenia, spiega Cosulich. E infatti lo scalo triestino è il secondo obiettivo della strategia portata avanti dal governo della Repubblica Popolare Cinese. Il porto friulano è diventato nel 2017 a tutti gli effetti l'unico porto franco internazionale d'Europa. Grazie a un accordo degli allora ministri delle Infrastrutture e dell'Economia, Graziano Delrio e Pier Carlo Padoan, è possibile pagare le imposte doganali 60 giorni dopo e non in anticipo come negli altri scali, evitando così di indebitare gli armatori. Trieste è un porto strategico per il flusso di merci tra Europa e Asia e uno sbocco fondamentale per la Belt and Road Initiative. Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità portuale dell'Adriatico superiore, giudica positivamente eventuali joint venture con Pechino. Si prevedono tre obiettivi principali: il rafforzamento della ferrovia che dal cuore del porto porta verso Monfalcone e quindi all'est Europa, un



coinvolgimento nella creazione di un polo intermodale in Slovacchia e la presenza dei nostri tecnici in Cina per implementare le piattaforme logistiche e spingere la manifattura italiana. Una visione a lungo termine per un export di prodotti italiani che, secondo i dati diffusi da Sace (società del gruppo Cassa Depositi e Prestiti, specializzata in servizi finanziari e export), potrebbe arrivare a 19,6 miliardi di euro entro il 2021. Gli investimenti nello scalo giuliano sono ancora da stabilire, ma dovrebbero attestarsi sui 30 milioni di euro. Sono invece già realtà a Vado Ligure (SV), dove il nuovo terminal container -costato 450 milioni di euro e la cui apertura è prevista per dicembre 2019- è gestito per metà dal gruppo danese Maersk e per la restante parte da due colossi cinesi, Cosco e Qingdao Port International Development, che hanno partecipato rispettivamente con 53 e 17 milioni di euro. Come afferma Giuliano Noci, prorettore per il territorio cinese del Politecnico di Milano, le intenzioni di Pechino sono di investire nei prossimi 50 anni in una rete di collegamento su scala mondiale. La Via della Seta è un progetto che in Europa già esiste: negli ultimi cinque anni, 15mila treni cargo dalla Cina hanno raggiunto via terra Duisburg e Amburgo. Rotterdam e Amburgo sono i principali porti di attracco delle merci cinesi in Europa, e viceversa -spiega Noci-. Lo Stato cinese sa che può stendere una rete ampia di collegamenti grazie ad accordi con i singoli Paesi, come è successo in Italia. Il Memorandum, che è stato ridimensionato nei contenuti per le pressioni di Francia e Germania, è frutto di un lavoro lungo e complesso iniziato nei primi anni Duemila e proseguito dal governo Gentiloni, dice. Un'ingerenza, quella europea, che il professore considera eccessiva e non giustificata, visto che nel luglio 2018 la stessa Unione Europea aveva firmato un accordo con la Cina per ampliare l'interconnessione logistica. Il porto di Amburgo, terzo europeo per grandezza, potrebbe perdere consistenti quote di mercato qualora Genova e Trieste diventassero davvero degli scali fondamentali. E questo la Germania non lo approverebbe, conclude Noci. Altro punto controverso è la gestione economica delle autorità portuali. Daniele Rossi, presidente di **Assoport** e a capo dell'Autorità portuale di Ravenna, afferma che la riforma dei porti del 2016 è stata utile, ma insufficiente a rendere i porti italiani competitivi a livello europeo. La normativa in materia di protezione ambientale e quella del codice degli appalti devono mettere le società, tra cui le Autorità portuali, nella condizione di spendere, e velocemente. Questo non vuol dire allentare i controlli o liberalizzare i comportamenti, ma accelerare i tempi. Ed è proprio il porto romagnolo gestito da Rossi, centro delle attività off-shore nel Mediterraneo, che ospita un'altra importante realtà cinese: è la China Merchants Industry Technology, che ha rilevato il know how dell'azienda italiana Comart specializzata in idrocarburi. Questo sarà il nostro primo centro di ricerca e ingegneria navale fuori dalla Cina, dichiarava in occasione dell'inaugurazione della sede ravennate Simple Hu, managing director della holding cinese China Merchants Group, proprietaria della China Merchants Industries Technology (CMIT). Oggi gestisce 53 porti in 20 Paesi ed è leader mondiale nella costruzione di navi e piattaforme off-shore. C'è stata molta diffidenza all'inizio -spiega Stefano Schiavo, fondatore di Comart e amministratore delegato di CMIT-, ma oggi gli imprenditori vengono a bussare alla nostra porta. Questo vuol dire che le aziende italiane che non hanno la forza di entrare in relazione con la Cina grazie a noi potrebbero avere più possibilità di aprirsi a quel mondo.