



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
mercoledì, 04 settembre 2019**



Prime Pagine

04/09/2019	Corriere della Sera Prima pagina del 04/09/2019	7
04/09/2019	Il Fatto Quotidiano Prima pagina del 04/09/2019	8
04/09/2019	Il Foglio Prima pagina del 04/09/2019	9
04/09/2019	Il Giornale Prima pagina del 04/09/2019	10
04/09/2019	Il Giorno Prima pagina del 04/09/2019	11
04/09/2019	Il Manifesto Prima pagina del 04/09/2019	12
04/09/2019	Il Mattino Prima pagina del 04/09/2019	13
04/09/2019	Il Messaggero Prima pagina del 04/09/2019	14
04/09/2019	Il Resto del Carlino Prima pagina del 04/09/2019	15
04/09/2019	Il Secolo XIX Prima pagina del 04/09/2019	16
04/09/2019	Il Sole 24 Ore Prima pagina del 04/09/2019	17
04/09/2019	Il Tempo Prima pagina del 04/09/2019	18
04/09/2019	Italia Oggi Prima pagina del 04/09/2019	19
04/09/2019	La Nazione Prima pagina del 04/09/2019	20
04/09/2019	La Repubblica Prima pagina del 04/09/2019	21
04/09/2019	La Stampa Prima pagina del 04/09/2019	22
04/09/2019	MF Prima pagina del 04/09/2019	23

Primo Piano

04/09/2019	panorama.it Porti chiusi, dalle inchieste dei pm	24
------------	--	----

Trieste

04/09/2019	Il Piccolo Pagina 10 Draga di Moschiena per il porticciolo al via l' ampliamento	26
------------	--	----

04/09/2019	Il Piccolo	Pagina 18		27
<hr/>				
Ipotesi chiusura per la Ferriera I sindacati nazionali dicono no				

Venezia

04/09/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 13		29
<hr/>				
Grandi navi ancora davanti a San Marco A rischio gli 800 mila euro per le banchine				
04/09/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 13		30
<hr/>				
Marcia per il clima Costa Luminosa "dirottata" a Trieste				
04/09/2019	Il Secolo XIX	Pagina 16		31
<hr/>				
Progetto Venis Cruise Duferco ora rilancia				

Genova, Voltri

04/09/2019	Il Secolo XIX	Pagina 20	<i>Matteo Dell' Antico</i>	32
<hr/>				
Aeroporto, Atlantia alla finestra Toti frena. Lunardon: politica fuori				
04/09/2019	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 51		34
<hr/>				
«L' aeroporto? Nessuna trattativa aperta» Toti e Atlantia smentiscono l' acquisto				
04/09/2019	La Stampa (ed. Savona)	Pagina 39		35
<hr/>				
Il caso Atlantia fa discutere in Regione				
03/09/2019	BizJournal Liguria			36
<hr/>				
Aeroporto di Genova, Toti: «Nessuna privatizzazione in programma»				
03/09/2019	Genova Today			37
<hr/>				
Aeroporto Colombo, spunta l' ipotesi vendita. Toti: «Nessuna privatizzazione in corso»				
03/09/2019	Genova24			38
<hr/>				
Aeroporto di Genova spa, spunta ipotesi privatizzazione. Atlantia (Benetton) potrebbe "scalare" la società				
03/09/2019	Genova24			39
<hr/>				
Aeroporto, Toti chiarisce: "Nessun progetto, né trattativa per privatizzarlo"				
03/09/2019	PrimoCanale.it			40
<hr/>				
Il Colombo ai Benetton? Salvatore: "E' un' indecenza". Toti: "L' aeroporto resta pubblico"				
03/09/2019	FerPress			41
<hr/>				
CIRCLE S.p.A.: piena operatività della nuova versione di Milos TOS per Terminal San Giorgio				
03/09/2019	Primo Magazine		<i>GAM EDITORI</i>	42
<hr/>				
CIRCLE S.p.A. continua la sua espansione con la nuova versione di Milos TOS				
03/09/2019	Il Nautilus			43
<hr/>				
Partito oggi dai Ports of Genoa il primo imbarco per la 2° edizione del CIIE				
03/09/2019	Messaggero Marittimo		<i>Massimo Belli</i>	44
<hr/>				
Da PSA Genova Pra' spedizione per China Expo				
03/09/2019	Primo Magazine		<i>GAM EDITORI</i>	45
<hr/>				
Giacomo Gavarone, Presidente gruppo Giovani Armatori, parla della nuova via della seta				

La Spezia

03/09/2019	Citta della Spezia			46
<hr/>				
Mirabello e Authority per avvocati: balla mezzo milione di euro				

Ravenna

03/09/2019	RavennaNotizie.it			47
<hr/>				
Relitto Berkan B. Liverani (Lega): "Regione esegua nuove verifiche ambientali"				

03/09/2019	ravennawebtv.it		48
Berkan B, la Lega chiede nuove verifiche ambientali			

Piombino, Isola d' Elba

04/09/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 14	49
Il veliero che aiuta i bambini a sconfiggere l' epilessia			
04/09/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo	Pagina 49	51
A gonfie vele oltre la disabilità			
03/09/2019	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	52
Sviluppi del porto di Piombino nei prossimi mesi			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

04/09/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 32	53
L' Enel rassicura i portuali: in arrivo 15 carboniere `			
04/09/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 33	54
Il Comune studia la tassa su chi viaggia per mare			
03/09/2019	La Provincia di Civitavecchia		55
Chiusa ufficialmente la pesa pubblica all' interno del porto			
03/09/2019	La Provincia di Civitavecchia		56
Bilancio, Marino propone la tassa di soggiorno marittima			
04/09/2019	Il Messaggero (ed. Civitavecchia)	Pagina 33	57
Passeggeri prigionieri sul traghetti			
04/09/2019	La Repubblica	Pagina 4	58
"In ostaggio sul traghetti per 4 ore"			
04/09/2019	La Repubblica	Pagina 24	59
Guasto a portellone per 9 ore i passeggeri bloccati sul traghetti			

Salerno

04/09/2019	Il Mattino (ed. Salerno)	Pagina 24	<i>Diletta Turco</i>	60
Porto, sprint dragaggi con la grana ricorsi				
04/09/2019	Il Mattino (ed. Salerno)	Pagina 24		62
Zone economiche speciali, start a fine settembre				

Bari

04/09/2019	Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari)	Pagina 13	<i>Serena Russo</i>	63
Al via le regate Ma al porto vecchio manca il dragaggio				
04/09/2019	Quotidiano di Bari	Pagina 5		64
Porti Levante Security: "Troppi silenzi sulla gara per esternalizzare la sicurezza"				
03/09/2019	Bari Today			65
"No alla privatizzazione del servizio di vigilanza", la protesta dei portuali baresi davanti al Consiglio regionale				
03/09/2019	Il Nautilus			66
AdSP MAM: Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale e Documento di Pianificazione Energetica Ambientale di Sistema Portuale				
03/09/2019	Messaggero Marittimo		<i>Redazione</i>	67
AdSp MAM dibattito con gli stakeholders				

Brindisi

04/09/2019	Corriere del Mezzogiorno (ed. Bari) Pagina 3	<i>Vito Fatiguso</i>	68
Annuncio choc di Mittal: cassa integrazione prorogata per tre mesi Firmato il «salva Ilva»			
04/09/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 7		69
Il carbone sbarcherà nel porto di Brindisi Ma il sindaco dice no			
04/09/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 28		70
Carbone Arcelor Mittal nel porto di Brindisi Il sindaco Rossi insorge			
04/09/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 30		71
Porto, chiesti 3,8 milioni per dragaggio			
04/09/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10	<i>ROBERTA GRASSI</i>	72
Nel porto il carbone per l' ex Ilva E il sindaco respinge la richiesta			
04/09/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10		74
«Quattro carboniere al mese per superare l' emergenza» La società scrive all' Authority			
04/09/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 11		76
Bbc: «Già pronti a opporci Non lo consentiremo mai»			
04/09/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 11	<i>NICOLA QUARANTA</i>	77
«Stop alla stagione dei fossili inquinanti Siamo già impegnati a progettare altro»			
04/09/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 12		79
Pianificazione del sistema portuale Confronto-dibattito a Bari e Brindisi			
03/09/2019	Brindisi Report	<i>MARCELLO ORLANDINI</i>	80
Il carbone per l' ex Ilva a Brindisi: Rossi si oppone a prescindere			
03/09/2019	Brindisi Report		82
Il sindaco Rossi dice no al carbone di Taranto nel porto di Brindisi			

Taranto

04/09/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto) Pagina 34		83
Porto, chiesti 3,8 milioni per dragaggio			
04/09/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 5		84
Taranto, da settembre parte la manutenzione delle gru			

Cagliari

04/09/2019	La Nuova Sardegna Pagina 14		85
Porto canale, firmata la cassa integrazione			
04/09/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 11	<i>Davide Madeddu</i>	86
Sardegna, dal latte all' energia a rischio 50mila lavoratori			
03/09/2019	Ansa		88
Porto canale Cagliari, ora rilancio			
03/09/2019	Corriere Marittimo		89
Cagliari, concessa la cassa integrazione per i 207 lavoratori portuali			
03/09/2019	FerPress		90
Sardegna: Porto Canale, firmato accordo CIG. Zedda, scongiurati licenziamenti			
03/09/2019	Il Nautilus		91
Porto di Cagliari, Tarlazzi (Uiltrasporti): firmata la Cigs per i portuali, ora si realizzi un nuovo futuro per il porto			
03/09/2019	Informare		92
Ok alla cassa integrazione straordinaria per i 207 lavoratori del Porto Canale di Cagliari			

03/09/2019	Messaggero Marittimo	<i>Redazione</i>	93
<hr/>			
03/09/2019	Messaggero Marittimo	<i>Giulia Sarti</i>	94
<hr/>			
03/09/2019	Sardinia Post		95
<hr/>			
04/09/2019	L'Avvisatore Marittimo Pagina 2	<i>ALBERTO GHIARA</i>	96
<hr/>			

Catania

04/09/2019	La Sicilia Pagina 17		97
<hr/>			

Focus

04/09/2019	Il Giornale Pagina 21	<i>Antonio Risolo</i>	98
<hr/>			
04/09/2019	La Gazzetta Marittima		99
<hr/>			
04/09/2019	Corriere della Sera Pagina 13		100
<hr/>			
04/09/2019	Corriere della Sera Pagina 7	<i>M. Sen.</i>	102
<hr/>			
04/09/2019	MF Pagina 3	<i>LUISA LEONE</i>	103
<hr/>			
04/09/2019	La Repubblica Pagina 14	<i>DI MARCO MENSURATI FABIO TONACCI</i>	105
<hr/>			

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 62821
Roma, Via Campana 50-C - Tel. 06 688281

FONDATA NEL 1876

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



Domani gratis
Lo sport su misura per bimbi ed adulti
di **Marrone e E.Meli** nel settimanale



Quota 160 mila
Corriere, ad agosto record di abbonati per il digitale di **Davide Casati** a pagina 23



LA CRISI I PARTITI

Sì di Rousseau, c'è il nuovo governo

Il 79% a favore. Oggi Conte al Quirinale con la lista dei ministri M5S-Pd. Esteri a Di Maio, Gualtieri all'Economia

DUE COSE DA FARE

di **Alberto Alesina** e **Francesco Giavazzi**

Solo poche settimane fa pareva che l'ondata populista (spesso in Europa collegata a un sovranismo anti-europeo) stesse conquistando il mondo. Oggi non è più così. Anzi, il movimento populista è in difficoltà. In Italia Matteo Salvini è uscito dal governo per una serie di errori tattici e un senso di onnipotenza che lo ha accecato. In realtà, e questo è ancor più importante, forse sta perdendo consensi in quella borghesia produttiva e moderata del nord che è più interessata all'Europa che compra i nostri prodotti che alla Russia di Putin. E il M5S, alleandosi con Merkel e Macron per eleggere Ursula von der Leyen alla presidenza della Commissione europea, dà l'impressione di aver virato verso l'europeismo. In Francia i gilet gialli hanno esaurito la loro spinta e Macron, anche perché ha imparato la lezione, si è assai rafforzato. In Germania, nelle elezioni regionali di domenica scorsa, il partito di estrema destra, Alternative für Deutschland, nonostante il forte aumento dei voti non è riuscito a scalzare democristiani e socialisti dal governo, rispettivamente, di Sassonia e Brandeburgo, i due stati dell'ex-Ddr dove l'Afd è più forte.

continua a pagina 28

La piattaforma Rousseau ha dato il via libera. Con una maggioranza schiacciante del 79 per cento gli iscritti del Movimento Cinque Stelle hanno votato il sì al governo Conte-bis fondato sull'alleanza tra pentastellati e Partito democratico. Pronta la squadra di governo con Luigi Di Maio agli Esteri e Roberto Gualtieri all'Economia. Già oggi il premier incaricato Giuseppe Conte salirà al Colle con la lista del nuovo esecutivo. «Un altro passo avanti per un governo di svolta» commenta il segretario democratico Nicola Zingaretti. «Durerà poco» prevede il leader leghista Matteo Salvini.

da pagina 2 a pagina 11

L'INTERVISTA / MASSIMO D'ALEMA

«Un'alleanza naturale»

di **Tommaso Labate**



«Alleanza naturale sin dall'inizio — dice D'Alema — occasione per ritrovare la strada». a pagina 9

GRILLO E GLI ALTRI CINQUE STELLE

Chi ha vinto, chi ha perso

di **Marco Imarisio**

Grillo, Di Maio, Casaleggio, Di Battista e gli altri. Viaggio nella galassia grillina, tra chi ha vinto e chi ha invece perso potere nel Movimento. a pagina 4

GIANNELLI



LA LETTERA

«Perché io tifo per il sistema maggioritario»

di **Romano Prodi**

Caro direttore, ho letto con molta attenzione l'articolo di Paolo Mieli sulla nuova maggioranza a sinistra... Mi è tuttavia doveroso precisare che, diversamente da quanto scritto, sono sempre stato favorevole al sistema elettorale maggioritario e lo sono tuttora.

a pagina 8

Università Proteste per le domande di cultura generale



La coda di candidati, a Napoli, per il test di ammissione alla facoltà di Medicina: in tutta Italia sono stati quasi 70 mila

L'assalto ai test per Medicina. Solo uno su 6 potrà entrare

di **Gianna Fregonara**

Si sono presentati in poco meno di 70 mila per i test di ammissione a Medicina. Meno quiz di logica, domande anche su John Kennedy e Agatha Christie. La graduatoria il prossimo 17 settembre.

a pagina 19

BREXIT SCHIAFFO AL PREMIER

Johnson sconfitto in Parlamento ora vuole le urne

di **Luigi Ippolito**

Pugnolato dai suoi e sconfitto in Parlamento che oggi vota il rinvio della Brexit: schiaffo al premier britannico Boris Johnson. Il Regno Unito si avvia verso le elezioni anticipate. «Questo è un governo senza mandato, senza morale e senza maggioranza» ha detto il leader laburista Jeremy Corbyn.

a pagina 12



La guerra dei dazi ci costerà 5 miliardi

di **Milena Gabanelli** e **Giuditta Marvelli**

Per l'Italia si profila un conto fino a 5 miliardi. Potrebbe essere questo il prezzo da pagare per il nostro Paese nella guerra dei dazi. Alimentare ed auto i settori più a rischio.

a pagina 13

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Sempre più

Tra i ventisei punti di sutura che compongono la bozza del programma di governo dei buoni, spicca la promessa di rendere Roma «sempre più vivibile e sostenibile». Non intendo sottovalutare altre intuizioni formidabili come «il piano straordinario per il Sud» (ne hanno fatti talmente tanti che ormai sarà un grattacielo) o «la semplificazione fiscale», la cui indifferibile urgenza fu segnalata per la prima volta nel 1903 dal secondo governo Giolitti (al punto ventisei). Ma l'accento alla vivibilità e sostenibilità di Roma è capace di toccare anche i cuori duri.

Vi invito a soffermarvi su quel «sempre più». Ai due partiti che l'hanno amministrata separatamente per sei degli ultimi sette lustri non basta che la capitale mon-

diale del minigolf (in riferimento al numero di buche per chilometro quadrato) si collochi già tra i luoghi più godibili del pianeta, subito dietro il Bronx, ma decisamente davanti al Papeete di Milano Marittima. Esosi e incontenibili quali sono, hanno deciso di unire le forze per esagerare. Stupisce che un programma di governo tanto ecumenico e gaudioso (oltre alle coperture finanziarie, manca solo un invito a cena da parte di Brad Pitt o Charlize Theron) ignori le altre città italiane. Nessun cenno alla loro vivibilità e tantomeno alla loro sostenibilità. Milano e le sue sorelle sono da considerarsi troppo vissute e sostenute per meritarsi una citazione al punto ventisei? Un'opinione tutta da vivere, ancorché difficile da sostenere.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



9 0904
9 771120 498008
Noni Nature SpA - P.A.P. - 01. 9312001 corr. L. 467/2004 art. 1, c. 1, 001 Milano



Per il Cnr nella provincia di Savona c'è il 49% in più di morti di tumore per le emissioni della centrale di Vado Ligure. De Benedetti & C. continuano a negare



ristora INSTANT TEA

il Fatto Quotidiano NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

ristora INSTANT TEA

Mercoledì 4 settembre 2019 - Anno 11 - n° 243

€ 1,50 - Arretrati: € 3,00



I COMMENTI

LAVORATE IN SILENZIO E LITIGATE IN SEGRETO

LE DONNE AL GOVERNO NON SIANO BANDIERINE

ANTONIO PADELLARO A PAG. 13

SILVIA TRUZZI A PAG. 13



DE CAROLIS, GIARELLI E MARRA A PAG. 2-3

TUTTI QUEI SÌ DA NON DELUDERE OK AL CONTE-2 DALL'80% DEGLI ISCRITTI AL M5S. IL PROGRAMMA C'È, SQUADRA CON UN PAIO DI MINISTRI DA EVITARE

ATTENTI, ROUSSEAU VI GUARDA



Ma quei due promettono male Franceschini alla Cultura e Ascani alle Regioni: perché è meglio di no

A PAG. 5

Ambiente, legalità, evasione ecc. Ecco il programma dei 26 buoni propositi con l'incognita del deficit

DI FOGGIA A PAG. 6

BENE & GHEZZI

"Diego è tecnica, ma Van Basten è un'orchestra"

CARMELO BENE ED ENRICO GHEZZI

Ma secondo te c'è un godimento della squadra? Ho l'impressione che il tuo calcio sia spezzettato in fotogrammi - il piede, l'occhio, l'abbandono, il puro restare abbandonato del giocatore -, il frame, quel secondo che "vale una partita" perché la eccede. Allora, oltre al godimento dei giocatori, il godimento che spazio ha?

A PAGINA 22



LA MEMORIA Il leghista inquisito contro il sequestro del suo pc

Siri: "Mutuo a San Marino? Ho fatto tutto per mia figlia"

Il deputato scrive ai membri della Giunta che decideranno se autorizzare il provvedimento adottato dalla Procura di Milano: "Una richiesta indebita e poco seria". E sul prestito concesso senza garanzie: "Sono solo un bravo padre"

PACELLI E PROIETTI A PAG. 10



LONDRA IN CRISI

Westminster: Boris va giù nel duello finale per la Brexit

PROVENZANI A PAG. 21

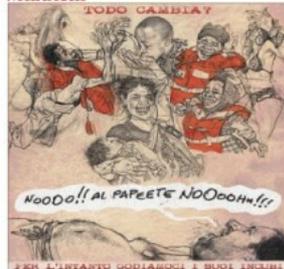


La cattiveria

Ormai Di Maio è talmente esaltato dal risultato della piattaforma Rousseau che dal prossimo anno la mette al posto del Var

WWW.SPINOZA.IT

Mannelli



FATTO ECONOMICO

Default Argentina: l'ultimo disastro dell'Fmi di Lagarde

LENZI A PAG. 15





ANNO XXIV NUMERO 208

Redazione e Amministrazione Via Vittor Pisani 19 - 20124 Milano, Tel. 02 58909011 Sped. in Abb. Postale - DL 353/2003 Conv. L. 48/2004 Art. 1, c. 1, 100 MILANO DIRETTORE CLAUDIO CERASIA

MERCOLEDÌ 4 SETTEMBRE 2019 - € 1,80

Dalle orecchie tagliate in Africa alle schiave del sesso in Pakistan. "Le donne cristiane sono il gruppo più perseguitato al mondo"

Roma. Quella foto avrebbe dovuto fare il giro del mondo. Le orecchie tagliate, le ferite cauterizzate e coperte dalle bende, i bambini in braccio. Sono le donne cristiane di Kalagari, nel nord del Camerun, cui i fondamentalisti islamici di Boko Haram hanno ta-

fonte stessa di quelle comunità sotto assedio esistenziale. Nei giorni scorsi, oltre alle donne del Camerun, i pastori islamici fanno loro tagliare il braccio alla moglie del traduttore della Bibbia Angus Abraham Fung, ucciso nella provincia di Wum. E le autorità del Pakistan hanno smantellato l'ennesima tratta di sfruttamento sessuale delle ragazze cristiane pachistane trasferite in Cina, dove vengono stuprate e sposate a forza.

"E' stato documentato che le giovani ragazze cristiane affrontano livelli più elevati di molestie sessuali e sono perseguitate per loro fede cristiana". Lo stesso accade in Egitto. Prima della "rivoluzione" sparivano quattro o cinque ragazze cristiane al mese, oggi la media è di quindici, rivela Ezzan Louis, fondatore dell'Associazione per le vittime di rapimenti e spazzioni forzate. Si ritiene siano almeno 550 le ragazze cristiane rapite, violentate e costrette a sposare il proprio carnefice dopo essersi convertite all'Islam, e rispettate a quello venuto dopo. Ma nasce prima tutto e a contrarre matrimonio islamico. Cancellano con l'acido la croce copta tatuata sul polso. Delle 48 donne cristiane prelevate dall'ISIS da Qaraqosh, in Iraq, solo sette sono tornate. Il primo a "comprare" la cristiana Rita Habbib fu il faccendiere di Mosul. Poi due sauditi. E infine un iraniano. "Siamo state stuprate e torturate", ha raccontato Rita al Times. Puliva e teneva in ordine la casa.

"La moglie urava 'abed' (sehiava) o 'kafir' (infedele) per convertirla". La Shlama Foundation, che ha pagato il riscatto di Rita, è finanziata dalla diaspora asirita e caldea negli Stati Uniti. E' la più tristemente nota delle donne cristiane perseguitate, Asia Bibi, ha parlato due giorni fa al Telegraph dal suo esilio in Canada, dove vive in una località segreta, dopo dieci anni di carcere e una condanna a morte per "blasfemia". "Tutta la mia vita ne ho sofferto, i miei figli ne hanno sofferto e questo ha avuto un impatto enorme sulla mia vita", ha detto Bibi dopo una serie di messaggi inviati al Telegraph. "Quando le mie figlie mi facevano visita in prigione non ho mai pianto di fronte a loro, lo facevo da sola. Pensavo a loro, a come vivevano". Alle donne cristiane del Decimo parallelo africano e del Pakistan, le donne cristiane hanno tagliato le orecchie. Ma noi relativisti occidentali non abbiamo orecchie per sentire e riscattare il lamento.

Scandalo politico Metropoli Perché sono importanti i russi che negoziarono con il leghista Savoini

Identificati i due uomini al tavolo dove si discuteva un finanziamento occulto, sono legati a un vice di Vladimir Putin

L'analisi audio delle voci

Roma. Il caso russo che riguarda la Lega di Matteo Salvini è sempre più chiaro. Il sito BuzzFeed News ha pubblicato un'inchiesta con il sito investigativo Bellinca e con il sito russo Insider, ha detto di avere identificato i due uomini al tavolo dove si discuteva un finanziamento occulto, sono legati a un vice di Vladimir Putin



MATTEO SALVINI

Il nuovo governo nasce con un contratto mica male; vaffa Brexit

Niente scherzi su euro, Europa, trattati, Russia. Rousseau dice sì a un programma dove ciò che conta è ciò che non c'è

L'elemento più rilevante presente all'interno del programma di governo diffuso ieri mattina dalla piattaforma Rousseau non riguarda tutto ciò che il programma prevede (tra i punti elencati mancano solo la promessa di lavorare con urgenza alla pace nel mondo e la garanzia di offrire chi più per tutti, come direbbe Antonio Albanese, ma riguarda una serie di punti specifici che il programma, grazie al cielo, non prevede e la cui assenza rappresenta un'assicurazione sulla salute futura del nostro paese. La forza possibile del governo del Ripensamento, a cui ieri ha offerto il suo voto di fiducia anche la piattaforma Rousseau con una percentuale pari al 79 per cento dei votanti, non è in ciò che il movimento cinque stelle ha promesso di fare insieme con il Pd ma è in tutto ciò che il M5s ha promesso di non fare, a differenza di quanto fatto un anno e mezzo fa quando i grillini presentarono ai loro iscritti un programma di governo dettagliato di dettaglio di quello offerto ieri mattina. Grazie a quel programma, e grazie soprattutto alle bozze diffuse prima della presentazione del programma ufficiale, l'Italia è stata in una spirale di profonda sofferenza, generata dall'incertezza prodotta dall'ambiguità alimentata dal governo uscente su temi sensibili come il programma di lavoro e di rispetto dei trattati, la difesa dell'euro, la volontà di tornare a stampare moneta, la convinta fedeltà al Patto atlantico, la possibilità di condurre un programma dettagliato alla Beo di cancellare centinaia di miliardi di euro di debito pubblico. Rispetto a quella fase storica, quando i mercati iniziarono a sospettare che il poliziotto di governo avrebbe potuto sbattere l'Italia, oggi si può dire che la traiettoria della maggioranza rossogialla è del tutto diversa (ieri lo spread è sceso ancora) e in questo senso ciò che conta all'interno del programma è proprio quello che non c'è: nessun riferimento

79%!!! CAMPIONE DEL MONDO



alla revisione dei trattati, nessuna parola ambigua sull'euro, nessuna minaccia nei confronti dell'Eurozona, nessuna volontà di rivedere le sanzioni alla Russia, nessuna promessa di stampare moneta. Si potrà ironizzare quanto si vuole sulla magnificata verità del parziale programma rossogiallo (un recente programma dettagliato che abbia avuto successo?), ma ciò che var-

rà la pena tenere bene a mente nelle ore che verranno è che non si può capire il senso di questo pezzo governo (un governo sbagliato non per fare una cosa giusta) senza comprendere un punto chiave della sua missione: evitare che l'Italia possa ritrovarsi all'improvviso in uno scenario non troppo diverso rispetto a quello vissuto nel 2015 dalla Grecia, ai tempi del referendum sull'Eurozona, e rispetto a quello vissuto nel 2016 dalla Gran Bretagna, alle prese con il dramma delle trattative per la Brexit. Il governo del Ripensamento nasce per offrire all'Italia un governo capace di ridare ossigeno al paese (con il programma rossogiallo si promette di fare il contrario di quanto fatto dal precedente governo, ovvero ridurre drasticamente i tempi della giustizia, ridurre le tasse sul lavoro e abbassare la pressione fiscale, razionalizzare la spesa pubblica e, in attesa di capire in che modo e con quali soldi, basterebbero questi punti per essere un tricolore ottimo). Ma nasce prima di tutto per evitare che il sovranismo possa ottenere i pieni poteri per fare quel che Matteo Salvini promise di fare nel 2017 quando si candidò al governo della Lega mettendone sul bianco un'idea precisa: "E' solo conquistando l'egemonia di governo che potremo rimettere in discussione la moneta unica in Europa, e avremo le opportunità di dimostrare che la difesa degli interessi italiani non è compatibile con alcuna forma di nazionalismo sfascista. Indefinibile l'Euro significa togliere sovranità ai suoi paesi membri. Come programma non è un cattivo inizio. O no?"

Ilusione Crimea

Cinque anni dopo l'annessione, l'economia va a rotoli e c'è chi tiene il passaporto ucraino in tasca

Umiliati da Rousseau

Spot a reti unificate, deliri grillini, ommissioni imbarazzate del Pd. I sì al governo vincono con il 79 per cento

L'odio che vuole cancellare i due capolavori di Renzi

Un governo sventato, un altro realizzato. Mieli e l'autogol di chi non riconosce che cos'è una leadership

Dicevano ieri che nel bordello si fanno marmellate, ma qualcuno ha preso la cosa sul serio e ha fatto un sondaggio. Mieli e l'autogol di chi non riconosce che cos'è una leadership

Ma per venire a altro argomento (questo che occhieggia alla destra pubblicitaria miela, che è una bella campagna antiparlamentare, un'emergenza a toro, un voto che minaccia va il voto chiedendo ai parlamentari di alzare il culo per girare la sua marcia trionfale verso i pieni poteri, è stato Renzi, con scelta dei tempi e degli argomenti perfetta, a impedire che si formasse il varco al plebiscito vinalogico extraeuropeo, e a legittimare secondo ragionevolezza quello che ieri era stato da lui giustamente delegittimato, l'accordo con i 5s. Things change.

Ma per venire a altro argomento (questo che occhieggia alla destra pubblicitaria miela, che è una bella campagna antiparlamentare, un'emergenza a toro, un voto che minaccia va il voto chiedendo ai parlamentari di alzare il culo per girare la sua marcia trionfale verso i pieni poteri, è stato Renzi, con scelta dei tempi e degli argomenti perfetta, a impedire che si formasse il varco al plebiscito vinalogico extraeuropeo, e a legittimare secondo ragionevolezza quello che ieri era stato da lui giustamente delegittimato, l'accordo con i 5s. Things change.

Innovazione al nord

Fermare quota 100

Roma. Si tratta solo di una bozza, per carità. E per giunta frutto di una "intesa parziale", precisano da Nazario. Da documento di ventisei punti che è un manifesto elettorale - e del resto serviva a convincere gli adepti di Casaleggio - che non va letto come documento di governo. Tuttavia il fuso documento offerto alla consultazione dei votanti su Rousseau conferma i sospetti di chi, sia nel Pd sia nel M5s, teme che il governo che sta per nascere venga percepito come "nastro delle catene televisivi di Rai1". (M5s segue nell'inserto 17)

Fermare quota 100

La riforma gialloverde ha fallito. Tre buone ragioni per cambiarla. Parla Brambilla, guru dei leghisti

Roma. Alberto Brambilla non ha dubbi: "Certo, che va chissà, quota 100". E' in bocca ai professori comaschi, presidente del centro studi "Itinerari previdenziali", questa fermezza non lascia indifferenti. "Ma questa riforma è un figlio illegittimo", scherza lui, quasi disconsolato. "La riforma gialloverde non è quella che avevo scritto io", dice Brambilla. "E quindi cambiarla è opportuno". (segue nell'inserto 17)

Fermare quota 100

La riforma gialloverde ha fallito. Tre buone ragioni per cambiarla. Parla Brambilla, guru dei leghisti

Roma. Alberto Brambilla non ha dubbi: "Certo, che va chissà, quota 100". E' in bocca ai professori comaschi, presidente del centro studi "Itinerari previdenziali", questa fermezza non lascia indifferenti. "Ma questa riforma è un figlio illegittimo", scherza lui, quasi disconsolato. "La riforma gialloverde non è quella che avevo scritto io", dice Brambilla. "E quindi cambiarla è opportuno". (segue nell'inserto 17)

La riforma gialloverde ha fallito. Tre buone ragioni per cambiarla. Parla Brambilla, guru dei leghisti

La riforma gialloverde ha fallito. Tre buone ragioni per cambiarla. Parla Brambilla, guru dei leghisti

Roma. Alberto Brambilla non ha dubbi: "Certo, che va chissà, quota 100". E' in bocca ai professori comaschi, presidente del centro studi "Itinerari previdenziali", questa fermezza non lascia indifferenti. "Ma questa riforma è un figlio illegittimo", scherza lui, quasi disconsolato. "La riforma gialloverde non è quella che avevo scritto io", dice Brambilla. "E quindi cambiarla è opportuno". (segue nell'inserto 17)

Piangere per niente

Arriva il cinema italiano e la critica impazzisce e si commuove. Ma "Martin Eden" è un disastro di Autorialità

Primo o poi del cinema italiano alla Mostra di Venezia lo dice il giudizio della critica. Arriva il cinema italiano e la critica impazzisce e si commuove. Ma "Martin Eden" è un disastro di Autorialità

Primo o poi del cinema italiano alla Mostra di Venezia lo dice il giudizio della critica. Arriva il cinema italiano e la critica impazzisce e si commuove. Ma "Martin Eden" è un disastro di Autorialità

Primo o poi del cinema italiano alla Mostra di Venezia lo dice il giudizio della critica. Arriva il cinema italiano e la critica impazzisce e si commuove. Ma "Martin Eden" è un disastro di Autorialità

Morire di meloni arcaici

La casa più ripugnante, secondo le prime risultanze, è stato il contratto di stato regolarizzato su uno straccio di documento. Illecito costituzionale, ieri è stato invalido soltanto dopo che era morto, dopo poche ore. Fino a poche ore prima c'era solo il nero. Poi lui ha visto tutto nero, c'era un caldo da non poter più vivere. Almeno se per campare devi tirare su meloni a mani nude sotto al sole, con questo mondo arcaico, come fosse dieci secoli fa. La casa più terribile è stata la sua moglie, la moglie di Pasquale Fusco, bracciatto in nero di 55 anni a Vercelli, nel comune di Giulignano, padre di tre figli, ha detto, del nero. "Lasciateci in pace. Lo sfruttamento? Il lavoro nero? Sono cose che riguardano i carabinieri e i magistrati". Chiusa in un mondo arcaico, dieci secoli fa. Eppure no, ovvio che non vivono in una "dignitosa palazzina" da cronaca e' di Rep., avevano fatto qualche fortuna che poi è andata male, come i Malavoglia coi lupini. Non sono i "mafiosi" di Fontanara. Anche se si è morti di caldo e lavoro. Il mondo arcaico, fuoriclasse è un mondo del lavoro arcaico, del sud-lavoro che con pretesa di modernità insistiamo a non vedere. Ora tornerà al governo un partito di vendicativo che ha caricato il lavoro arcaico nero col decreto "dignità" e col reddito di "cittadinanza". Ora che il hanno ammansiti si torna a parlare di salario "minimo", che è il minimo. La legge sul caporalato c'era. Ma non sono le parole dette dall'ombra che faranno uscire il lavoro dal mondo arcaico.

Morire di meloni arcaici

La casa più ripugnante, secondo le prime risultanze, è stato il contratto di stato regolarizzato su uno straccio di documento. Illecito costituzionale, ieri è stato invalido soltanto dopo che era morto, dopo poche ore. Fino a poche ore prima c'era solo il nero. Poi lui ha visto tutto nero, c'era un caldo da non poter più vivere. Almeno se per campare devi tirare su meloni a mani nude sotto al sole, con questo mondo arcaico, come fosse dieci secoli fa. La casa più terribile è stata la sua moglie, la moglie di Pasquale Fusco, bracciatto in nero di 55 anni a Vercelli, nel comune di Giulignano, padre di tre figli, ha detto, del nero. "Lasciateci in pace. Lo sfruttamento? Il lavoro nero? Sono cose che riguardano i carabinieri e i magistrati". Chiusa in un mondo arcaico, dieci secoli fa. Eppure no, ovvio che non vivono in una "dignitosa palazzina" da cronaca e' di Rep., avevano fatto qualche fortuna che poi è andata male, come i Malavoglia coi lupini. Non sono i "mafiosi" di Fontanara. Anche se si è morti di caldo e lavoro. Il mondo arcaico, fuoriclasse è un mondo del lavoro arcaico, del sud-lavoro che con pretesa di modernità insistiamo a non vedere. Ora tornerà al governo un partito di vendicativo che ha caricato il lavoro arcaico nero col decreto "dignità" e col reddito di "cittadinanza". Ora che il hanno ammansiti si torna a parlare di salario "minimo", che è il minimo. La legge sul caporalato c'era. Ma non sono le parole dette dall'ombra che faranno uscire il lavoro dal mondo arcaico.

La Giornata

In Italia

"PROGRAMMA CHIUSO. ORA TOCCA ALLA SQUADRA" DICE DI MAIO. Il 79 per cento degli iscritti alla piattaforma Rousseau ha votato a favore della nascita di un nuovo esecutivo assieme al Pd, con Conte premier. Nicola Zingaretti, segretario dem, dice: "Con la chiusura del lavoro programmatico si è fatto un altro passo serio per un governo di svolta. Ora andiamo a cambiare l'Italia".

Il segretario del Pd Andrea Orlando ha declinato l'offerta di un posto "di grande rilievo" nel nuovo governo. Cinque paesi Ue accolgono i migranti della nave Eleonora. Germania, Lussemburgo, Irlanda, Portogallo e Francia. La Commissione europea ha coordinato il ricollocamento. Il comandante e il capo missione della nave della on LifeLine sono indagati per favoreggiamento dell'immigrazione clandestina. Si dice verranno interrogati nei prossimi giorni.

Prorogata la casa integrazione per altre tredici settimane nei stabilimenti siderurgici di Taranto di 1.400 persone. Il contratto di lavoro per il 30 settembre e riguarderà circa 1.600 lavoratori. Bersa di Milano. Pse-Mib +0,24 per cento. Differenziale Bp-Bund a 158 punti. L'euro chiude stabile a 1,09 sul dollaro.

Nel Mondo

BORIS JOHNSON HA PERSO LA MAGGIORANZA IN PARLAMENTO. Il conservatore Boris Johnson ha perso la maggioranza assoluta in Parlamento. Il leader laburista Jeremy Corbyn ha accusato il premier di attaccare la democrazia. Le elezioni costituzionali, ieri è stato sotto lo slogan di 1,2 rispetto al dollaro.

La Francia ha fatto affari all'Iran. Parigi avrebbe proposto all'Iran 15 miliardi di dollari per compensare una parte delle mancate esportazioni di petrolio, risultato delle sanzioni americane. In cambio Teheran avrebbe garantito di rispettare pienamente l'accordo sul nucleare del 2015. Lo ha riferito il deputato conservatore Ali Mohabati, citato dal quotidiano Tasnim.

Il Psoe ha proposto a Podemos di governare insieme con un "programma comune progressista". Il leader socialista spagnolo Pedro Sanchez ha invitato Pablo Iglesias a incontrarsi giovedì prossimo.

Jair Bolsonaro non andrà a Leticia, Colombia. Il presidente del Brasile vorrebbe non partecipare all'incontro sull'Amazzonia con gli altri leader sudamericani.

Andrea's Version

E adesso siamo proprio nei guai. Adesso che anche l'ultima cazzata è stata celebrata, che non si voterà per anni e magari fino al 2023, adesso che la democrazia parlamentare ha consumato i suoi orrendi riti formali (ma pure quelli, diciamo, dei più vivaci tra i giacobini), e che la partita di calcio finita al novantesimo regolamento grazie anche al no-vax, alle scie chimiche, ai terapisti, ai notiv-notiv-notiv-no siamo, come pure a quelli che sulla luna ci siamo andati, certo, col caso che raccontano anche questa, adesso, insomma, Salvini avrebbe la vittoria in tasca. Adesso. Poi quello, che è scemo, in verità si disperda. Non si capisce il motivo. E che se il governo non si capisce, che dovrebbe conoscere, a questo punto, la piangura che davanti spalancata per il trionfo elettorale che lo aspetta. Non lo capisce, qui è tutto nostro. Che se due consiglieri laici come Pigi Battista e Marco Damilano glielo spiegano, capisce che decolla.



il Giornale



MERCOLEDÌ 4 SETTEMBRE 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 208 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

MOSTRO PD-M5S

SPROFONDO ROSSO

Programma folle di estrema sinistra: penalizza economia e imprese

VOTO FARSA SU ROUSSEAU: SÌ ALL'INCIUCIO

OGGI I MINISTRI: DI MAIO AGLI ESTERI, AL VIMINALE UN TECNICO

di Giuseppe Marino e Antonio Signorini

Il voto sulla piattaforma Rousseau approva con il 79,3% dei consensi il governo M5s-Pd. Ma il programma non è altro che un libro dei sogni di estrema sinistra.

alle pagine 6-7
servizi da pagina 2 a pagina 10

L'EDITORIALE

E ADESSO FATEGLI UN MAZZO COSÌ

di Alessandro Sallusti

Maessa in scena anche l'ultima parte della recita - il voto del nuovo governo sulla piattaforma dei Cinque Stelle - oggi può partire il Conte bis. Se ci aspetta davvero quello che è scritto sul programma diramato dai grillini - un mix di derive socialiste e utopie moderniste - non siamo ben messi. Ma questo lo vedremo nei prossimi mesi. Serve spaccarsi la testa, e spaccarla (metaforicamente) a Salvini per essere caduti dalla brace grillina alla cenere della sinistra? No, non serve. Oggi non serve nulla, neppure indignarsi perché la casta dei parlamentari ha fatto di tutto per evitare le elezioni e salvare così la pelle.

Vogliamo dire che abbiamo perso? Sì, abbiamo perso, anche se in realtà liberali e moderati non sono mai stati in partita, tanto era chiaro fin dal primo minuto di gioco che le urne non sarebbero state la soluzione della crisi e che se anche lo fossero state Salvini avrebbe guardato altrove, tanto si è cronizzata la miopia politica che l'ha portato a schiantarsi.

Ma proprio perché tutto questo è vero oggi c'è anche un'aria di liberazione. Liberazione dagli equivoci che hanno anestetizzato la classe dirigente e l'elettorato non di sinistra e non iper sovranista in quest'ultimo anno e mezzo. Da oggi è tutto più chiaro, per certi versi più semplice: noi siamo noi, non più reietti o figliastri, non dobbiamo più inseguire onde non familiari e in fondo neppure i sondaggi. Chi la pensa come noi ed è in politica, a questi deve solo preoccuparsi di fargli un mazzo tanto sia in Parlamento che in tutte le sedi possibili. Perché Pd e Cinque Stelle - la storia e la cronaca fanno testo - non sono fuoriclasse e neppure degli dei, anche se nelle prossime ore daranno a intendere di esserlo, ben supportati dai rispettivi gazzettieri.

Anzi, Pd e Cinque Stelle - quando è toccato a loro comandare - hanno espresso il peggio della politica, non hanno mai combinato nulla di buono. Nom? A caso: Di Maio, Toninelli, Di Battista, Prodi, Renzi, Raggi, Boldrini. Una combriccola di incapaci e furbetti, una squadra «zero titoli» (e zero crescita) come direbbe mister Mourinho.

E se la domanda fosse: «Già, ma che si fa, come si fa e con chi si fa?», la risposta è che non lo so. Bisogna affidarsi ai saggi, tipo Eraldo: «Senza la speranza è impossibile trovare l'Insuperato».

CRULLA LA STERLINA

Brexit, Johnson sconfitto: «Il Regno Unito torni al voto»

Gaia Cesare e Erica Orsini



PASTICCIO Il premier Boris Johnson perde un deputato decisivo

Altra giornata di caos nel Regno Unito. Il deputato Lee, conservatore, passa ai Liberaldemocratici e lascia il premier Boris Johnson senza maggioranza alla Camera dei Comuni. Intanto i parlamentari contrari al No Deal oggi voteranno per fermare l'uscita dall'Unione europea senza accordo. Decisivi saranno i voti dei ribelli Tory minacciati di espulsione dal premier. La sterlina a picco, a rischio 16 miliardi di export.

a pagina 13

LE ANALISI

IL VERO SCOPO DEL GOVERNO

Esecutivo di «difesa» da Salvini

di Augusto Minzolini

Seduti su un divano di Montecitorio due deputati del Pd non sprizzano certo di gioia per il governo che verrà, ma lo considerano un passo obbligato, figlio di uno stato di necessità. «I big - osserva con una punta di sarcas-



mo Umberto Del Basso De Caro - sembra quasi che si vergognino ad entrarci. Con la scelta paradossale di non fare il vicepremier, il Conte bis sta assumendo le sembianze di un governo tecnico o para-tecnico». «Il problema - sentenza (...)

segue a pagina 4

NUVOLE IN VISTA

La Lega alla traversata nel deserto

di Adalberto Signore

La nemesi per Matteo Salvini arriva alle 19.23. Quando il suo ex alleato Luigi Di Maio annuncia che Rousseau ha detto «sì» all'accordo tra M5s e Pd. Ventisei giorni dopo lo strappo con cui il leader della Lega aveva im-



provvisamente decretato la fine del governo Conte invocando il ritorno alle urne, è proprio un voto - quello virtuale dei 115 mila iscritti alla piattaforma della Casaleggio Associati - a formalizzare quella che per Salvini è una (...)

segue a pagina 9

LE RICETTE GRILLINE: PIÙ DESIDERI CHE REALTÀ

Luigino scrive a Babbo Natale

di Alessandro Gnocchi

5 stelle si sono spremuti le meningi e hanno stilato un programma indistinguibile dalla lettera a Babbo Natale di un bambino delle elementari. L'elenco dei buoni propositi è sterminato. Si va da ricette economico-sociali di



stampo sovietico, ma considerate già vecchie ai tempi di Breznev, alla necessità di rendere più «attraente» Roma. «Attrante» per i topi, a giudicare i risultati ottenuti dal sindaco Virginia Raggi, solo per caso dei 5 stelle. Tra l'altro: perché (...)

segue a pagina 7

L'ESPERIMENTO DEL SOCIAL NETWORK FA DISCUTERE

Se Facebook ci sfida a vivere senza «like»

PARADOSSO ITALIANO

Mancano medici ma l'università accetta solo un giovane su 7

Francesca Angeli

a pagina 15

INFLUENCER IN MOSTRA

Altro che cinefili A Venezia caccia al selfie con la Ferragni

Luigi Mascheroni

a pagina 25

Sara Mauri

In una società virtuale narcisista i like sono tutto. A volte rendono felici, a volte rendono depressi. Molti vivono con l'ansia dei like, si preoccupano che i loro post non ricevano abbastanza «Mi piace». Per gli influencer i like sono moneta di valore commerciale. Per alcuni non ricevere like è un dramma, ad altri non importa. E se Instagram ci ha già provato, i like verranno nascosti - per prova - anche da Facebook.

a pagina 16



albapremium.it

IN ITALIA FATE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA REGIONI IN UNO DEI 15) E SE NON SIAMO IN UNO DEI 15, IL VOTO È...



1.943.000 lettori (Audipress 2019/I)



VENTIMILA LEGHE SOTTO I MARI



IN EDICOLA A € 7,90

Fondato nel 1956

IL GIORNO

NAZIONALE

MERCOLEDÌ 4 settembre 2019 | € 1,50* | Anno 64 - Numero 209 | **QN** Anno 20 - Numero 243 | www.ilgiorno.it

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

ristora
INSTANT TEA

INTERVENUTO PER SEDARE LITE: È IN COMA

Rischia la vita per generosità

MARIANI ■ A pagina 17



Massimiliano Bossi

MILANO, RESTA IN CARCERE
Donna uccisa
«Ti faccio a fettine»:
le minacce
del marito indagato
CONSANI ■ A pagina 16

ristora
INSTANT TEA

L'ALTERNATIVA

GIALLOOROSSO O GIALLOOROSÉ

di MICHELE BRAMBILLA

SUPERATO anche l'ultimo ostacolo - la discussa votazione sulla piattaforma Rousseau - il governo Conte-bis esce dalla sala parto per entrare nella nursery. È un governo forte e debole al tempo stesso. I suoi punti di forza sono molteplici. Innanzitutto, il Parlamento più refrattario della storia allo scioglimento. Solo Lega e Fratelli d'Italia vorrebbero le elezioni.

■ A pagina 2

EUROPA NEL DESTINO

LA BREXIT? SOLO UN PO'

di GIOVANNI MORANDI

DICE un proverbio contadino che per forza non viene nemmeno l'aceto e dunque non rimane che rassegnarci all'inevitabile, aspettando il fatidico no-deal sulla Brexit. Ma ci dispiace così tanto che non riusciamo a detestarli questi inglesi. Il fatto è che un'Europa senza Gran Bretagna ci pare mutilata, come lo sarebbe stata se avessimo ascoltato quelli che volevano un'Europa senza Grecia.

■ A pagina 15

Rousseau ha detto sì, il governo va

Quasi l'80% di consensi on line. Oggi Conte sale al Quirinale

Servizi e MARMO
■ Alle p. 2, 3, 4 e 5



LA SQUADRA

Rissa nella notte per le poltrone Di Maio agli Esteri

FARRUGGIA ■ A pagina 5

IL NOSTRO SONDAGGIO

La maggioranza degli italiani bocchia il patto M5s-Pd

NOTO ■ A pagina 7

I TEST DI MEDICINA

Chi è Khomeini? E il candidato: «Troppo difficile»

PASSERI ■ A pagina 13

LA CRIMINOLOGA

Nella casa horror «Il fuggiasco è Jekyll e Hyde»

MISALE ■ A pagina 9

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com



FILM A VENEZIA

Ferragni, una vita da cinema



BOGANI ■ A pagina 26

VECCHIO MODELLO

Genova vieta la Vespa mito «Inquina»



Servizio ■ A pagina 12

MASI
CONDITIONERS
Clima Control Professional Devices

Saranno presenti a **FARETE**
COMUNICAZIONE CONVERGENTE
4 - 5 settembre • BolognaFiera
http://farete.com/finisistriaemilia.it
Pad. 18 Stand E62

www.masiconditioners.com





il manifesto

quotidiano comunista

CON ALUIS GIOCH
• EURO 1,00
CON LE MENDE DIPLOMATIQUE
• EURO 2,00

MERCOLEDÌ 4 SETTEMBRE 2019 - ANNO XLVIII - N° 212

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

foto di Roberto Monaldo/LaPresse

**ADESSO
SI ALZA
IL SIPARIO**

NORMA RANGERI

Con questo risultato, il 79,3% di sì contro il 20,7% di no, il governo Conte entra in dirittura d'arrivo e con una marcia in più. Il presidente incaricato scioglierà la riserva e presenterà la lista dei ministri al Capo dello Stato. Questo esito non ci è indifferente perché abbiamo sostenuto che, per il solo fatto di aver messo Salvini e i fascio-leghisti fuori gioco, la nascita dell'alleanza M5S-Pd era una svolta cruciale. Abbiamo scritto che valeva la pena «baciare il rospo» per salvare la nostra fragile democrazia, la nostra Costituzione. Dunque di fronte a un nuovo governo di centrosinistra saremo felici di rimboccarci le maniche per esercitare quel diritto-dovere di critica che è il Dna di ogni giornale libero, libero come noi siamo ormai da cinquanta anni. Per la sinistra si apre un terreno fertile, una possibilità di ascolto e di battaglia più avanzata. Ma proprio sulla democrazia è importante discutere oggi, nel giorno in cui decine di migliaia di militanti avevano un importante compito da assolvere: la possibilità, con un voto, di decidere nientedimeno che le future sorti del paese. Con un clic on line dovevano approvare o bocciare la nascita di un governo M5S-Pd, una scelta politica di rilevanza nazionale. Non deve meravigliare nessuno il rito della piattaforma Rousseau per un movimento nato in Rete.

— segue a pagina 2 —

Il voto della piattaforma privata Rousseau dice Sì al governo M5S-Pd. Luigi Di Maio: «La legislatura durerà 5 anni». Oggi il presidente incaricato Giuseppe Conte al Quirinale, il giuramento previsto nel pomeriggio. Salvini furioso: «Ci riprenderemo l'Italia» pagine 2, 3, 4, 5

Ecce Conte



biani

**AVEVATE UN PIANO B:
CHIAMARMI VOLTAIRE**



Nuovo governo/Agenda estera Perché Conte non sia «Vieni avanti Giuseppi»

ALBERTO NEGRI, TOMMASO DI FRANCESCO

C'è poco da ridere. In Italia l'ilarità sui governi non dipende solo dall'arrivo in politica del comico Grillo: che dire infatti della Caselati, ora presidente del Senato, che, ancora al governo, sosteneva con convinzione che Ruby era la nipote di Mubarak - hanno riso a crepapelle sull'altra sponda del Mediterraneo, dove ridono di meno quando pensano che con il governo Berlusconi e il presidente Napolitano l'Italia nel 2011 ha bombardato Gheddafi, il suo

maggiore alleato nel Mediterraneo con cui aveva firmato sei mesi prima accordi approvati dal 98% del Parlamento, da destra a sinistra. Ma proviamo a immaginare l'agenda di politica estera di Conte traendo qualche spunto dal recente passato. In primis del rapporto con gli Stati Uniti. L'endorsement di Trump a «Giuseppi» ha fatto parlare quasi più la stampa estera che quella italiana e i partiti di casa nostra.

— segue a pagina 15 —

BREXIT I Commons mettono Johnson in minoranza



■ Dibattito rovente nel parlamento britannico, con resa dei conti sull'uscita dall'Ue senza un accordo. L'ex ministro Lee passa ai LibDem e lascia i Tories sotto di un deputato. In tarda serata il voto sulla legge che bloccherebbe l'ipotesi «no deal», aprendo però a elezioni anticipate **CLAUSI A PAGINA 7**

FESTIVAL LETTERATURA I mondi incantati di Birgisson e Aslam



■ Il giorno dell'inaugurazione della kermesse di Mantova parla lo scrittore e filologo islandese Bergsveinn Birgisson che presenta «Il vichingo nero». Mentre l'autore anglo-pakistano Nadeem Aslam racconta in un'intervista le nuove minacce alla libertà.

BASSO, CALDIRON ALLE PAGINE 10 E 11

Poste Italiane SpA, in a.p. - DL 353/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1, @pec:RM/212103
9 770225 213000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO COMI-N° 243 ITALIA

Fondato nel 1892



Mercoledì 4 Settembre 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

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

Robot e sicurezza
Se l'intelligenza artificiale può far vivere l'incubo di «War Games»
Rosato a pag. 38



A 100 anni dalla nascita
«Quell'ultima cena con Brera tra vino salmone e calcio»
Ciriello e De Luca a pag. 19



Il caso
C'era una volta la freccia Ghoulam l'infortunio che lascia il segno
Majorano a pag. 16



L'ultimo duello sui ministri

► Su Rousseau plebiscito per il Conte bis che stamattina sale al Quirinale. M5S: «Dureremo cinque anni» Di Maio verso la Farnesina. Battaglia Pd e 5Stelle sul sottosegretario a Palazzo Chigi e dicasteri economici

Il commento
UN PROGRAMMA COSÌ GENERICO CHE SEMBRA UN OROSCOPO

Carlo Nordio

Quando, nell'omonimo racconto di Voltaire, il padre della principessa di Babilonia si rivolge all'Oracolo per conoscere il suo futuro, l'Oracolo risponde: «mélange de tous», «vita e morte, infedeltà e costanza, perdita e guadagno, felicità e disgrazia». È più o meno quello che leggiamo nei nostri oroscopi e, cosa assai più grave, nella bozza programmatica del nuovo governo. Un programma in 26 punti che contiene sotto forma di editazione solenne un caotico sincretismo dove ognuno può leggerci quello che vuole. È vero che si tratta di una bozza, e che fino a questo momento tutti si sono occupati d'altro. È anche vero che sarebbe stato più serio, o comunque più ragionevole, dire che l'obiettivo principale, cioè l'accordo, era stato raggiunto, e che il programma, come l'intendenza, sarebbe arrivato in seguito. Ma fermiamoci sui due punti che ci interessano di più. Il primo è la Giustizia, alla quale è dedicato lo striminzito paragrafo 12. Esso si limita ad auspicare la riduzione drastica dei tempi dei processi, e la riforma dell'elezione dei membri del Csm. Niente di più, e niente di meno. C'è da stupirsi di una così sintetica approssimazione, visto che i due contraenti hanno sempre espresso idee opposte sui mezzi da impiegare per raggiungere quei risultati.

Continua a pag. 39

«Si» con oltre il 79% al governo M5S-Pd a guida Conte: la votazione grillina sulla piattaforma Rousseau è un plebiscito. Stamane il premier incaricato salirà al Quirinale, l'ultimo duello riguarderà la lista dei ministri e i diversi equilibri. Di Maio appare destinato agli Esteri, è duello tra le due forze politiche sul sottosegretario a Palazzo Chigi e sui titolari dei dicasteri economici.

Canettieri, Conti, Evangelisti, Guasco, Pappalardo, Picone e Pucci da pag. 2 a 8

Il caos Brexit Legge anti No Deal, governo ko
Johnson senza maggioranza e ora invoca nuove elezioni

Caos Brexit. Johnson resta senza maggioranza in Parlamento. Un deputato ha lasciato i Tories, sempre più convulsa la situazione. L'uscita dall'Ue rischia di slittare a gennaio. Johnson punta alle elezioni. A Londra tanti italiani: «Il Mattino» ha raccolto le loro impressioni.
Marconi e Porcaro alle pagg. 10 e 11



La squadra
Gualtieri al Tesoro
Difesa a Franceschini
e Provenzano al Sud

Va componendosi il puzzle della nuova squadra di governo, tra ipotesi e voci nella notte. Al Tesoro appare destinato Roberto Gualtieri, per Dario Franceschini sarebbe pronta la Difesa. Al Sud l'economista dem e vicedirettore Svimez, Giuseppe Provenzano.
Evangelisti a pag. 4

L'intervista
Panucci: «Rilancio dell'economia, manca una visione chiara»



Il dg di Confindustria
«Le misure annunciate assomigliano a una bozza»
Calò a pag. 8

La mostra Il figlio Giuseppe: «Gli schiaffoni? Solo nei film»



Giuseppe Pedersoli abbracciato al papà Carlo, in arte Bud Spencer

«Le invenzioni, Napoli, i canti e la boxe ecco il mio papà Bud Spencer segreto»

Luciano Giannini a pag. 36

La Napoli virtuosa delle Universiadi risparmiato il 10%

Il commissario Basile chiude il bilancio «Spesi dieci milioni in meno del previsto»

Gianluca Agata

Volontari pagati entro il mese di settembre, un risparmio di almeno dieci milioni sul budget previsto. Ma si fanno i conti anche con i primi impianti che mostrano qualche crepa. Quasi due mesi fa la chiusura delle Universiadi 2019 a Napoli e in Campania. Il bilancio, con Il Mattino, del commissario Gianluca Basile.
In Cronaca

Dopo il caso Diabolik
Cantone: «Le curve sono una palestra anche per le mafie»

«Cian, tifoserie e droghe: allarme sottovalutato». Parola di Raffaele Cantone, presidente Anac, dopo il caso Piscitelli.
Crimaldi a pag. 12

Le idee

Polanski e Venezia comunque vada l'arte non conterà

Titta Fiore

Il caso Polanski è chiuso, la Mostra di Venezia non è mai stata così in forma. Doppio il giro di boa della prima settimana, i bilanci dei vertici della Biennale sono tutti positivi: più undici per cento di ingressi (in totale fanno 105 mila), sale strapie-

ne.
Continua a pag. 38



Lo schiaffo di Jova ai professionisti dell'ecologismo

Chicco Testa

«Il mondo dell'ambientalismo è più inquinato della fogna di Nuova Delhi!». Chi ha pronunciato, anzi scritto in un post sulla sua pagina Facebook seguita da milioni di persone, queste durissime parole contro gli ambientalisti italiani?

Continua a pag. 38





Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 141-N° 243 ITALIA

NAZIONALE



Mercoledì 4 Settembre 2019 • S. Rosalia

IL GIORNALE DEL MATTINO

Commenta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

L'intervista
Il Nobel Yunus
«Giovani, create il vostro lavoro più che cercarlo»
Carmignani a pag. 12



Il Festival
Dai Ferragnez ad Achille Lauro
il divismo social sbarca a Venezia
Satta a pag. 22



Quarti US Open
Berrettini, il bello dell'Italia: oggi contro Monfils per fare la storia
Mancuso a pag. 28



Il Messaggero
META!
ilmessaggero.it/sport

Conte bis, scontro sulla lista

►Oggi il premier al Quirinale con i nomi dei ministri, poi il giuramento. Battaglia M5S-Pd nella notte su Mise e sottosegretario a Palazzo Chigi. Via libera su Rousseau al governo rosso-giallo con il 79%

Migranti e giustizia
Parte la marcia del gambero sulla sicurezza

Carlo Nordio

Quando, nell'omonimo racconto di Voltaire, il padre della principessa di Babilonia si rivolge all'Oracolo per conoscere il suo futuro, l'Oracolo risponde: «mélange de tout»: «vita e morte, infedeltà e costanza, perdita e guadagno, felicità e disgrazia».
È più o meno quello che leggiamo nei nostri oroscopi e, cosa assai più grave, nei 26 punti della bozza programmatica del nuovo governo, che contiene sotto forma di editazione solenne un caotico sincretismo dove ognuno può leggerci quello che vuole. È vero che si tratta di una bozza, e che fino a questo momento tutti si sono occupati d'altro.
È anche vero che sarebbe stato più serio, o comunque più ragionevole, dire che l'obiettivo principale, cioè l'accordo, era stato raggiunto, e che il programma, come l'intendenza, sarebbe arrivato in seguito. Ma fermiamoci sui due punti che ci interessano di più. Il primo è la Giustizia, alla quale è dedicato lo striminzito paragrafo 12.

Continua a pag. 25

Marco Conti

Dopo l'ok di Rousseau al nuovo governo, va in scena lo scontro sulla lista dei ministri. Oggi Conte va da Mattarella con i nomi, poi il giuramento. Battaglia M5S-Pd nella notte su Mise e sottosegretario a Palazzo Chigi. Divergenze anche su 007 e sicurezza. Via libera su Rousseau al governo rosso-giallo con il 79% dei sì.

A pag. 3

Bassi, Canettieri, De Cicco, Guasco e Pucci a pag. 2 a pag. 8

La squadra

Esteri al capo grillino ai dem l'Economia Difesa a Franceschini
Mauro Evangelisti

Di Maio agli Esteri, l'Economia a un democratico, Franceschini o Guerini alla Difesa. Totoministri alla stretta finale. A pag. 4

Formulazione generica per le gelosie di Milano e Torino



Al punto 26 spunta Roma più «attraente» il passo indietro che non rilancia la Capitale

Mario Ajello

Sembrava un passo avanti, e s'è rivelato un arretramento. Pareva finalmente il giusto riconoscimento alla Capitale e invece il riferimento a Roma, al punto 26, l'ultimo del

programma rosso-giallo, ha quasi il sapore di una beffa. Due righe, per dire che Roma deve diventare una città più «attraente». Non solo per i turisti ma «grande concessione» anche per chi qui vive o ci gravita ogni giorno. Continua a pag. 25

Un deputato lascia i Tories, l'uscita dalla Ue potrebbe slittare



Johnson senza maggioranza, caos Brexit

Il premier Johnson durante l'accesso dibattito alla Camera dei Comuni (foto AP) Alle pag. 10 e 11

«Un sms per il sisma» Ma i trenta milioni sono ancora bloccati

►Tre anni dopo il terremoto di Amatrice la burocrazia frena i progetti già finanziati

Ilaria Bosi e Italo Carmignani

Un sms per aiutare le zone terremotate del Centro Italia. Ma a tre anni dalle scosse di agosto con epicentro Amatrice e nonostante le tante polemiche sull'utilizzo degli oltre 34 milioni e mezzo di euro raccolti con gli sms solidali, qualche progetto solo adesso inizia a vedere luce. A pag. 13

Russiagate

Ai pm i conti sospetti degli emissari leghisti
Valentina Errante

Operazioni sospette sui conti correnti. I giudici indagano sui colonnelli leghisti per il caso Russiagate. A pag. 9

Prove su Android
Facebook, basta!
«Limitiamo la corsa al giudizio del web»

ROMA Facebook potrebbe nascondere dai post il numero di like ricevuti come già sta facendo con Instagram in alcuni Paesi, tra cui l'Italia, per evitare una eccessiva attenzione a questo dato rispetto ai contenuti. Lo ha rivelato il sito Techcrunch che poi ha raccolto la conferma dell'azienda: Facebook ha iniziato a sperimentare una funzione che nasconde i like nella sua app Android. A pag. 13

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

ENERGY LOADING

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

A. MANNARINI

IL DOGMA BRAVNO

SEGNO DEL CANCRO FAVORITO DAGLI ASTR

Buongiorno, Cancro! Una grande Luna è protagonista di questo giorno governato da Mercurio, astro dei commerci e del lavoro, atti scritti, compravendite, accordi, contratti. Siete ben sostenuti anche da Venere che aggiunge il suo contributo di fortuna, ma tutto va fatto secondo le regole. Esattamente fra tre mesi le iniziative di oggi saranno messe in discussione da Giove. Per fortuna il vostro amore vi perdona tutto. Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 29

* € 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 Tuttamerza € 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.



1.943.000 lettori (Audipress 2019/I)



VENTIMILA LEGHE SOTTO I MARI



IN EDICOLA A € 7,90

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

MERCOLEDÌ 4 settembre 2019 | € 1,60 | Anno 134 - Numero 209 | Anno 20 - Numero 243 | www.ilrestodelcarlino.it

NAZIONALE

ristora
INSTANT TEA

BOLOGNA, SCHIANTO SULLA SAN VITALE
Auto fuori strada
Muore a 4 anni



RADOGNA e TEMPERA ■ In Cronaca

IL GIALLO
Donna trovata carbonizzata
Si cerca il fidanzato

Servizio ■ In Cronaca

ristora
INSTANT TEA

L'ALTERNATIVA

GIALLOOROSSO O GIALLOOROSÉ

di MICHELE BRAMBILLA

SUPERATO anche l'ultimo ostacolo - la discussa votazione sulla piattaforma Rousseau - il governo Conte-bis esce dalla sala parto per entrare nella nursery. È un governo forte e debole al tempo stesso. I suoi punti di forza sono molteplici. Innanzitutto, il Parlamento più refrattario della storia allo scioglimento. Solo Lega e Fratelli d'Italia vorrebbero le elezioni.

■ A pagina 2

EUROPA NEL DESTINO

LA BREXIT? SOLO UN PO'

di GIOVANNI MORANDI

DICE un proverbio contadino che per forza non viene nemmeno l'aceto e dunque non rimane che rassegnarci all'inevitabile, aspettando il fatidico no-deal sulla Brexit. Ma ci dispiace così tanto che non riusciamo a detestarli questi inglesi. Il fatto è che un'Europa senza Gran Bretagna ci pare mutilata, come lo sarebbe stata se avessimo ascoltato quelli che volevano un'Europa senza Grecia.

■ A pagina 15

Rousseau ha detto sì, il governo va

Quasi l'80% di consensi on line. Oggi Conte sale al Quirinale

Servizi e MARMO
■ Alle p. 2, 3, 4 e 5



DIECI ANNI FA MORIVA MIKE. LA MOGLIE DANIELA: «L'ITALIA NON SA PIÙ SORRIDERE»

DEGLI ANTONI ■ A pagina 10

LA SQUADRA

Rissa nella notte per le poltrone Di Maio agli Esteri

FARRUGGIA ■ A pagina 5

IL NOSTRO SONDAGGIO

La maggioranza degli italiani bocchia il patto M5s-Pd

NOTO ■ A pagina 7

I TEST DI MEDICINA

Chi è Khomeini? E il candidato: «Troppo difficile»

PASSERI ■ A pagina 13

LA CRIMINOLOGA

Nella casa horror «Il fuggiasco è Jekyll e Hyde»

MISALE ■ A pagina 9

menghi
Loreto (AN)
www.menghishoes.com



FILM A VENEZIA

Ferragni, una vita da cinema



BOGANI ■ A pagina 26

VECCHIO MODELLO

Genova vieta la Vespa mito «Inquina»



Servizio ■ A pagina 12

MASI CONDITIONERS
Clima Control Professional Devices
www.masiconditioners.com

Saranno presenti a
FARETE
COMUNICAZIONE CONVERGENTE
4 - 5 settembre • BolognaFiera
http://farete.com/industriaemilia.it
Pad. 18 Stand E62





IL SECOLO XIX

Officina Panfilì
BMW Motorrad Service
Vendita e Assistenza
Tel. 010.812612

QUOTIDIANO FONDATO NEL 1886
1,50€ in omaggio "Milano Finanza" in Liguria - Anno CXXVIII - NUMERO 208, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5386.200 www.manzoniadvertising.it

IL SERIAL KILLER VUOLE INCONTRARE UN BIMBO
I soldi di Bilancia in beneficenza
Ma è no al permesso premio
BELLOTTO / PAGINA 12



DOPO L'INCIDENTE MORTALE
A Genova un esercito di 300 rider
«Non solo giovani e serve tutela»
FORLEO / PAGINA 18



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 11
Economia-Matrimo	Pagina 14
Genova	Pagina 17
Cinema/Tv	Pagina 32-33
Xte	Pagina 34
Sport	Pagina 36
News	Pagina 43

VOTANO IN 79 MILA SULLA PIATTAFORMA DI CASEALEGGIO: IL 79,3% DICE SÌ AL GOVERNO

Rousseau battezza il Conte 2

Ultima trattativa sui ministri

Il premier: decido io sul sottosegretario. Oggi da Mattarella con la lista: Di Maio verso gli Esteri Gentiloni possibile commissario Ue. L'ira di Salvini: non potete scappare all'infinito dalle elezioni

IL COMMENTO
FEDERICO GEREMICCA
DAL CONTRATTO
AL FRAGILE PATTO
DI NECESSITÀ

L'ultimo via libera è arrivato da Milano al calar del sole, mentre i palazzi romani - e non solo romani - trattenevano il fiato in attesa del responso. Per oltre un'ora tutto si è incredibilmente fermato - al Quirinale, a Palazzo Chigi, nelle stanze di partiti e istituzioni - in attesa che i computer di Davide Casaleggio, un privato cittadino, elaborassero le loro percentuali, inappellabili come un'ultima sentenza.

L'ARTICOLO / PAGINA 2

Isi sono stati il 79,3% dei 79.634 votanti sulla piattaforma Rousseau. È arrivato con un plebiscito il via libera della base M5S all'accordo con il Pd per la nascita di un nuovo governo guidato da Giuseppe Conte. Questa mattina il premier incaricato è ateso al Quirinale dal presidente Sergio Mattarella. Ed è possibile che già nel pomeriggio si tenga il giuramento del nuovo esecutivo. Tra le ipotesi Di Maio agli Esteri. L'ira di Salvini. CAPURSO, GRIGNETTI, LOMBARDO, MARTINI, SCHIANCHIELLI, TRIVIZZI / PAGINE 2-7

IL PROGRAMMA
Tasse giù e ambiente
ma resta il nodo
dell'immigrazione

Dai 26 punti delle "linee di indirizzo programmatico" si delinea la strada per il governo. Si punta su taglio delle tasse e ambiente, resta il nodo immigrazione. GIOVANNINI, LA SPINA, LEFPI, PERINA, SORGI / PAGINE 4 E 5

IL RETROSCENA
Un fiume di denaro
e regali milionari
sull'asse Lega-Mosca

Partendo dall'incontro all'hotel Metropol di Mosca, la Guardia di finanza in un rapporto ricostruisce e i flussi di denaro sospetti sull'asse Lega - Russia. PAOLUCCI / PAGINA 8

ROLLI

OLTRE 79.000 VOTI

UNA DEMOCRAZIA GRANDE COME POZZUOLI

Brexit: Johnson nei guai, non ha più la maggioranza



Una manifestazione di protesta davanti a Westminster evoca i rischi di una Brexit senza accordo con l'Ue

BUONGIORNO

London calling to the faraway towns: Londra chiama le città lontane. Cominciava così un meraviglioso disco dei Clash uscito quarant'anni fa, nel 1979. In un articolo molto bello di Manuel Santangelo per The Vision si ricorda che cosa era quella Londra, cupa, rabbiosa, violenta, chiusa in se stessa, determinata a incolpare di ogni sventura gli immigrati - l'immigrazione è storia antica in Gran Bretagna. I Clash scrissero quell'inno all'universalismo, London calling, e si può dire che ci presero un po' e un po' no, perché il nemico era Margaret Thatcher, primo ministro da pochi mesi e che, undici anni dopo, avrebbe riconsegnato un paese ricco, moderno, ottimista, multietnico, aperto al mondo, globalizzato forse oltre ogni intenzione di Thatcher. E però la Londra capitale univer-

London calling **MATTIA FELTRI**

sale di oggi (o di ieri, vedremo) nasce lì. Può essere, davvero, che quarant'anni dopo, ai tempi di Brexit e dei costi quel che costi di Boris Johnson, London calling sia arrivata al vero appuntamento con la storia: Londra chiama le città lontane. E tuttavia niente parrebbe disvelatore quanto l'altro quarantennale: la morte di Sid Vicious, il bassista per sentito dire dei Sex Pistols. La loro musica non era un granché e Sid Vicious - Sid il Malvagio o Sid il Vizioso - era stato accettato nella band, nonostante fosse incapace di mettere insieme tre note, per il solo talento di fare l'idiota sul palco, tagliarsi con cocci di bottiglia, accendere risse. Così divenne un idolo intercontinentale: non sapeva fare niente, ma sapeva fare scena. Adesso sarebbe un perfetto leader politico italiano.

LA STORIA

La Liguria vuole ampliare i vigneti

Boom di richieste ma c'è il freno Ue

Oltre sette ettari di viti saranno ristrutturati in Liguria grazie all'ultima tranche di finanziamenti nazionali e regionali, ma la domanda di aziende agricole e privati che vogliono ampliare o riconvertire terreni è di gran lunga superiore all'offerta: nei primi 8 mesi dell'anno le domande arrivate in Regione per estendere le aree adibite a vigneto sono state 131, per un totale di 159 ettari. Cinque anni fa le richieste non superavano i 4. Le concessioni autorizzate dalla Regione, però, hanno riguardato appena 16 ettari. E la motivazione è nei vincoli decisi dall'Unione europea. «Sulle nuove concessioni - spiega l'assessore regionale all'Agricoltura, Stefano Mai - dobbiamo rispettare il limite dell'un per cento rispetto all'esistente».

DEFAZZO / PAGINA 13



La vendemmia a Manarola

UN TERRITORIO CHE HA FATTO IL SALTO DI QUALITÀ

EGLEPAGANO

La Liguria non è più la Cenerentola dell'enologia italiana. Al contrario: in termini di crescita qualitativa e di innovazione è fra le regioni che meglio hanno lavorato nell'ultimo decennio.

L'ARTICOLO / PAGINA 13

FARMACIA DELL'AQUILA

VIA GIACOMETTI 30R vicino stazione Ga Brignole TEL. 010.50.90.31

APERTO 7 GIORNI SU 7

H 8/21.00

DOMENICA H9/13.00

SORI T.C. asd

PADDLE

PROVE GRATUITE

CALCETTO INDOOR

ABBONAMENTI

TEL. 335 8047424





Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

Controlli nelle Sri
Come calcolare il compenso per le attività dei revisori

Cavalluzzo e Martignoni
— a pagina 24

Cassazione
Il cointestatario del conto corrente può non essere titolare del credito

Busani
— a pagina 23



FTSE MIB 21399,23 -0,25% | SPREAD BUND 10Y 159,40 -6,80 | FTSE 100 7268,19 -0,19% | €/S 1,0937 -0,28% | Indici&Numeri → PAGINE 30-33

Spread giù ai livelli post elezioni 2018 M5S: 79,3% per Conte

VERSO IL NUOVO GOVERNO

Il differenziale BTP-Bund a 158 punti, titoli decennali al minimo storico (0,87%)

Voto online degli elettori pentastellati: plebiscito a un governo con il Pd

Conte oggi al Quirinale per sciogliere la riserva e portare la lista dei ministri

Giornale chiuso in redazione alle 22.00

I mercati tifano per la nascita di un nuovo governo M5S-Pd che apre a scenari per loro più favorevoli e meno tensioni con l'Unione europea: lo spread BTP-Bund sui decennali è sceso a 158 punti (dal 467 di lunedì) sui livelli di metà maggio 2018, prima del patto Lega-M5S al minimo storico (0,87%). In attesa il nuovo governo Conte ha fatto un passo avanti importante: a larghissima maggioranza (79,3% di sì) oltre 79 mila elettori M5S hanno dato via libera online sulla piattaforma Rousseau all'asse con il Pd. Oggi il premier incaricato Conte andrà dal capo dello Stato Mattarella per sciogliere la riserva e consegnare la lista dei ministri. — alle pagine 2-4

La parabola dello spread



Nel programma giallorosso svolta su flat tax, Fornero e sicurezza

LE PRIORITÀ

Pensioni: la revisione di quota 100 è necessaria per far quadrare i conti

La modifica dei due decreti voluti dalla Lega è stata chiesta anche dal Quirinale

Nel testi ufficiali dei programmi di governo la discontinuità tra gialloverdi e giallorossi è decisamente sfumata, anche perché la situazione del bilancio pubblico

non consente grandi voli di fantasia. Ma già da ora si può dire che almeno su tre fronti l'azione di governo è destinata a subire una svolta significativa: il dibattito sulla flat tax, uno dei principali cavalli di battaglia della Lega e mai davvero sostenuta dai grillini, può dirsi già da ora esaurito. In materia di pensioni si rimetterà mano a quota 100, una mossa considerata cruciale per far quadrare i saldi della legge di bilancio; infine, saranno rivisti i due decreti sicurezza, come ha chiesto anche il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella. Rogari e Trovati — a pag. 3

IL CASO

Nell'agenda anche gli aiuti per Roma, ma il Pd protesta

Flammeri — a pag. 3

IL TESTO IN GAZZETTA

Ex Ilva, sbloccato il decreto sulle tutele legali

Fotina e Palmiotti — a pag. 7

DECLINO DI UN'ISOLA



Deindustrializzazione. Una veduta dell'area di Termini Imerese dopo l'abbandono di Fiat Faliti atri progetti di rilancio

Sicilia, dall'industria solo l'8% del Pil

Un vero declino industriale. In Sicilia, secondo i dati elaborati da Bankitalia, il manifatturiero genera appena l'8% del Prodotto interno lordo (Pil) regionale. Fra il 2014 e il 2017 il valore aggiunto dell'industria in senso stretto è crollato di oltre

l'otto per cento. A pesare non solo il caso irrisolto dell'ex polo Fiat di Termini Imerese (Palermo). Al posto degli insediamenti industriali sorgono invece poli di servizi, centri commerciali e hub della logistica. Nino Amadore — a pag. 12

Vendemmia -16% ma l'Italia è leader

AGRICOLTURA

Complici le condizioni meteo avverse, la produzione italiana di vino nel 2019 si fermerà a 46 milioni di ettolitri (-16%). Una flessione che non pregiudicherà la leadership produttiva mondiale dell'Italia. Dell'Orefice — a pag. 8



In Italia la produzione di vino è attesa in calo a quota 46 milioni di ettolitri, ma il Paese si conferma leader davanti a Francia e Spagna, fermi rispettivamente a 43 e 40 milioni di ettolitri.

PANORAMA

BREXIT/1

Johnson perde la maggioranza Voto più vicino

La defezione di Phillip Lee ha privato Boris Johnson della maggioranza di un seggio al Parlamento britannico, nelle ore cruciali in cui si cerca di fermare il premier deciso a lasciare il 31 ottobre anche senza intese. Il braccio di ferro potrebbe concludersi con elezioni anticipate. — a pagina 20

BREXIT/2

Per il passaggio in dogana ritornano dazi e bollette

Brexit, senza un accordo, avrà ricadute negative per le imprese. Il passaggio delle merci in dogana imporrà il ritorno delle bollette e di dazi e oneri fiscali per importazioni ed esportazioni. Conseguenze pesanti anche per i prodotti alcolici. — a pagina 22

DISTRIBUZIONE

Da gennaio 546 punti vendita Auchan passano a Carrefour

Enrico Netti — a pagina 20

PROGETTO ITALIA

Salini Impregilo convoca i soci per l'aumento

Il gruppo infrastrutturale Salini Impregilo ha convocato per il 4 ottobre prossimo l'assemblea dei soci per varare l'aumento di capitale da 600 milioni. Operazione propeudetica alla nascita del raggruppamento di settore Progetto Italia. — a pagina 14

TRASPORTO AEREO

Alitalia, sul tavolo la sesta proroga per le offerte

Più si avvicina la scadenza del 15 settembre per le offerte finali per Alitalia, più diventa probabile un'ulteriore proroga della procedura di vendita della compagnia. Sarebbe la sesta dall'avvio della trattativa a ottobre scorso. — a pagina 14

Javoro

LA GESTIONE DEL CAPITALE UMANO



Per oltre 18 mila laureati consulenza trampolino di lancio

Secondo le stime di Confindustria Assoconsult (l'associazione che rappresenta le società di consulenza di management e di ricerca e selezione del personale) nel 2019 sono entrati nella consulenza 3.700 giovani neolaureati. Il 40% entro cinque anni va in azienda. La consulenza ha il ruolo di Mba sul campo. Cristina Casadei — a pag. 18

Cnh, lo scorporo Iveco dal 2021 Doppio investimento nel green

INDUSTRIA

Una road map per creare valore. È questo il senso del piano industriale 2020-2024 presentato ieri da Cnh Industrial a Wall Street. Il perimetro dell'operazione, come anticipato, prevede la divisione del gruppo in due società quotate con lo spin

off del camion Iveco e dei motori Fpt industriali. Il piano punta al raddoppio dei profitti e dei dividendi a fine 2024 con 13 miliardi di dollari di investimenti e una crescita annua dei ricavi netti del 5%. Accanto al piano industriale Cnh ha annunciato due investimenti strategici. Un'operazione da 250 milioni di dollari per entrare nel

round di finanziamento della start up Nikola Corporation, società di Phoenix, in Arizona, all'avanguardia nei motori a idrogeno ed elettrici per i veicoli pesanti. Infine l'acquisto dell'australiana Agfina, piattaforma leader nei sistemi informativi digitali per la gestione delle aziende agricole. — a pagina 5

Test per medicina, la carica dei 69mila

IERI LA PROVA

Sono stati 69 mila (per 10 mila posti) gli aspiranti medici che ieri hanno sostenuto i test per l'ammissione. Un boom, mentre i medici veri mancano: dei 105 mila specialisti in attività, più di 55 mila andranno in pensione nei prossimi anni. Bartoloni — a pag. 19

SANITÀ PUBBLICA

SSN, L'ELEFANTE NERO A RISCHIO ESTINZIONE

di Walter Ricciardi — a pagina 19

QUALCHE IDEA PER SALVARLO E MIGLIORARLO

di Silvio Garattini — a pagina 19



i-LED
MAiDE
STILNOVO

Castelfranco Veneto
Treviso

Linea Light Group ha progettato il restauro dell'illuminazione del Castello, restituendo prestigio e valore alla fortezza, simbolo della città veneta del Gorgone.

linealight.com





IL TEMPO



QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Mercoledì 4 settembre 2019 € 1,20

S. Rosalia Vergine
Anno LXXV - Numero 243

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 396, tel 06/675.881 * Abbonamenti a Viterbo e prov.: Il Tempo + Corriere di Viterbo €1,20 - a Rieti e prov.: Il Tempo + Corriere di Rieti €1,20 - a Latina e prov.: Il Tempo + Latina Oggi €1,50 - a Frosinone e prov.: Il Tempo + Ciociaria Oggi €1,50 - a Terni e prov.: e nella Riviera Adriatica (da Milano Marittima a S. Benedetto del Tronto): Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20 - nella Riviera Tirrenica (da Follonica a Monte Argentario): Il Tempo + Corriere di Siena €1,40

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

Vince Grillo e fa prigioniero il Pd

La piattaforma Rousseau certifica con un plebiscito (79,3%) la nascita del nuovo governo Il menù però è tutto a cinque stelle e nella spartizione delle poltrone viene umiliato Zingaretti

IL TEMPO di Oshø

"Oddio 'n so che di, sò emozionata"

Vogliono rendere Roma «più attraente». Auguri

Fredella, Simongini e Verucci → alle pagine 8 e 9

di Franco Bechis

Come avevamo ampiamente previsto nelle prossime ore giurerà nelle mani del presidente della Repubblica Sergio Mattarella il governo rossogiallo guidato da Giuseppe Conte. Ieri con una buona affluenza (67,9% degli aventi diritto) gli iscritti al Movimento 5 stelle hanno dato il loro assenso sulla piattaforma Rousseau in larga maggioranza (79,3%) al matrimonio politico (...)

segue → a pagina 3

26 punti di slogan e pensierini Nel programma manca giusto la pace nel mondo



Solimene → alle pagine 4 e 5

Toto-ministri Di Maio verso la Famesina Per Bruxelles spunta Colao

Di Majo → a pagina 6

Il leader della Lega al contrattacco L'ira dello sconfitto Salvini «Poltronari, durano poco»

Fondato → a pagina 11

Paura a San Giovanni per un cedimento strutturale dovuto al maltempo. Area transennata e traffico in tilt La Capitale crolla: giù un pezzo di Mura Aureliane

**Edifici fatiscenti e lavori bloccati
I ragazzi tornano in classe
Ma le scuole sono in rovina**

Conti → a pagina 20

Le antiche e gloriose Mura Aureliane continuano a cadere a pezzi. L'ultimo crollo è avvenuto ieri mattina, poco prima delle ore 10.00, in Piazza di Porta San Giovanni: dalla sommità dell'acquedotto è precipitato un blocco di pietra di circa mezzo metro, staccatosi di netto dalla cornice in travertino che riveste il fornice sinistro delle mura.

Buzzelli → a pagina 17

**Insegna il taccheggio a una bimba
Lezioni di furto a 10 anni
Arrestata rom manolesta**

Saracino → a pagina 19

LC mobility
ELEVATORE | MOBILITÀ | COMFORT

Numero Verde **800 913101**

www.lcmobility.it
info@lcmobility.it

Soluzioni per abbattimento barriere architettoniche (L. 104/92)

- ▶ MONTASCALE
- ▶ PEDANE
- ▶ AUSILI PER LA MOBILITÀ
- ▶ MINI ASCENSORI PER INTERNI ED ESTERNI

di Maurizio Costanzo

IL DIARIO

Il discorso che ha fatto Papa Bergoglio domenica, affacciandosi a mezzogiorno per il tradizionale Angelus, mi è piaciuto. Come un condomino che si scusa per non essere stato puntuale al pranzo di onomastico di un vicino di casa, Bergoglio ha detto: «Scusate 125 minuti di ritardo, ma si è rotto l'ascensore, poi meno male che sono arrivati i Vigili del Fuoco».

Non solo, ha anche proposto un ringraziamento pubblico ai Vigili del Fuoco. Questo suo racconto così quotidiano, non solo mi è piaciuto, ma mi ha fatto capire cosa vuol dire essere grandi comunicatori. Un Papa che tarda all'appuntamento dell'Angelus può dire una infinità di cose. Anche niente. Lui ha detto la verità.

DISPAGGIAMENTO BARBOLINI

Mercoledì 4 Settembre 2019
Nuova serie - Anno 29 - Numero 208 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano
* Offerta associabile con Marketing Oggi (ItaliaOggi) € 1,20 + Marketing Oggi € 0,90

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



ALLO STUDIO DEL MEF
Dal taglio delle tax expenditures un risparmio di 10 miliardi
Bartelli a pag. 28

FRODI FINANZIARIE
Si apre in Germania il processo Cum-Ex. In ballo 55 mld
Romano a pag. 32

AZIONI MULTIDISCIPLINARI
Ogni verifica Gdf si estenderà al reddito di cittadinanza
Cirio a pag. 34

SU WWW.ITALIAOGGI.IT
Lavoro - Il decreto legge su rider e Whirlpool
Mingiustizia - Il bando per l'assunzione di ausiliari disabili
10 ONLINE **Appalti - Illeciti professionali non dichiarati, la sentenza del Tar della Puglia**

Swg: la Lega ha perso in un mese 8-10 punti al Sud. Ma con 33,6% resta ancora il primo partito in Italia
Alessandra Ricciardi a pag. 5

Italia Oggi

www.italiaoggi.it
QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



Il dl sui rider arriva in Gazzetta

Stessi diritti dei lavoratori dipendenti. Più garanzie per i parasubordinati. In vigore anche le norme salva Whirlpool e le immunità per l'Ilda di Taranto

Riconosciuti ai rider tutti i diritti dei lavoratori dipendenti dell'azienda per cui lavorano, a cominciare dalla retribuzione (e relativa contribuzione). Aumentano le garanzie, per malattia e maternità, previste per i lavoratori parasubordinati iscritti alla gestione separata Inps. Lo prevede il dl 101 pubblicato sulla G.U. di oggi, con la norma salva Whirlpool e le immunità per Arcelor Mittal-Ilda.

Calli a pag. 28

Per l'ex ministro Pd del lavoro Damiano è molto meglio non abolire Quota 100



La cancellazione tout court sarebbe un errore «perché Quota 100 ha in qualche modo aiutato a correggere alcune storture della legge Fornero», lo dice Cesare Damiano, pd, ex ministro del lavoro. «Anche noi, con la precedente riforma dell'Ape sociale, avevamo già introdotto importanti correttivi alla legge Fornero. La soluzione, per me, è mantenere fino a scadenza Quota 100, che dura tre anni. Se proprio serve introduciamo dei correttivi». Damiano propone un aumento del requisito anagrafico per accedere alla pensione a 63 anni, ma anche quota 41, requisito solo contributivo.

Laner a pag. 8

DIRITTO & ROVESCIO

Il bravo scrittore Nanni Dalbèchi ha speso sul Futuro Quindici un suo esame di gruppo degli anni '70. Lui e suoi tre amici dovettero fare insieme l'esame di Storia del cinema sull'ultimo film di Pasolini Salò o le 120 giornate di Sodoma con uno testo, che piacque al professore, contro la censura che era stata inflitta a questo film. Il giorno dell'esame di gruppo, i tre esaminandi insistono anche tre ragazze (alle quali non erano insensibili). I sei vengono fatti accomodare alla spicciolata in un salottino e dimostrano di non sapere nulla del film di Pasolini. Il professore X chiede a Dalbèchi di parlare di Teorema. La risposta è: «Teorema è un film... tematico...». Dopo qualche altro vana tergiversazione, con le tre ragazze silenti, il professore consegna i libretti e dice: «Scrivete voi il voto. E lo firmo». I sei esitano: «Trenta!», chiede il più sfacciato dei sei. E trenta fu. Questa è la scuola con la quale l'Italia ha formato l'élite che oggi è al massimo potere nel paese.

DIFFUSIONI GIUGNO
Libero +126,6%
Giornale +14,6
Messaggero +7,4
Repubblica -0,3
Secchi a pag. 17

I MIGLIORI STRUMENTI PER FINANZIARE LA VOSTRA FORMAZIONE

emanazione di avvisi al fine di finanziare piani formativi

- > AVVISO 1-2-3/2019 € 10,5 milioni
- > AVVISO 4/2019 € 2 milioni
- > nuovi avvisi in arrivo...

accesso alle risorse accantonate sui propri conti ed erogazione della formazione in tempi molto brevi

CONTO FORMAZIONE DI IMPRESA
PENSATO PER LE MEDIO-GRANDI IMPRESE

CONTO FORMAZIONE DI RETE
IDEATO PER I GRUPPI DI IMPRESE (IMPRESA UNICA)

CONTO FORMAZIONE DI SISTEMA
DEDICATO ALLE MICRO E PICCOLE IMPRESE

VISITA **WWW.FORMAZIENDA.COM** PER MODALITÀ DI ADESIONE E APPROFONDIMENTI

FORM Azienda
INDICAZIONE AMBITO DI INTERVENIBILITÀ FINANZIARIA PER LE AZIENDE E LE IMPRESE
INSIEME PER CRESCERE

Via Olivetti 13
26013 Crema (CR)
Tel. 0373-472168
Fax 0373-472163
info@formazienda.com
www.formazienda.com
@formazienda



1.943.000 lettori (dati Auditpress 2019/II)

VENTIMILA LEGHE SOTTO I MARI

IN EDICOLA A € 7,90

Fondato nel 1859



LA NAZIONE

NAZIONALE

MERCOLEDÌ 4 SETTEMBRE 2019 | € 1,60 | Anno 161 - Numero 243 | ANNO 20 - Numero 243 | www.lanazione.it

ristora
INSTANT TEA

FOLLIA NEL SENESE: IL FIGLIO L'HA UCCISA A PUGNI
Massacra di botte la madre dopo l'ultimo tragico litigio



VALDESI ■ A pagina 17

ristora
INSTANT TEA

L'ALTERNATIVA
GIALLOOROSSO O GIALLOOROSÉ

di MICHELE BRAMBILLA

SUPERATO anche l'ultimo ostacolo - la discussa votazione sulla piattaforma Rousseau - il governo Conte-bis esce dalla sala parto per entrare nella nursery. È un governo forte e debole al tempo stesso. I suoi punti di forza sono molteplici. Innanzitutto, il Parlamento più refrattario della storia allo scioglimento. Solo Lega e Fratelli d'Italia vorrebbero le elezioni.

■ A pagina 2

EUROPA NEL DESTINO

LA BREXIT? SOLO UN PO'

di GIOVANNI MORANDI

DICE un proverbio contadino che per forza non viene nemmeno l'aceto e dunque non rimane che rassegnarci all'inevitabile, aspettando il fatidico no-deal sulla Brexit. Ma ci dispiace così tanto che non riusciamo a detestarli questi inglesi. Il fatto è che un'Europa senza Gran Bretagna ci pare mutilata, come lo sarebbe stata se avessimo ascoltato quelli che volevano un'Europa senza Grecia.

■ A pagina 15

Rousseau ha detto sì, il governo va

Quasi l'80% di consensi on line. Oggi Conte sale al Quirinale | Servizi e MARMO ■ Alle p. 2, 3, 4 e 5



QUALE ALLEGRIA

DIECI ANNI FA MORIVA MIKE. LA MOGLIE DANIELA: «L'ITALIA NON SA PIÙ SORRIDERE»

DEGLI ANTONI ■ A pagina 10

LA SQUADRA

Rissa nella notte per le poltrone Di Maio agli Esteri

FARRUGGIA ■ A pagina 5

IL NOSTRO SONDAGGIO

La maggioranza degli italiani boccia il patto M5s-Pd

NOTO ■ A pagina 7

I TEST DI MEDICINA

Chi è Khomeini? E il candidato: «Troppo difficile»

PASSERI ■ A pagina 13

LA CRIMINOLOGA

Nella casa horror «Il fuggiasco è Jekyll e Hyde»

MISALE ■ A pagina 9

menghi

 Loreto (AN)
 www.menghishoes.com



FILM A VENEZIA

Ferragni, una vita da cinema



BOGANI ■ A pagina 26

VECCHIO MODELLO

Genova vieta la Vespa mito «Inquina»



Servizio ■ A pagina 12

MASI
CONDITIONERS
 Sono presenti a **FARETE**
 COMUNICAZIONE CONVERGENTE
 4 - 5 settembre • BolognaFiera
 http://farete.com/industriaemilia.it
 Pad. 18 Stand E62

Clima Control Professional Devices

www.masiconditioners.com



Oggi a € 1,50
Robinson è in edicola a € 0,50 in più



Robinson
700 pagine

Mercoledì
4 settembre 2019
Anno 44 - N°209

la Repubblica



caffè
motta

IL PIACERE QUOTIDIANO

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli

OGGI CONTE AL QUIRINALE

Il governo last minute

Via libera da Rousseau: 79,3 per cento di sì. A poche ore dalla scadenza, solo 60 mila voti varano l'alleanza giallo-rossa
Davide Casaleggio: "Mattarella l'avrà saputo dal nostro blog". Programma sterminato in 26 punti. Di Maio: chi tradisce pagherà
Braccio di ferro sui ministri. Gentiloni verso la commissione Ue

L'editoriale

La non democrazia delle segrete stanze

di Ezio Mauro

Parte il governo. Con un rito separato, mentre si sta concludendo il negoziato di Palazzo Chigi per dar vita al ministero Conte e il capo dello Stato aspetta che il presidente incaricato sciolga la riserva, il Movimento cinque stelle ha convocato ieri i suoi 117 mila iscritti per un referendum online sull'alleanza con il Pd. Hanno votato oltre 79 mila persone, il 68 per cento degli aventi diritto, e il risultato è netto, molto al di là delle previsioni: il 79,3 per cento ha detto sì al governo e all'alleanza con il Pd, un pronunciamento esplicito, "un plebiscito", come lo ha definito Luigi Di Maio. Il voto spazza dunque via le riserve mentali sull'intesa tra i grillini e il Pd, le nostalgie della Lega, le spinte verso destra di personaggi del movimento, come Di Battista. Ha vinto Grillo, che ha voluto la svolta dopo il tradimento di Salvini e ha persino provato a teorizzarla, unico tra i suoi, cercando confusamente oltre i numeri un orizzonte politico e sociale per la nuova maggioranza. Che nasce - e questo è il suo principale limite - senza una visione culturale altrettanto nuova e forte, capace di giustificare una convergenza improvvisa, per ragioni di convenienza reciproca, dopo anni di feroce contrapposizione. La partecipazione è stata altissima in rapporto alla platea ristretta autorizzata a partecipare (gli iscritti al movimento da almeno sei mesi) raggiungendo una quota che Davide Casaleggio, il proprietario della piattaforma Rousseau teorico della democrazia diretta, ha definito enfaticamente «il record mondiale di partecipazione politica online»: ma quasi 80 mila cittadini chiamati a prendere una decisione così rilevante per un partito e per l'intero Paese sono evidentemente pochi in assoluto, e pochissimi rispetto ai 10 milioni e mezzo di italiani che hanno votato per i Cinque Stelle alle elezioni politiche del 2018.

● continua a pagina 33



▲ L'ex vicepremier Di Maio con la stampa mentre torna a Palazzo Chigi

Il Conte bis ora può prendere il largo. Il plebiscito della piattaforma Rousseau conferma che l'anima del Movimento è "governista" e l'intesa col Partito democratico piace al 79,3 per cento degli iscritti. La creatura informatica ideata dalla Casaleggio registra il record di votanti (79.634 su 117.194 aventi diritto) e accende il disco verde definitivo che supera le ultime resistenze interne. Braccio di ferro sui ministri, Gentiloni verso la Commissione europea.

di Amato, Casadio, Ciriaco Cuzzocrea, D'Argenio De Marchis, Ferrara, Lauria Lopapa, Montanari, Patucchi Rho, Tonacci e Vitale
con i commenti di Bonanni Folli e Lerner

● da pagina 2 a pagina 13 e alle pagine 32 e 33

Il caso

Come in un film di De Sica

di Gabriele Romagnoli

Alle diciotto comincia il giudizio universale». Una delle scene più surreali del cinema, all'inizio del film scritto da Cesare Zavattini per Vittorio De Sica nel 1961, è stata ieri surclassata dall'annuncio, pure quello previsto per le 18, del verdetto della piattaforma Rousseau.

● a pagina 7

CAOS A LONDRA

Johnson perde la sfida di Brexit

Resta senza maggioranza in Parlamento
Il premier: "Allora si andrà alle urne"



▲ Gran Bretagna il premier Johnson con la ministra Andrea Leadsom

di Franceschini e Guerrera ● alle pagine 16 e 17

IL MAESTRO DELL'AVVENTURA È TORNATO

WILBUR SMITH
RE DEI RE

HarperCollins

Morire di lavoro

Anche gli italiani finiscono schiavi del caporalato

di Giuliano Foschini

Vincenzo, 53 anni, lavorava per 3,50 euro all'ora: fino a qualche settimana fa tirava fuori dalla terra pomodori nell'azienda di uno dei più importanti imprenditori agricoli di Foglia, prima che la procura lo arrestasse. Ines, invece, raccoglieva mirtilli e lamponi in Piemonte per meno di 5 euro all'ora.

● a pagina 23

Le idee

A voi importa del pianeta o fate finta?

di Jonathan Safran Foer

Chi nega i cambiamenti climatici rifiuta le conclusioni raggiunte dal 97 per cento degli scienziati che si occupano di clima: il pianeta si sta riscaldando a causa delle attività umane. E noi, che invece dichiariamo di accettare la realtà dei cambiamenti climatici provocati dall'uomo?

● a pagina 35

Seede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982293 - Societ. 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: publicit@amanzoni.it

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

con CD
Herbert Von Karajan
€11,40

NZ



Venezia Il direttore Barbera "Basta polemiche sullo streaming" CAPRARA, DELLA CASA, LEVANTESI KEZICI E TAMBURRINO - PP. 24-25

Tuttoscienze La Torre dei record che cattura il Sole FABIANA MAGLI - P. 29



Tennis Il fenomeno Berrettini alla conquista di New York STEFANO SEMERARO - P. 37



LA STAMPA



MERCOLEDÌ 4 SETTEMBRE 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N.242 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) II SPEZIONE ABB. POSTALE II D.L.353/03 (CONV.IN L.27/02/04) II ART. 1 COMMA 1, DGB-TO II www.lastampa.it GNN

VIA LIBERA PLEBISCITARIO DALLA PIATTAFORMA DIGITALE AL NUOVO ESECUTIVO. OGGI IL PREMIER DA MATTARELLA

Un governo all'ombra di Rousseau Conte ai 5S: voglio l'ultima parola

Il nodo sottosegretario a Palazzo Chigi. Di Maio agli Esteri, Gentiloni all'Ue, in bilico l'Economia

FRA PROGRESSISTI E POPULISTI UN DELICATO PATTO D'EMERGENZA

FEDERICO GEREMICCA L'ultimo via libera è arrivato da Milano al calar del sole, mentre i palazzi romani - e non solo romani - trattavano il fiato in attesa del responso. Per oltre un'ora tutto si è incredibilmente fermato - al Quirinale, a Palazzo Chigi, nelle stanze di partiti e istituzioni - in attesa che i computer di Davide Casaleggio, un privato cittadino, elaborassero le loro percentuali, inappellabili come un'ultima sentenza. CONTINUA A PAGINA 23

RAPPORTO DELLA FINANZA

Quegli affari dei leghisti del Metropol

GIANLUCA PAOLUCCI I prelievi in contanti di Claudio D'Amico dal conto della Lega alla Camera a ridosso dello scoppio dello scandalo Belsito e quelli, ben più ingenti, del diplomatico russo in Italia. Le movimentazioni cash dell'avvocato Gianluca Meranda e i «regali» milionari del manager di Rosneft alla moglie. È una rete di relazioni e affari complessa e articolata, che dalla lobby dell'Hotel Metropol di Mosca arriva fino in Italia. CONTINUA A PAGINA 10

Via libera sulla Piattaforma Rousseau al nuovo esecutivo giallorosso. Oggi Conte da Mattarella con la squadra di ministri. Braccio di ferro sul sottosegretario a Palazzo Chigi. Nella notte trattativa per Di Maio agli Esteri, ancora in bilico l'Economia, Gentiloni scaldi i motori per l'Ue. SERVIZI - PP. 2-5

RADIOGRAFIA DEL PROGRAMMA

Una nuova strategia sull'immigrazione guardando all'Europa

I tagli di spesa promessi che nessuno realizza

Priorità all'ambiente ma nessuno stop a trivelle e inceneritori

GIOVANNINI, GRIGNETTI, LA SPINA, LEPRI, MARTINI, PERINA E SORGI - PP. 6-7

DAL PAPEETE A ROUSSEAU Storia di una crisi psichedelica Alla fine Renzi gode MATTIA FELTRI - P. 9

INTERVISTA

Meloni: il loro piano ora è portare Prodi al Colle fra tre anni AMEDEO LA MATTINA - P. 8

Pozzallo, tra i migranti intere famiglie L'Ue: l'Italia collabori di più sulla Libia



Lo sbarco di alcuni migranti nel porto di Pozzallo, in Sicilia BRESOLIN - P. 13

MARIA ROSA TOMASELLO INVIATA A POZZALLO Avevano paura che rapissero i bambini per chiedere loro un riscatto, perché anche questo ora accade in Libia. Paura che li uccidessero. - P. 12

STORIE DALLA SICILIA La bimba giunta senza mamma ELENA STANCANELLI - P. 12

STAMPA PLUS ST+

BREXIT ALESSANDRA RIZZO Johnson sconfitto a Westminster "Pronto alle elezioni" P. 11



ECONOMIA TEODORO CHIARELLI Cnh si sdoppia: i camion Iveco divisi dai trattori P. 18



LE STORIE ROBERTO MAGGIO Trino, a caccia dello spartito del diavolo P. 28

GIANCARLO SPADONI È un miracolo il fiore di loto che cresce in Roero P. 28

BUONGIORNO

London calling to the faraway towns: Londra chiama le città lontane. Cominciava così un meraviglioso disco dei Clash uscito quarant'anni fa, nel 1979. In un articolo molto bello di Manuel Santangelo per The Vision si ricorda che cosa era quella Londra, cupa, rabbiosa, violenta, chiusa in se stessa, determinata a incolpare di ogni sventura gli immigrati - l'immigrazione è storia antica in Gran Bretagna. I Clash scrissero quell'inno all'universalismo, London calling, e si può dire che ci presero un po' sì e un po' no, perché il nemico era Margaret Thatcher, primo ministro da pochi mesi e che, undici anni dopo, avrebbe riconsegnato un paese ricco, moderno, ottimista, multietnico, aperto al mondo, globalizzato forse oltre ogni intenzione di Thatcher. E però la Londra capitale universa-

London calling

MATTIA FELTRI

le di oggi (o di ieri, vedremo) nasce lì. Può essere, davvero, che quarant'anni dopo, ai tempi di Brexit e dei costi quel che costi di Boris Johnson, London calling sia arrivata al vero appuntamento con la storia: Londra chiama le città lontane. E tuttavia niente parrebbe disvelatore quanto l'altro quarantennale: la morte di Sid Vicious, il bassista per sentito dire dei Sex Pistols. La loro musica non era un granché e Sid Vicious - Sid il Malvagio o Sid il Vizioso - era stato accettato nella band, nonostante fosse incapace di mettere insieme tre note, per il solo talento di fare l'idiota sul palco, tagliarsi con cocci di bottiglia, accendere risse. Così divenne un idolo intercontinentale: non sapeva fare niente, ma sapeva fare scena. Adesso sarebbe un perfetto leader politico italiano.

Advertisement for 'Montagne' magazine featuring 'Viaggio nelle Alpi' and 'Una monografia da collezione'. Includes a price tag of €6.00 and a 'DA 0 A 4810' badge.



MM IL METODO MARCHIONNE

Oltre 300 pagine

Disponibile su www.cassabbonamenti.com e su

Cina, i dazi di Trump non penalizzano il lusso

La moda alto di gamma soffrirà meno rispetto al fast fashion

Gibellino in MF Fashion



MF

il quotidiano dei mercati finanziari

Il caos Brexit manda la sterlina ai minimi

Tory senza maggioranza in Parlamento: si rischia il voto anticipato

Capponi a pagina 5

Anno XXX n. 174
Mercoledì 4 Settembre 2019
€2,00 *Classeditori*

IN EDICOLA

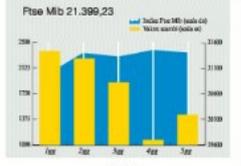
Gentleman

ARAGOSTE + PORTER

IL NUOVO NUMERO DI GENTLEMAN

Cor MF: Magazine for Fashion n. 96 e €1,00 (€ 3,00 + € 5,00) - Cor MF: Magazine for Living n. 48 e €1,00 (€ 3,00 + € 5,00)

Episodio N. 174 - 1x11 - 48x4 - 023 Milano - 1x2 F. 40 - C.P. 438 Firenze €1,00



BORSA -0,25% 1€ = \$1,0937

BORSE ESTERE

Dow Jones	29.898	Euro-Yen	116,05
Nasdaq	7.854	Euro-Ftse	1,0929
S&P 500	28.895	Bip 10 Y	0,8928
Frankfurt	11.811	Bund 10 Y	-0,8088
Zurigo	8.833	FUTURE	
Londra	7.366	Euro-Stp	148,71
Parigi	6.495	Euro-Bund	178,28
VALUTE-FINANZIARI		US T-Bond	187,08
Euro-Dollari	1,0937	Ftse Mib	21,436
Euro-Sfralini	0,9089	S&P500 Cme	2,904
Nasdaq100 NY	7,819		

FOCUS OGGI

Unipol-Generali, incrocio nel welfare

A capo di Unisalute Gigliotti prende il posto di Fabris. Che potrebbe andare a occupare la poltrona al vertice di Generali Welton lasciata libera da Mencattini

Messia a pagina 13

Huawei accusa gli Stati Uniti

Il gruppo tic cinese sostiene di aver subito attacchi cyber da parte del governo americano

Barbi a pagina 8

Grandi opere, anche Polese finisce in concordato

L'azienda di Pordenone è stata messa in ginocchio dai lavori commissionati dalla Provincia di Pavia per la costruzione di un ponte sul Ticino a Vigevano

Giacobino a pagina 10

BLUE CHIP IL TITOLO DEBUTTA NELLO STOXX EUROPE 50 GRAZIE A 68 MILIARDI DI CAPITALIZZAZIONE

Enel entra nell'élite europea

Nell'indice delle maggiori società del Vecchio Continente sono già presenti Eni e Intesa Sanpaolo

Intanto va in porto l'aumento di capitale da 3 miliardi di dollari della controllata Enel Americas

(Zoppo a pagina 11)

LA BASE GRILLINA DÀ IL VIA LIBERA AL CONTE-BIS CON L'80% DI VOTI A FAVORE, GUALTIERI FAVORITO PER IL MEF

Rousseau adesso ama grandi opere e Ue

Il programma strizza l'occhio alle raccomandazioni europee e non parla di trivelle e inceneritori

(Leone e Pira alle pagine 2 e 3)

COSTRUZIONI

Salini Impregilo, gara da 6 miliardi per un'autostrada in Australia

(Carosielli a pagina 10)

GALASSIA AGNELLI

Cnh, spin-off di Iveco dal 2021 e investe nei camion a idrogeno

Fca, la borsa spera in Renault

(Carosielli, Cervini e Fiano alle pagine 6 e 7)

Serie A, tre club chiedono 550 mln a Img per il cartello sui diritti tv esteri

(Montanari a pagina 9)

IN ITALIA

Iliad, i clienti salgono a 4 milioni ma l'ebitda è in profondo rosso

(Follis a pagina 8)

GALASSIA BERLUSCONI

Mediaset al voto sulla holding olandese. Le accuse di Vivendi

E Silvio non cede più il Giornale

(Montanari a pagina 9)

L'Nba studia veicolo per comprare quote di minoranza nelle squadre di basket

(Zangrandi a pagina 8)

IL ROMPIESPREAD

Ma il «Basta ultimatum!» di Zingaretti non è esso stesso un ultimatum?

1-2 OTTOBRE 2019 BOLOGNA

PALAZZO DELLA CULTURA E DEI CONGRESSI

ENERGIA VALORE SOLIDITÀ

ISCRIZIONI APERTE

su www.consulentia19.it

un evento ideato da media partner

CONSULENTIA 19
UNA PROFESSIONE DI VALORE

1 OTTOBRE

- 10:00 economicamente - METTI IN CONTO IL TUO FUTURO**
Evento di educazione finanziaria per le scuole. Incontro riservato agli insegnanti e agli studenti delle classi terze, quarte e quinte delle scuole superiori di secondo grado
- 15:00 Asset class e diversificazione: dai classici all'ESG**
Tavola rotonda con: AllianzRoboAdvisor, Jupiter Asset Management, M&G Investments
- 16:00 Il ruolo del consulente finanziario nell'era della trasparenza. Etica, competenza, remunerazione**
Coraggio inaugurale ANASF*
Keynote speaker: Stefano Zamagni, Economista, Professore di Economia Politica Università di Bologna

2 OTTOBRE

- 10:00 Quando la geografia premia**
Tavola rotonda con: Credit Suisse Asset Management, Invesco Asset Management, J.P. Morgan Asset Management
- 11:00 La consulenza finanziaria: creazione di valore per i singoli e la società**
Seminar ANASF*
Docente: Massimiliano Marzo, Professore di economia del Dipartimento Scienze Aziendali, Università di Bologna
- 11:00 Pianifica la mente - METTI IN CONTO I TUOI SOGNI**
Proposta di educazione finanziaria per i risparmiatori targata ANASF*
- 14:15 Dal gestore al distributore, dall'asset allocation ai nuovi trend**
Tavola rotonda con: CheBanca!, Columbia Threadneedle Investments, Franklin Templeton
- 15:15 Investire nel cambiamento**
Tavola rotonda con: Azimut Capital Management, Lombard Odier Investment Managers, T.Rowe Price

FORNITORI **SALA ITALIA**

Incontro accreditato per il mantenimento EPF-EA in modalità A e EPF. Venivano riconosciute quattro ore a chi partecipa e entrambi gli eventi segnalati con *

PER ISCRIVERVI SCANDONA IL QR CODE

Seguici su:

#consulentia

Cronaca

Porti chiusi, dalle inchieste dei pm

Corruzione, appalti pilotati, camorra. I dirigenti di molti scali sono nel mirino della magistratura paralizzando la nostra economia

Non esistono porti sicuri. Nel senso che, a dirigere uno scalo, si rischia di finire sotto la tagliola della magistratura che apre inchieste, ordina perquisizioni e, in alcuni casi, richiede anche le manette. È un' estate di tensione per i manager che guidano alcune delle Autorità di sistema portuali più importanti del Paese. Le indagini che li hanno colpiti tratteggiano un presunto scenario di compromessi illegali che al Sud si tinge di tinte fosche mafiose. Nel mirino dei pm sono finiti enti che, nel 2018, hanno movimentato complessivamente 180 milioni di tonnellate di merci e oltre 20 milioni di passeggeri. I «pistonieri» dell' economia marittima italiana rischiano di fermarsi e mandare in blocco il motore. A Napoli, Pietro Spirito, il presidente dell' Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centrale (diventato famoso perché guadagna più di Vladimir Putin e per il suo sostegno alla campagna «Porti Aperti») è indagato per concorso in turbativa d' asta e abuso d' ufficio. I pubblici ministeri, che lavoravano su un altro filone culminato nel maggio scorso con l' arresto per corruzione di imprenditori e faccendieri che facevano affari con gli appalti pilotati, lo hanno intercettato mentre sollecitava una funzionaria a far presto per il rilascio della concessione ex Cogemar al gruppo Ttlines. «Però se riusciamo a scamparcia questa volta, perché firmiamo rapidamente a metà settimana prossima al massimo» diceva Spirito al telefono. Il suo braccio destro, Francesco Messineo, segretario generale dell' Ente, è a sua volta sotto processo per due diverse vicende risalenti ai tempi in cui era al vertice di Marina di Carrara (oggi confluita nell' Autorità della Spezia). Sull' Autorità del mar Tirreno centrale ha indirizzato un' occhiuta vigilanza anche l' Anac per i costi gonfiati della Darsena di Levante, la nuova piattaforma container che dovrebbe allargare lo scalo a est. Anche l' Antimafia partenopea ha iniziato a scavare nei rapporti tra esponenti della camorra e soggetti che operano a vario titolo nel porto napoletano. «Franco Mazzeola è coinvolto in tutti gli affari illeciti che gravitano nella zona del porto» ha spiegato agli inquirenti il pentito Salvatore Maggio. «È un uomo abile, bravo a rimanere dietro le fila». Un altro collaboratore di giustizia, l' omonimo Alfonso Mazzeola, ha spiegato che la camorra impone il racket sui morti cinesi da rispedire in patria: mille euro per caricare illecitamente le salme a bordo dei portacontainer. A coordinare la tratta delle bare un affiliato, chiamato non a caso Dogana. «Ci sono soggetti imprenditoriali che reputano il porto proprietà privata. E ci sono amministratori del porto, non solo Napoli, che reputano la gestione assolutamente personale» dice a Panorama il senatore Vincenzo Presutto dei Cinque Stelle, firmatario e ispiratore di una dozzina di interrogazioni parlamentari sull' Autorità portuale del capoluogo campano (che raggruppa anche le aree di Salerno e Castellammare di Stabia). «C' è una gestione pessima delle concessioni in tutt' Italia. Nelle prime interrogazioni abbiamo evidenziato la violazione delle norme europee che ne garantiscono le modalità di assegnazione» prosegue. «Ed esiste un problema di cui, finora, nessuno si è fatto carico: tolte quelle militari, le concessioni civili non sono censite. Non si sa quante siano e a chi sono affidate». Proprio per una concessione sono finiti sott' inchiesta per abuso d' ufficio il presidente dell' Autorità portuale del mar Tirreno settentrionale (Livorno, Piombino e Portoferraio-Rio Marina-Cavo), Stefano Corsini, e il segretario generale Massimo Provinciali. L' accusa è aver applicato al gruppo Grimaldi un trattamento di favore per gli «accosti a tempo» alle banchine su cui, scrivono i magistrati, «non era pagato nemmeno il canone maggiorato del 20 per cento». Corsini e Provinciali attendono l' esito del ricorso al Tribunale del riesame, dopo un primo verdetto positivo in Cassazione, per rientrare in carica. Sono stati infatti colpiti da un provvedimento di interdizione



Non esistono porti sicuri. Nel senso che, a dirigere uno scalo, si rischia di finire sotto la tagliola della magistratura che apre inchieste, ordina perquisizioni e, in alcuni casi, richiede anche le manette. È un' estate di tensione per i manager che guidano alcune delle Autorità di sistema portuali più importanti del Paese. Le indagini che li hanno colpiti tratteggiano un presunto scenario di compromessi illegali che al Sud si tinge di tinte fosche mafiose. Nel mirino dei pm sono finiti enti che, nel 2018, hanno movimentato complessivamente 180 milioni di tonnellate di merci e oltre 20 milioni di passeggeri. I «pistonieri» dell' economia marittima italiana rischiano di fermarsi e mandare in blocco il motore.

A Napoli, Pietro Spirito, il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mar Tirreno centrale (diventato famoso perché guadagna più di Vladimir Putin e per il suo sostegno alla campagna «Porti Aperti») è indagato per concorso in turbativa d' asta e abuso d' ufficio. I pubblici ministeri, che lavoravano su un altro filone culminato nel maggio scorso con l' arresto per corruzione di imprenditori e faccendieri che facevano affari con gli appalti pilotati, lo hanno intercettato mentre sollecitava una funzionaria a far presto per il rilascio della

di sei mesi. Ha rischiato molto di più Ugo Patroni Griffi, il presidente dell' Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico meridionale (Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli). La Procura aveva sollecitato gli arresti domiciliari, ma il gip non li ha concessi. Il pm gli contesta il reato di falso in atto pubblico per induzione per aver «indotto il comune di Brindisi a revocare l' ordinanza di sospensione dei lavori per la recinzione di Via del Mare», oggetto di contenzioso con l' Ente. Con lui sono sott' inchiesta il dirigente Francesco Di Laverano e altri funzionari portuali e comunali. Su Patroni Griffi pende però la misura interdittiva della sospensione del servizio per otto mesi disposta dal Tribunale del riesame di Lecce su appello del pubblico ministero. Sarà la Cassazione, tra qualche settimana, a decidere se confermarla o meno. È invece già a processo a Salerno il numero uno dell' Autorità di sistema portuale del mare di Sicilia orientale, Andrea Annunziata. Sul cui operato l' Anticorruzione ha espresso severe censure sia in relazione all' attuale incarico a Catania sia per quello passato a Salerno. In Sicilia avrebbe prospettato di affidare in concessione a una società il progetto e la costruzione di un approdo turistico all' interno del porto, pur in assenza del piano regolatore; in Campania, invece, avrebbe violato il codice dei contratti pubblici in relazione alla costruzione dei tunnel di collegamento tra il porto commerciale della città e gli svincoli autostradali. Circa 400 chilometri più a Sud, a Gioia Tauro, cinque tra ex e attuali dirigenti del porto devono rispondere di abuso d' ufficio e falso per presunti trattamenti di favore ad alcune società armatoriali. Tra loro ci sono pure il segretario generale Saverio Spatafora e il quadro area di presidenza con la qualifica Psfo (Port Facility Security Officer), Luigi Errante. Spostiamoci al Nord. Il presidente dell' Autorità di sistema portuale del mar Adriatico centro-settentrionale (Ravenna), Daniele Rossi, è indagato per inquinamento e abuso d' ufficio insieme al segretario generale Paolo Ferrandino e al direttore operativo Fabio Maletti. Secondo la ricostruzione del pm Angela Scorza e del procuratore Alessandro Mancini, non sarebbero intervenuti tempestivamente per rimuovere il relitto della «Berkan b»: una motonave che dal 2010 è alla fonda (oggi è semiaffondata) in una laguna, nei pressi del porto romagnolo, provocando danni all' ambiente. Rossi, che è anche presidente di **Assoport**, l' associazione che unisce tutti gli scali italiani, difende però la categoria e spiega a Panorama: «I vertici dei porti italiani sono in mano a persone per bene che stanno cercando di fare al meglio, con professionalità e competenza, un lavoro difficile, a volte ingrato. I funzionari pubblici oggi vivono con ansia anche le più banali azioni amministrative perché potenzialmente foriere di danni erariali, di reati ambientali, di violazioni di norme spesso non chiare e controverse. Per non dire di tutti i nuovi controllori che si stanno affacciando nei porti, ognuno con le sue regole, ognuno con la certezza di fare il bene del mercato». Rossi rinnova la fiducia nella magistratura, ma si augura anche «che il legislatore metta mano al più presto a una disciplina normativa di settore particolarmente complessa, spesso non più attuale - il codice della navigazione risale al 1942 - che lascia spazio a sovrapposizione di competenze e interpretazioni spesso contrastanti che finiscono nelle mani delle procure con effetti devastanti». Il che «non vuol dire non avere regole, ma occorre semplificare». Come se in Italia fosse facile. © riproduzione riservata.

Il Piccolo

Trieste

infrastrutture

Draga di Moschiena per il porticciolo al via l' ampliamento

DRAGA DI MOSCHIENA. La data è il 10 settembre di quest' anno, giorno in cui sarà dato il via ai lavori di ingrandimento del porticciolo di Draga di Moschiena, il più piccolo dei comuni dell' area liburnica. L' **Autorità portuale** di Abbazia - che amministra il demanio marittimo di Draga di Moschiena - ha rilevato che si tratta per l' Abbaziano del più grande progetto infrastrutturale di questo genere dai tempi dell' Austria-Ungheria, impero che lungo le coste orientali dell' Adriatico ha lasciato in eredità una miriade di rive, porticcioli, fari e altre strutture, tuttora egregiamente in funzione. L' investimento ammonta a un milione e 189 mila euro. La prima fase del progetto, che dovrebbe venire portata a termine entro giugno dell' anno prossimo, comprende il prolungamento dell' attuale riva per 25 metri, grazie ai quali si otterranno ben 745 metri quadrati e inoltre sarà consentito l' attracco a due battelli turistici di dimensioni medie. Non è tutto perché le maestranze dell' appaltatrice dalmata Gamik costruiranno ex novo una riva lunga 61 metri, con lungomare parallelo della larghezza di 6 metri e mezzo. La nuova riva, spiega Fernando Kirigin, direttore della Port Authority, sarà utilizzata per l' ormeggio di imbarcazioni definite piccole. «Mai dai tempi dell' Impero austroungarico si è avuto un progetto di queste dimensioni nel campo delle infrastrutture portuali presenti nell' area sottostante il Monte Maggiore - ha sottolineato Kirigin - il finanziamento sarà congiunto e riguarderà l' **Autorità portuale**, la municipalità di Draga di Moschiena, la Regione del Quarnero e Gorski kotar e infine il ministero croato del Mare, Trasporti e Infrastrutture». Il sindaco di Draga, Riccardo Staraj (unico sindaco di nazionalità in questa regione nordadriatica), si è detto certo che grazie al nuovo aspetto della zona **portuale** si darà impulso al turismo e al recupero e valorizzazione della più antica attività presente in questo particolare abitato liburnico: la pesca. «Il progetto ci permetterà - ha precisato il primo cittadino - di portare in riva una moltitudine di eventi turistici, culturali e d' altro genere». --A.M. BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

111 ESTRIA - QUARNERO - DALMAZIA

Flop del concerto di Rita Ora ma il "buco" lo paga il Comune

Stigolosa ripartire con 100.000 euro di deficit pubblico delle casse municipali. L'acconto sottoscritto dal sindaco Hiti, bialico. Vendita solo la metà degli ingressi



Il concerto di Rita Ora a Trieste è stato un flop. La cantante britannica ha cantato per un'ora e mezza in un'arena di 10.000 posti, ma solo 5.000 spettatori hanno pagato per assistere al concerto. Il Comune di Trieste ha pagato il concerto per 100.000 euro, ma ha venduto solo la metà degli ingressi. Il sindaco Hiti ha annunciato che il Comune dovrà ripartire con un deficit pubblico di 100.000 euro.

Draga di Moschiena per il porticciolo al via l' ampliamento

Il sindaco Riccardo Staraj ha annunciato che il Comune di Draga di Moschiena ha approvato il progetto di ampliamento del porticciolo. Il progetto prevede il prolungamento della riva per 25 metri e la costruzione di una nuova riva di 61 metri. Il costo totale del progetto è di 1.189.000 euro.

Maria Grazia Casale

Maria Grazia Casale è una scrittrice e giornalista. Ha scritto diversi romanzi e saggi. È stata anche conduttrice di un programma radiofonico.

Maria Grazia Casale

Maria Grazia Casale è una scrittrice e giornalista. Ha scritto diversi romanzi e saggi. È stata anche conduttrice di un programma radiofonico.

Maria Grazia Casale

Maria Grazia Casale è una scrittrice e giornalista. Ha scritto diversi romanzi e saggi. È stata anche conduttrice di un programma radiofonico.



Il Piccolo

Trieste

industria siderurgica a servola

Ipotesi chiusura per la Ferriera I sindacati nazionali dicono no

Nel dibattito sul futuro dello stabilimento irrompono i piani alti di Cgil, Cisl e Uil Fissato per mercoledì a Cremona l'incontro azienda-rappresentanti dei lavoratori

Diego D'Ameliol sindacati nazionali dei metalmeccanici irrompono nel dibattito sul futuro della Ferriera, schierandosi con nettezza contro la chiusura dello stabilimento. Con una nota congiunta Fiom Cgil, Fim Cisl e Uilm invitano «la Regione Friuli Venezia Giulia, il Comune di Trieste e Arvedi» a non fare «scelte sbagliate», mettendo «in discussione 400 posti di lavoro». Il comunicato arriva nel giorno in cui Siderurgica Triestina e Rsu dell' impianto fissano l'incontro tra sindacati e proprietà per mercoledì prossimo. Su espressa richiesta della società, al tavolo convocato a Cremona saranno presenti anche rappresentanti delle segreterie nazionali dei metallurgici, che rivendicano di aver «seguito con molta attenzione l'evoluzione della situazione produttiva e occupazionale della Ferriera. Abbiamo dichiarato in tutte le sedi le nostre preoccupazioni sulle prospettive del sito siderurgico per le "contraddittorie" dichiarazioni delle istituzioni locali e della proprietà sulla volontà di salvaguardare e sviluppare le attività di Siderurgica Triestina». Cgil, Cisl e Uil ne fanno anche una questione di strategia nazionale: «Al tavolo ministeriale abbiamo sempre rivendicato la necessità di una visione complessiva di politica industriale che salvaguardasse il settore siderurgico, con particolare attenzione per Taranto e Trieste, ultimi due siti in Italia di produzione di acciaio con aree a caldo». I sindacati bocchiano la possibilità di dismissione di quella che in realtà è produzione di ghisa: «Non riusciamo a comprendere le motivazioni, soprattutto a fronte del risanamento ambientale compiuto da Siderurgica Triestina nei cinque anni di gestione. Non riusciamo a comprendere quale progetto di sviluppo economico e produttivo "alternativo" potrebbe essere in grado di valorizzare le professionalità dei lavoratori al pari di quello previsto dall' attuale Accordo di programma e del piano industriale del gruppo Arvedi. È necessario aprire immediatamente a livello territoriale un confronto sulle prospettive della Ferriera e riportare la discussione al tavolo ministeriale ponendo la questione fra le priorità del nuovo governo». L' assessore al Lavoro Alessia Rosolen cerca ancora una volta di tranquillizzare le parti sociali: per l' esponente della giunta Fedriga, «il processo di riconversione non può prescindere da una condivisione con tutti i soggetti istituzionali, la proprietà e i sindacati. Centrale resta l' individuazione di una soluzione che consenta di salvaguardare gli attuali livelli occupazionali». Secondo Rosolen, «il processo va gestito con attenzione, cautela e consapevolezza da parte di tutti e prendiamo pertanto atto con soddisfazione e della disponibilità al dialogo delle sigle sindacali». L' assessore all' Ambiente Fabio Scoccimarro aggiunge: «Capisco le preoccupazioni dei lavoratori, ma ribadisco che al momento c' è stata solo l' apertura formale verso la riconversione, che da inizio mandato affermo essere prioritaria per la salute dei cittadini e lo sviluppo della città, senza che una sola famiglia resti senza reddito. Utopia? Non a sentire le intenzioni del cavalier Arvedi con cui abbiamo intavolato una trattativa basata su quattro pilastri: ambiente, salute, lavoro e impresa. Ribadisco: nessuna decisione verrà presa sulla pelle dei lavoratori né a scapito dei cittadini che, anzi, ho intenzione di includere nella decisione finale». In area centrodestra, Progetto Fvg si schiera intanto per la chiusura. «Piena solidarietà ai lavoratori - scrive il referente triestino Giorgio Cecco - che da anni vivono nell' incertezza, però la priorità della salute pubblica non può essere messa in secondo piano e, pur con tutte le cautele, la conferma della volontà da parte di Siderurgica di discutere sulla chiusura dell' area a caldo può accelerare

Il Piccolo

Trieste

un processo di riconversione che risolva sia il problema ambientale che occupazionale. Ci sono attività diverse su cui puntare per uno sviluppo sostenibile del territorio». L' Usb annuncia intanto lo stato d' agitazione dei propri iscritti dipendenti di Siderurgica Triestina. Il sindacalista Sasha Colautti minaccia «lo sciopero a oltranza in mancanza di un confronto con l' azienda. Un percorso di dismissione non può prescindere dall' impegno sulle garanzie derivanti dal piano organico del porto ed esplicitando gli scenari di nuovo insediamento industriale basato sullo sfruttamento dell' extraterritorialità doganale. Non stiamo vedendo ancora nulla di concreto». Usb non esclude la riconversione, ma ricorda che «se oggi qualcuno pensa che il porto sia la soluzione di tutto, abbiamo già avuto smentite dalla stessa **Autorità portuale**». Sul tema interviene anche il Pci di Trieste, esprimendo solidarietà ai lavoratori e invitando i sindacati a «impegnarsi per costringere la proprietà al rispetto dei diritti dei lavoratori». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

salvaguardia della laguna

Grandi navi ancora davanti a San Marco A rischio gli 800 mila euro per le banchine

Approdi diffusi: senza un decreto di "massima urgenza" firmato dal Mit l'inizio dei lavori potrebbe slittare di tre mesi

Alberto Vitucci Le grandi navi restano a San Marco. Tutto fermo sul fronte alternative, complice anche la crisi di governo. Così le navi da crociera continuano a passare davanti al palazzo Ducale e in canale della Giudecca. Tra sabato e domenica ne sono attese ben 14, tra cui le ammiraglie di Costa e Msc Opera, Magnifica, Deliziosa, Sinfonia e Musica. Tutto come prima, nonostante i due gravi incidenti registrati in giugno e luglio, la collisione contro la banchina a San Basilio della Msc Opera, l'impatto evitato per un soffio della Costa deliziosa in Riva Sette Martiri per il vento. Da allora nuova ordinanza con tre rimorchiatori e limiti di velocità più bassi, divieto di partire con il maltempo. E annunci sulle alternative che restano a livello di ipotesi. «Noi abbiamo convocato i tecnici e portato avanti ipotesi a livello approfondito», dice il presidente dell'Autorità portuale **Pino Musolino**, «ma in assenza di decisioni politiche non possiamo andare avanti. Anche se siamo pronti». La decisione politica sembrava arrivata quando il ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli aveva autorizzato l'Autorità portuale ad andare avanti con i progetti alternativi provvisori, come le banchine a Fusina - nell'area dei traghetti veloci - e a Marghera in banchina Lombardia. Ma non è mai arrivata l'autorizzazione a spendere per motivi di «somma urgenza». Per adeguare le banchine servono lavori per almeno 800 mila euro. Che si devono affidare con gara d'appalto. Senza il decreto della «somma urgenza», mai firmato, bisogna dunque seguire le vie normali. E attendere almeno altri 90 giorni. Tutto fermo, dunque. E l'opinione pubblica non gradisce. La situazione rimane quella denunciata da tempo, sette anni e mezzo dopo il naufragio della Costa Concordia e il decreto Clini-Passera, mai applicato in laguna in attesa appunto delle «alternative». Così sabato, per la chiusura della Mostra del Cinema, è annunciata al Lido una manifestazione dei comitati «No Grandi Navi» e Ambiente Venezia. «Faremo sapere al mondo che le navi sono ancora qua», dicono gli organizzatori, «nonostante le manifestazioni, la raccolta di firme, gli incidenti che mettono a rischio la nostra città. È ora di dire basta». Questura in allerta, anche se come sempre la manifestazione sarà partecipata da cittadini e si annuncia assolutamente tranquilla. Attende il nuovo governo anche Cesare De Piccoli, dopo aver vinto anche in appello il suo ricorso contro l'Autorità portuale. Il suo progetto alternativo Venice cruise 2.0, che prevede un nuovo terminal per le navi a Punta Sabbioni, è stato «sdoganato» dal Consiglio di Stato, che ha definito «legittimo» il pronunciamento della commissione per la Valutazione di Impatto ambientale. Il ricorso in primo grado presentato dal Porto è stato definito «irricevibile», in quanto non poteva riguardare il giudizio della commissione Via ma una delibera - peraltro mai approvata - del Cipe. Si riapre dunque anche il dibattito sul porto al Lido. Per gli ambientalisti unica soluzione che mette le grandi navi «fuori dalla laguna». Comune, Regione e Industriali insistono invece per l'ipotesi Marghera. Ma tutto è ancora fermo. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

VENEZIA

Grandi navi ancora davanti a San Marco A rischio gli 800 mila euro per le banchine

Approdi diffusi: senza un decreto di "massima urgenza" firmato dal Mit l'inizio dei lavori potrebbe slittare di tre mesi

Maria per il Cinema. Costa è arrivata a Venezia a Venezia

Colloquio contro le banchine e altre navi

Darsena di San'Elena firmato il dissequestro

Pizzeria, Piadine e Panini caldi

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la protesta del 7 settembre

Marcia per il clima Costa Luminosa "dirottata" a Trieste

In previsione della "Marcia per il clima" in programma sabato 7 settembre al Lido, in concomitanza con la serata conclusiva della Mostra del Cinema, Costa Crociere (Gruppo Carnival) ha deciso di spostare l'arrivo della sua nave Costa Luminosa a Trieste invece che a Venezia, dove era previsto. «Come misura precauzionale dovuta alle manifestazioni previste a Venezia lo stesso giorno - dice il testo del messaggio arrivato ai crocieristi imbarcati sulla osta Luminosa - la nostra nave farà scalo a Trieste invece che a Venezia, come originariamente previsto. Se avete già prenotato un transfer Costa, questo sarà organizzato per arrivare all'orario richiesto al **porto** di Trieste». «Se viaggiate in autonomia - conclude il messaggio -, Costa è lieta di offrirvi un transfer gratuito dal Terminal 110 di Venezia al **porto** di Trieste dalle 12.30 alle 15.30 (ultima partenza). Grazie per la vostra comprensione». La "Marcia per il clima" è stata organizzata insieme agli attivissimi giovani di "Fridays for Future" - il movimento mondiale fondato da Greta Thunberg - e ha l'adesione del Comitato No Grandi Navi che si batte da anni contro il passaggio delle navi da crociera davanti a San Marco.

The image shows a page from the newspaper 'Venezia'. The main headline is 'Grandi navi ancora davanti a San Marco A rischio gli 800 mila euro per le banchine'. Below this, there are several smaller articles and advertisements. On the right side, there is an advertisement for 'Pizzeria, Piadine e Panini caldi' with the 'LEO' logo. At the bottom left, there is an advertisement for 'Darsena di San'Elena firmato il dissequestro'. The page also features a photo of a large cruise ship and a portrait of a man.



Il Secolo XIX

Venezia

Progetto Venis Cruise Duferco ora rilancia

Francesco Margiocco / GENOVA Ora che il Consiglio di Stato ha bocciato il ricorso dell' **Autorità portuale** di Venezia, e che un nuovo governo sta per insediarsi a Roma, il progetto "Venis Cruise", per un nuovo terminal crociere a Venezia fuori laguna, può tornare in auge. Spetterà al prossimo ministro dei Trasporti decidere se tirarlo fuori dal cassetto dove è rinchiuso da tre anni. A disegnare il terminal è stata Duferco Engineering, la società di progettazione del gruppo svizzero siderurgico -navale -finanziario Duferco, che coglie l' occasione per riparlare. Lo fa attraverso il suo amministratore delegato Ezio Palmisani, intervenuto ieri al congresso internazionale di meccatronica "Epe -Ecce 2019" che in questi giorni e fino a domani sta riunendo un migliaio di persone ai Magazzini del Cotone di Genova. L' idea del terminal fuori laguna è figlia della tragedia della Costa Concordia e del decreto Clini -Passera, del 2012, che vieta alle navi di stazza sopra le 500 tonnellate lorde il passaggio a meno di due miglia dalle aree marine protette. È stato Cesare De Piccoli, ex vice -ministro ai Trasporti ed ex vice -sindaco di Venezia, del Pd, a proporla per primo alla Duferco Engineering, che si è appassionata alla materia e l' ha fatta propria. L' idea, nel disegno che ne ha fatto Duferco, ha due gambe: l' ormeggio per quattro navi da crociera a Bocca di Lido, via d' accesso per la laguna veneta, e un sistema di motonavi elettriche che portino i passeggeri dal terminal, costeggiando San Marco e la Giudecca, alla Stazione Marittima. L' idea, nell' insieme, era piaciuta al ministro dell' Ambiente che nel novembre 2016, governo Renzi, l' ha approvata. Per legge, però, deve approvarla anche il ministro dei Trasporti che invece da allora, e nonostante il cambio del titolare da Delrio a Toninelli, sembra essersene dimenticato. Il terminal è fermo. La motonave, invece, va, o almeno ci prova. «È un sistema di trasporto che abbatte le emissioni, il rumore e, grazie al suo doppio scafo, da catamarano, e ai suoi propulsori Voith con pale verticali ruotanti attorno agli assi, genera pochissime onde nell' acqua». Palmisani vuole proporlo in Svizzera, «è il mezzo ideale per navigare sui laghi» e sta preparando la sua proposta: «Abbiamo chiesto a un cantiere navale un preventivo. Poi, con la nostra offerta puntuale, ci presenteremo al mercato». -



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Infuria il dibattito sul progetto di privatizzazione del Cristoforo Colombo lanciato dall' Autorità portuale Il gruppo dei Benetton: «Piano da prendere in considerazione solo su richiesta dalle istituzioni locali»

Aeroporto, Atlantia alla finestra Toti frena. Lunardon: politica fuori

LA REAZIONE

Matteo Dell' Antico

Entra nel vivo la partita che riguarda il futuro dell' aeroporto. Lo scalo sarà privatizzato come annunciato da mesi dal socio di maggioranza della società che gestisce l' infrastruttura, l' Autorità di **sistema portuale** di Genova -Savona. La partita interessa pure Atlantia, visto che il gruppo che controlla Autostrade per l' Italia e fa capo alla famiglia Benetton, finito sotto accusa dopo la tragedia del crollo di Ponte Morandi, ha in mano - attraverso Aeroporti di Roma Spa (Adr) - il 15% delle quote della società che gestisce il Colombo. Adr, come riportato ieri da Il Secolo XIX, potrebbe farsi avanti una volta avviata la privatizzazione dell' aeroporto e diventare socio di maggioranza dello scalo. Un' eventualità, quest' ultima, che non viene ostacolata dal presidente della Camera di Commercio di Genova, Luigi Atanasio, che controlla il 25% della Aeroporto di Genova Spa. «Valuteremo ogni progetto. Oggi le priorità sono avviare i lavori di ampliamento dell' aerostazione e allungare l' attuale concessione dello scalo che scade nel 2027. Dopodiché, in futuro, non escludiamo nulla: il gruppo Atlantia - sottolinea - gestisce l' aeroporto di Fiumicino, uno dei più efficienti d' Italia. Ben venga se dovesse presentare un progetto credibile per la crescita del Colombo. La nostra posizione? Ora restiamo soci al 25%, in futuro potremmo anche pensare di crescere, vedremo». L' operazione che porterà alla privatizzazione dello scalo si concretizzerà tra circa un anno, dopo la pubblicazione di un bando di gara dove l' Authority metterà in vendita le proprie quote. Secondo Giovanni Mondini, presidente di Confindustria Genova, è necessario «che non si ripeta quello che è capitato qualche anno fa quando al bando per la privatizzazione del Colombo non si è presentato nessuno. Oggi - prosegue - le cose sembrano essere cambiate. Mi auguro si faccia avanti un investitore serio, ben venga se questo fosse Atlantia ma spero ci siano più operatori interessati». BAGARRE POLITICA Per il governatore ligure Giovanni Toti «al momento non esiste all' ordine del giorno alcun progetto, nè tanto meno trattativa, per privatizzare lo scalo». Durissimo, invece, l' intervento di Alice Salvatore, capogruppo in Regione Liguria del Movimento 5 Stelle: «È un' indecenza, Atlantia è la stessa società indagata per l' immane tragedia che ha colpito Genova e l' Italia il 14 agosto 2018 - scrive Salvatore in una nota -. Come mai i Benetton sono sempre coinvolti in ogni grande polo economico di Genova e della Liguria?». «Credo - sottolinea Giovanni Lunardon, capogruppo del Pd in Regione - che prima di tutto il presidente del porto Signorini e Toti si debbano mettere d' accordo sulla privatizzazione. Per quanto riguarda l' operazione, invece, non sta alla politica valutare se un investitore sia meglio di un altro. Nostro compito è quello di vigilare per garantire il rispetto di tutte le norme previste dalla legge». INTERVENTO DI ATLANTIA Bocche cucite, in un primo momento, da Atlantia. Il gruppo, successivamente, ha fatto sapere al Secolo XIX che «il progetto di privatizzazione del Colombo potrebbe essere preso in considerazione solo nel caso in cui fosse richiesto dalle istituzioni locali e con la finalità di assicurare la continuità e lo sviluppo operativo dello scalo genovese». «Atlantia - spiega il gruppo - non ha al momento interesse a rilevare nuove quote dell' aeroporto di Genova. Il nostro gruppo è presente da molto tempo nella compagine azionaria del Cristoforo Colombo attraverso una partecipazione detenuta



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

da Aeroporti di Roma, mai mutata negli anni, non avendo Adr mai partecipato ai precedenti tentativi di privatizzazione (l'ultimo dei quali nel 2012). Atlantia è, al momento, focalizzata su altre priorità di sviluppo». -

La Nazione (ed. La Spezia)

Genova, Voltri

GENOVA IL PRESIDENTE: «PRIVATIZZAZIONE INESISTENTE»

«L' aeroporto? Nessuna trattativa aperta» Toti e Atlantia smentiscono l' acquisto

L' AEROPORTO di Genova torna a essere occasione di scontro politico. Ad accendere gli animi i presunti interessi della famiglia Benetton all' acquisizione dell' hub genovese. A lanciare l' affondo è Alice Salvatore del Movimento 5 stelle, secondo cui «è incredibile che Atlantia Holding possa acquistare l' aeroporto Cristoforo Colombo di Genova. Come mai i Benetton sono sempre coinvolti in ogni grande polo economico di Genova e della Liguria?». IMMEDIATA la replica del presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti. «Al momento - afferma - non esiste all' ordine del giorno alcun progetto, né tanto meno trattativa, per privatizzare lo scalo aeroportuale di Genova. L' impegno delle istituzioni locali, Regione in testa, e degli azionisti pubblici, **Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale** e Camera di commercio, è per rilanciare lo scalo attraverso un dettagliato piano che sta dando straordinari risultati, come dimostrano i numeri record di voli e passeggeri di questa estate. Dopo due anni di continui incrementi di traffico ci si appresta ora ad avviare i lavori di ampliamento dell' infrastruttura, per garantirle anche in futuro nuovi spazi». A SPAZZARE via le indiscrezioni ci ha pensato poi la stessa Atlantia, società dei Benetton: «Atlantia non ha al momento interesse a rilevare nuove quote dell' aeroporto di Genova. Il nostro gruppo è presente da molto tempo nella compagine azionaria del Cristoforo Colombo attraverso una partecipazione detenuta da Aeroporti di Roma, mai mutata negli anni. Il progetto di privatizzazione del Colombo potrebbe essere preso in considerazione solo nel caso in cui fosse richiesto dalle istituzioni locali».



AEROPORTO di genova

Il caso Atlantia fa discutere in Regione

Aeroporto di Genova dall' Authority **portuale** ad Atlantia? La possibile cessione dello scalo ai privati sta facendo molto discutere. Il caso, tra smentite e indiscrezioni ieri è approdato anche in Regione. Tra i possibili acquirenti sembrerebbe esserci il gruppo Atlantia della famiglia Benetton, la stessa cui il governo uscente, dopo il crollo di Ponte Morandi, aveva più volte minacciato di togliere la concessione della rete autostradale. È solo una possibilità, ma già ha scatenato, come prevedibile, molte polemiche in Regione. La capogruppo regionale del Movimento 5 Stelle Alice Salvatore: «È incredibile che Atlantia Holding, che conosciamo purtroppo bene per il Ponte Morandi, possa acquistare l' aeroporto Cristoforo Colombo di Genova. Ricordo a Bucci e Toti, sempre pronti ad Aspi al punto di invitare l' ad Castellucci alla commemorazione per il Ponte Morandi, che quella è la stessa Società indagata per l' immane tragedia che ha colpito Genova e l' Italia tutta lo scorso 14 agosto 2018». Nei fatti, Atlantia è già presente nel pacchetto azionario di Aeroporto di Genova spa, grazie alla partecipazione di Adr (aeroporti di Roma, controllata da Atlantia) con un 15%. La quota maggiore è di **Autorità di Sistema Portuale** di Genova-Savona (60%) e il restante 25 % di Camera di Commercio di Genova. E, se Paolo Signorini, presidente di **Authority**, dichiara che «l' aeroporto può interessare a un gruppo attivo nel settore, una realtà che già controlla una rete di aeroporti. Operativa in Italia e all' estero», da Atlantia fanno sapere che «il progetto di privatizzazione del Colombo potrebbe essere preso in considerazione solo nel caso in cui fosse richiesto dalle istituzioni locali e con la finalità di assicurare la continuità e lo sviluppo operativo dello scalo genovese».d.g. -



Aeroporto di Genova, Toti: «Nessuna privatizzazione in programma»

Dopo la notizia dell' interesse di Atlantia, Toti chiarisce sull' Aeroporto di Genova, spiegando che «al momento non esiste alcun progetto di privatizzazione»

«Al momento non esiste all' ordine del giorno alcun progetto, né trattativa, per privatizzare lo scalo aeroportuale di Genova». Così il presidente della Regione Liguria Giovanni Toti chiarisce la situazione sul Cristoforo Colombo, dopo la notizia uscita sulla stampa locale di un interesse da parte di Atlantia a rilevare lo scalo genovese, confermata dallo stesso presidente dell' **Autorità di sistema portuale** del mar Ligure Occidentale, Paolo Emilio Signorini. La compagine societaria dell' Aeroporto di Genova è così composta: l' **Autorità di sistema portuale** del mar Ligure occidentale controlla la maggioranza delle quote (60%). Le restanti sono suddivise tra Camera di Commercio di Genova (25%) e Aeroporti di Roma (15%). Atlantia, che controlla Aeroporti di Roma ed è nella cordata che rileverà la nuova Alitalia, è di fatto già presente nell' azionariato dello scalo genovese. «L' impegno delle istituzioni locali - precisa Toti - Regione in testa, e degli azionisti pubblici, **Autorità di Sistema portuale** del Mar Ligure occidentale e Camera di commercio, è di rilanciare lo scalo attraverso un dettagliato piano che sta dando straordinari risultati, come dimostrano i numeri record di voli e passeggeri di questa estate. Dopo due anni di continui incrementi di traffico ci si appresta ora ad avviare i lavori di ampliamento dell' infrastruttura, per garantirle anche in futuro nuovi spazi di crescita». «Dunque, al momento - conclude Toti - gli accordi tra azionisti e istituzioni locali non prevedono alcun progetto di privatizzazione e il controllo dell' aerostazione è destinato a restare pubblico». Sulla questione si è anche pronunciata la consigliera regionale M5S Alice Salvatore, che in una nota stampa afferma: «È incredibile che Atlantia Holding, che conosciamo purtroppo bene per il ponte Morandi, possa acquistare l' aeroporto Cristoforo Colombo di Genova. Ricordo a Bucci e Toti che quella è la stessa società indagata per l' immane tragedia che ha colpito Genova e l' Italia tutta il 14 agosto 2018».



Genova Today

Genova, Voltri

Aeroporto Colombo, spunta l' ipotesi vendita. Toti: «Nessuna privatizzazione in corso»

Il governatore ligure smentisce l' indiscrezione secondo cui lo scalo genovese sarebbe in procinto di essere venduto: tra i nomi fatti per l' acquisto anche quello della famiglia Benetton

«Al momento non esiste all' ordine del giorno alcun progetto, né tanto meno trattativa, per privatizzare lo scalo aeroportuale di Genova»: così il presidente della Regione Liguria, Giovanni Toti, ha replicato alle indiscrezioni che parlano di un' ipotesi privatizzazione per l' aeroporto Cristoforo Colombo. «L' impegno delle istituzioni locali, Regione in testa, e degli azionisti pubblici, **Autorità** di **Sistema portuale** del Mar Ligure occidentale e Camera di commercio, è per rilanciare lo scalo attraverso un dettagliato piano che sta dando straordinari risultati - ha precisato il governatore ligure - come dimostrano i numeri record di voli e passeggeri di questa estate ». L' indiscrezione su una possibile vendita dello scalo era stata anticipata dal Secolo XIX, che indicava la famiglia Benetton, cui fa capo anche Atlantia, società che controlla, oltre ad Autostrade, anche Aeroporti di Roma e in futuro Alitalia insieme con una cordata, come candidata più probabile all' acquisto. Da parte della Regione, però, sembra arrivare la smentita: «Dopo due anni di continui incrementi di traffico ci si appresta ora ad avviare i lavori di ampliamento dell' infrastruttura , per garantirle anche in futuro nuovi spazi di crescita. Dunque, al momento, gli accordi tra azionisti e istituzioni locali non prevedono alcun progetto di privatizzazione e il controllo dell' aerostazione è destinato a restare pubblico». Vendita aeroporto di Genova ai Benetton, Movimento 5 Stelle: «Inaccettabile» Sull' ipotesi privatizzazione è intervenuta in mattinata anche Alice Salvatore, capogruppo in Regione del Movimento 5 Stelle, che ha definito «inaccettabile» la vendita del Colombo ai Benetton. «È incredibile che Atlantia Holding, che conosciamo purtroppo bene per il Ponte Morandi, possa acquistare l' aeroporto Cristoforo Colombo di Genova. Ricordo a Bucci e Toti, sempre pronti ad Aspi al punto di invitare l' ad Castellucci alla commemorazione per il Ponte Morandi, dove fu giustamente cacciato dal premier Giuseppe Conte su richiesta dei parenti delle vittime sgomenti, che quella è la stessa Società indagata per l' immane tragedia che ha colpito Genova e l' Italia tutta lo scorso 14 agosto 2018». «Come mai i Benetton sono sempre coinvolti in ogni grande polo economico di Genova e della Liguria? Dappertutto. Vogliono comprare anche la città? Ricordiamo a tutti che i liguri non vogliono padroni», ha aggiunto Salvatore, tornando sul tema revoca delle concessioni: «Questi signori la proroga sulle concessioni se la scordano, anzi le stesse vanno revocate. Dopo la tragedia del Ponte Morandi con 43 vittime, come possono le **autorità** locali, fra cui Paolo Signorini, presidente dell' **Autorità portuale**, plaudire e pensare di fare affari con loro sullo stesso territorio teatro della tragedia? È un' indecenza. Vanno trovati altri finanziatori che non siano sotto processo per omicidio colposo e strage dei nostri concittadini».

The screenshot shows a news article on the website immobiliare.it. The article is titled "Aeroporto Colombo, spunta l' ipotesi vendita. Toti: «Nessuna privatizzazione in corso»". The sub-headline reads: "Il governatore ligure smentisce l' indiscrezione secondo cui lo scalo genovese sarebbe in procinto di essere venduto: tra i nomi fatti per l' acquisto anche quello della famiglia Benetton". The article text is partially visible, starting with "«Al momento non esiste all' ordine del giorno alcun progetto, né tanto meno trattativa...". To the right of the article, there is a sidebar with "I più letti di oggi" (Most read today) featuring a UNICEF logo and other news snippets. The top of the page has a search bar and navigation links.

Aeroporto di Genova spa, spunta ipotesi privatizzazione. Atlantia (Benetton) potrebbe "scalare" la società

Dopo Alitalia e Autostrade per l'Italia, la famiglia Benetton potrebbe "volare" ancora su Genova

Genova. L' aeroporto di Genova, società per azioni attualmente con **Autorità Portuale** come socio di maggioranza, è in vendita. Tra i maggiori candidati il gruppo Atlantia, che fa capo alla famiglia Benetton, proprietari di Autostrade per l'Italia. La notizia, riportata dal Secolo XIX, è stata confermata da Paolo Signorini, presidente dell' authority, anche se l' iter è ancora alla fase embrionale. Il gruppo Atlantia, che già controlla Aeroporti di Roma, è nella cordata che rileverà la nuova Alitalia: una vocazione, quella per il 'volo' che segue quindi quella della autostrade. Nei fatti Atlantia è già presente nel board di Aeroporto di Genova spa, grazie alla partecipazione di Adr(aeroporti di Roma spa) con un 15% di pacchetto azionario. Il rimanente è di AdSP per il 60% e di Camera di Commercio di Genova con il 25%. In risposta da Atlantia fanno sapere che al momento l' operazione non è prioritaria, e interverrebbero solo se fosse a repentaglio la continuità dell' operatività dello scalo. Cosa che non sembrerebbe visto i numeri record che sta registrando in questi ultimi anni. Ma, forse proprio per questo Aeroporto di Genova è diventato appetibile. Non sono tardate le reazioni politiche Alice Salvatore, M5s, attacca la giunta regionale: "È incredibile che Atlantia Holding, che conosciamo purtroppo bene per il Ponte Morandi, possa acquistare l' aeroporto Cristoforo Colombo di Genova. Ricordo a Bucci e Toti, sempre pronti ad Aspi al punto di invitare l' ad Castellucci alla commemorazione per il Ponte Morandi, dove fu giustamente cacciato dal premier Giuseppe Conte su richiesta dei parenti delle vittime sgomenti, che quella è la stessa Società indagata per l' immane tragedia che ha colpito Genova e l' Italia tutta lo scorso 14 agosto 2018'.



Genova24

Genova, Voltri

Aeroporto, Toti chiarisce: "Nessun progetto, né trattativa per privatizzarlo"

Il presidente della Regione Liguria smentisce le voci che parlavano di un interessamento di Atlantia

Genova. 'Al momento non esiste all' ordine del giorno alcun progetto, né tanto meno trattativa, per privatizzare lo scalo aeroportuale di Genova'. Il presidente di Regione Liguria chiarisce la situazione sul Cristoforo Colombo. 'L' impegno delle istituzioni locali, Regione in testa, e degli azionisti pubblici, **Autorità di Sistema portuale** del Mar Ligure occidentale e Camera di Commercio, è per rilanciare lo scalo attraverso un dettagliato piano che sta dando straordinari risultati - precisa il governatore - come dimostrano i numeri record di voli e passeggeri di questa estate'. 'Dopo due anni di continui incrementi di traffico ci si appresta ora ad avviare i lavori di ampliamento dell' infrastruttura, per garantirle anche in futuro nuovi spazi di crescita. Dunque, al momento, gli accordi tra azionisti e istituzioni locali non prevedono alcun progetto di privatizzazione e - conclude Toti - il controllo dell' aerostazione è destinato a restare pubblico.'



Il Colombo ai Benetton? Salvatore: "E' un' indecenza". Toti: "L' aeroporto resta pubblico"

GENOVA - La famiglia Benetton, proprietaria di Atlantia, quindi di Autostrade per l'Italia, coinvolta mani e piedi nel disastro del crollo del ponte Morandi, potrebbe comprare l'aeroporto di Genova? L' indiscrezione circola da tempo in ambienti finanziari ed è oggi avvalorata da una dichiarazione rilasciata alla stampa dal Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale** (azionista di maggioranza del Colombo) Paolo Emilio Signorini: "Credo che lo scalo possa interessare a un gruppo attivo nel settore, che già controlla una rete di aeroporti". Due più due, si sa, fa sempre quattro, e lo scenario descritto da Palazzo San Giorgio si presta a poche interpretazioni: un gruppo simile è esattamente quello che fa capo alla famiglia Benetton. Un impero gigantesco, attivo in vari settori (soprattutto trasporti autostradali e aeroportuali) e presente in 23 paesi con un fatturato superiore a 11 miliardi di Euro. Se il Colombo sarà privatizzato, tra l'altro, la famiglia che gestiva il Morandi potrà partecipare alla gara con un discreto vantaggio, essendo già proprietaria del 33% dell'attuale assetto azionario, gestito attraverso la società partecipata Aeroporti di Roma che, lungi dall'occuparsi esclusivamente di Fiumicino e Ciampino, ha messo le mani, oltre che su Genova, anche sugli aeroporti di Lamezia Terme, Reggio Calabria e Crotone. La stessa Atlantia ha in 'pancia' anche altre società di gestione aeroportuale: Nizza, Cannes-Mandelieu e St. Tropez in Francia e (in quota minore) l'aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna. Più, naturalmente, i 14 mila km di autostrada in Italia e una congerie di altre aziende ingegneristiche, informatiche e delle manutenzioni. Al di là della fredda matematica e dei campi d'investimento dei Benetton, costituirebbe un insopportabile schiaffo se lo stesso gruppo che avrebbe dovuto vigilare sulla nostra sicurezza autostradale si impadronisse anche dell'aeroporto della città. I genovesi, che in questi tredici mesi hanno dimostrato un impeccabile contegno e una resilienza straordinaria, hanno ben chiara la loro lista degli amici: quando i vertici di Autostrade si sono presentati alla commemorazione delle vittime del crollo del Ponte hanno chiesto e ottenuto con inflessibile cortesia che costoro lasciassero immediatamente la zona. Ora dovranno arricchirli con i loro viaggi aerei? Molto dura è stata anche la reazione politica di Alice Salvatore, consigliere regionale del Movimento 5 Stelle: i pentastellati hanno fatto del contrasto ai Benetton una bandiera e, certamente, non potevano tacere in questa circostanza. "E' un' indecenza, Atlantia Holding è la stessa Società indagata per l'immane tragedia che ha colpito Genova e l'Italia tutta lo scorso 14 agosto 2018 - scrive Salvatore in una nota - come mai i Benetton sono sempre coinvolti in ogni grande polo economico di Genova e della Liguria? Dappertutto. Vogliono comprare anche la città? Ricordiamo a tutti che i liguri non vogliono padroni". Il Governatore Giovanni Toti, nel frattempo, ha smentito l'avvio di un processo di privatizzazione dell'aeroporto: "Al momento non esiste all'ordine del giorno alcun progetto, né tanto meno trattativa, per privatizzare lo scalo aeroportuale di Genova - ha scritto in una nota - dopo due anni di continui incrementi di traffico ci si appresta ora ad avviare i lavori di ampliamento dell'infrastruttura, per garantirle anche in futuro nuovi spazi di crescita. Dunque, al momento, gli accordi tra azionisti e istituzioni locali non prevedono alcun progetto di privatizzazione e - conclude Toti - il controllo dell'aerostazione è destinato a restare pubblico". Il Gruppo Atlantia, con un comunicato, ha negato di essere interessato ad acquisire ulteriori quote del Colombo. Per fortuna! Approfondimenti Aeroporto di Genova, da settembre aumentano i voli da e per Amsterdam Aeroporto, crescono i passeggeri: 'nuovo' Colombo entro 3 anni Luglio da record per l'Aeroporto di Genova: sfiorati i 180 mila passeggeri

Genova PrimoCanale.it [Home](#) [Genova](#) [Salvatore](#) [La Spina](#) [Impiana](#) [Genova](#) [Sampdoria](#) [Regione](#) [Ponte](#) [Morandi](#) [M5S](#) [Cento](#)

PORTI E LOGISTICA
Dure reazioni dopo le indiscrezioni sull'interesse di Atlantia per lo scalo di Sestri Ponente

Il Colombo ai Benetton? Salvatore: "E' un' indecenza". Toti: "L'aeroporto resta pubblico"

di Matteo Cantile
martedì 03 settembre 2019

GENOVA - La famiglia Benetton, proprietaria di Atlantia, quindi di Autostrade per l'Italia, coinvolta mani e piedi nel disastro del crollo del ponte Morandi, potrebbe comprare l'aeroporto di Genova? L' indiscrezione circola da tempo in ambienti finanziari ed è oggi avvalorata da una dichiarazione rilasciata alla stampa dal Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale (azionista di maggioranza del Colombo) Paolo Emilio Signorini: "Credo che lo scalo possa interessare a un gruppo attivo nel settore, che già controlla una rete di aeroporti". Due più due, si sa, fa sempre quattro, e lo scenario descritto da Palazzo San Giorgio si presta a poche interpretazioni: un gruppo simile è esattamente quello che fa capo alla famiglia Benetton. Un impero gigantesco, attivo in vari settori (soprattutto trasporti autostradali e aeroportuali) e presente in 23 paesi con un fatturato superiore a 11 miliardi di Euro.

Se il Colombo sarà privatizzato, tra l'altro, la famiglia che gestiva il Morandi potrà partecipare alla gara con un discreto vantaggio, essendo già proprietaria del 33% dell'attuale assetto azionario, gestito attraverso la società partecipata Aeroporti di Roma che, lungi dall'occuparsi esclusivamente di Fiumicino e Ciampino, ha messo le mani, oltre che su Genova, anche sugli aeroporti di Lamezia Terme, Reggio Calabria e Crotone. La stessa Atlantia ha in 'pancia' anche altre società di gestione aeroportuale: Nizza, Cannes-Mandelieu e St. Tropez in Francia e (in quota minore) l'aeroporto Guglielmo Marconi di Bologna. Più, naturalmente, i 14 mila km di autostrada in Italia e una congerie di altre aziende ingegneristiche, informatiche e delle manutenzioni.

Al di là della fredda matematica e dei campi d'investimento dei Benetton, costituirebbe un insopportabile schiaffo se lo stesso gruppo che avrebbe dovuto vigilare sulla nostra sicurezza autostradale si impadronisse anche dell'aeroporto della città. I genovesi, che in questi tredici mesi hanno dimostrato un impeccabile contegno e una resilienza straordinaria, hanno ben chiara la loro lista degli amici: quando i vertici di Autostrade si sono presentati alla commemorazione delle vittime del crollo del Ponte hanno chiesto e ottenuto con inflessibile cortesia che costoro lasciassero immediatamente la zona. Ora dovranno arricchirli con i loro viaggi aerei?

Molto dura è stata anche la reazione politica di Alice Salvatore, consigliere regionale del Movimento 5 Stelle: i pentastellati hanno fatto del contrasto ai Benetton una bandiera e, certamente, non potevano tacere in questa circostanza. "E' un' indecenza, Atlantia Holding è la stessa Società indagata per l'immane tragedia che ha colpito Genova e l'Italia tutta lo scorso 14 agosto 2018 - scrive Salvatore in una nota - come mai i Benetton sono sempre coinvolti in ogni grande polo economico di Genova e della Liguria? Dappertutto. Vogliono comprare anche la città? Ricordiamo a tutti che i liguri non vogliono padroni".

Il Governatore Giovanni Toti, nel frattempo, ha smentito l'avvio di un processo di privatizzazione dell'aeroporto: "Al momento non esiste all'ordine del giorno alcun progetto, né tanto meno trattativa, per privatizzare lo scalo aeroportuale di Genova - ha scritto in una nota - dopo due anni di continui incrementi di traffico ci si appresta ora ad avviare i lavori di ampliamento dell'infrastruttura, per garantirle anche in futuro nuovi spazi di crescita. Dunque, al momento, gli accordi tra azionisti e istituzioni locali non prevedono alcun progetto di privatizzazione e - conclude Toti - il controllo dell'aerostazione è destinato a restare pubblico".

Il Gruppo Atlantia, con un comunicato, ha negato di essere interessato ad acquisire ulteriori quote del Colombo. Per fortuna!

CIRCLE S.p.A.: piena operatività della nuova versione di Milos TOS per Terminal San Giorgio

(FERPRESS) - **Genova**, 3 SET - Circle S.p.A. ("Circle"), società a capo dell'omonimo Gruppo specializzata nell'analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni di automazione e per la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale, quotata sul mercato AIM Italia, organizzato e gestito da Borsa Italiana, conferma e rafforza la sua presenza nell'area MED grazie alla piena operatività del sistema Milos® TOS utilizzato da Terminal San Giorgio (TSG) nel **porto di Genova**. TSG, uno dei principali terminal multipurpose dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale, gestisce l'intera gamma di servizi logistici portuali: TEUs (Twenty-foot Equivalent Unit), rotabili industriali, breakbulk e Roll-on/Roll-off cargo. Le peculiarità della Suite Milos® TOS, utilizzate da TSG sin dal 2012 per le componenti doganali, di interoperabilità con il Port Community System e di automazione, oggi aggiornate e pienamente operative per tutte le componenti operative multipurpose, aumentano e facilitano i processi logistici e portuali di un terminal così rilevante. Milos® Terminal Operating System (TOS) è stato progettato con lo scopo di gestire le operazioni amministrative, operative e doganali all'interno di un terminal multipurpose. Milos® TOS è interoperabile con i sistemi di altri stakeholder come Autorità di Sistema Portuale, società di trasporto su ferrovia/intermodale e su strada, nonché Agenzie marittime e Armatori. Terminal San Giorgio opera dal 2006 nel **porto di Genova**, e ha sempre perseguito obiettivi ambiziosi in termini di innovazione tecnologica. Circle supporta TSG in maniera continua per un miglioramento costante e

sostanziale dei flussi di traffico, efficientamento e automazione, anche grazie al costante sviluppo di Circle sui temi del Big Data Management, Internet of Things e Supply Chain 4.0. Circle vanta una solida collaborazione con TSG anche grazie al recente accordo tra Agence Nationale des Ports (ANP) di Casablanca, AdSP della Spezia, Terminal del Golfo (TDG), Tarros e Terminal San Giorgio per l'implementazione di un "International Fast and Secure Trade Lane", coordinato tecnicamente da Circle, che prevede un miglioramento in termini di efficienza e di tempistica per gli scambi commerciali tra Unione Europea e Nord Africa. Il recente rinnovo tra AdSP e TSG della concessione sull'area di Ponte Somalia, prorogata fino al 2033, allarga ulteriormente l'orizzonte di espansione di Terminal San Giorgio, e Circle - attraverso il pacchetto Milos® TOS - rappresenta una solida base su cui costruire le opportunità del futuro. Luca Abatello, Presidente di Circle, ha dichiarato: "Il progetto è stato molto sfidante e ambizioso. Prima di questo praticamente non esisteva un vero e completo TOS Multipurpose. Ringraziamo il team di TSG che ha collaborato in maniera fruttuosa e preziosa all'implementazione del progetto. E nei prossimi mesi sono previste ulteriori importanti novità". Con questo progetto, che si aggiunge a quello di inizio anno con Samer Seaports & Terminals a Trieste, Circle continua il proprio percorso di crescita della propria suite MILOS®, nonché l'evoluzione in ambito internazionale così come delineato nel piano di sviluppo da qui al 2022. Circle è inoltre coinvolta nei progetti Europei eBridge e Fenix che vedono importanti attività nel **Porto di Genova** e un totale di contributi (per l'intera durata dei progetti europei) per Circle pari a 1,975 milioni.



CIRCLE S.p.A. continua la sua espansione con la nuova versione di Milos TOS

GAM EDITORI

3 settembre 2019 - Circle S.p.A. conferma e riorza la sua presenza nell'area MED grazie alla piena operatività del sistema Milos® TOS utilizzato da Terminal San Giorgio (TSG) nel porto di Genova. TSG, uno dei principali terminal multipurpose dell'AdSP del Mar Ligure Occidentale, gestisce l'intera gamma di servizi logistici portuali: TEUs (Twenty-foot Equivalent Unit), rotabili industriali, breakbulk e Roll-on/Roll-o cargo. Le peculiarità della Suite Milos® TOS, utilizzate da TSG sin dal 2012 per le componenti doganali, di interoperabilità con il Port Community System e di automazione, oggi aggiornate e pienamente operative per tutte le componenti operative multipurpose, aumentano e facilitano i processi logistici e portuali di un terminal così rilevante. Milos® Terminal Operating System (TOS) è stato progettato con lo scopo di gestire le operazioni amministrative, operative e doganali all'interno di un terminal multipurpose. Milos® TOS è interoperabile con i sistemi di altri stakeholder come Autorità di Sistema Portuale, società di trasporto su ferrovia/intermodale e su strada, nonché Agenzie marittime e Armatori. Terminal San Giorgio opera dal 2006 nel porto di Genova, e ha sempre perseguito obiettivi ambiziosi in termini di innovazione tecnologica. Circle supporta TSG in maniera continua per un miglioramento costante e sostanziale dei ussi di traco, ecientamento e automazione, anche grazie al costante sviluppo di Circle sui temi del Big Data Management, Internet of Things e Supply Chain 4.0.



Il Nautilus

Genova, Voltri

Partito oggi dai Ports of Genoa il primo imbarco per la 2° edizione del CIIE

Con una breve cerimonia, Cosco Shipping Lines insieme all' Ambasciata Cinese, all' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, rappresentata dal Presidente Paolo Emilio Signorini, e a PSA Genova Prà hanno voluto augurare buona fortuna a tutte le Aziende Italiane che parteciperanno alla seconda edizione del China International Import Expo (CIIE)

Le vie del commercio tra Italia e Cina sono oggetto di un ambizioso progetto di potenziamento, la così detta 'Via della Seta', nato con l'intento di ottimizzare sempre più gli scambi commerciali in entrambe le direzioni e quindi permettere al gigante asiatico di divenire lo sbocco naturale per la produzione di merci italiane. Ed è proprio questo l'intento con cui l'Italia ha saggiamente aderito a questa iniziativa cinese. Le possibilità di espansione dell'industria Italiana in Cina sono enormi e queste possono rappresentare una vera e propria svolta per l'economia italiana dei prossimi anni. Questo è l'augurio, per l'anno a venire e per il prossimo futuro, che Cosco Shipping Lines, l'Ambasciata Cinese in Italia ed il terminal PSA Genova Pra' vogliono fare a tutte le aziende italiane. Il giorno 29 agosto è partita da Pisa la prima spedizione per la seconda edizione del CIIE, con destinazione Shanghai ed imbarco nel porto di Genova Pra', PSA Genova Pra'. Il caricatore è la Pharsmart Srl, azienda leader in prodotti cosmetici, integratori e apparecchiature mediche. La merce, caricata in 2 container frigo da 20', è stata imbarcata il 2 settembre su di una nave facente parte della flotta della 'Ocean Alliance', il più grande raggruppamento di operatori di linea marittima a livello mondiale e capitanato dalla Cosco Shipping Lines. La scelta del terminal di Genova Pra' non è casuale: la partnership si è infatti consolidata fin dalle primissime operazioni portuali, iniziate nel 1994 con la m.v. Dainty River (di proprietà della Cosco Shipping Lines) ed è continuata fino ai giorni nostri. Cosco Shipping Lines, nominata compagnia di navigazione ufficiale di questa manifestazione, ancora una volta è al fianco dell'Italia e delle industrie italiane per offrire il massimo supporto nel renderle competitive sul mercato cinese, certamente uno dei più importanti del mondo e dotato di enormi potenzialità per un'ulteriore crescita.



Da PSA Genova Pra' spedizione per China Expo

Cosco Shipping Lines compagnia ufficiale della manifestazione

Massimo Belli

GENOVA Dal terminal PSA Genova Pra' sono partiti ieri due contenitori destinati a Shanghai, contenenti merce destinata alla seconda edizione del CIIE (China International Import Expo). Il 29 Agosto, erano partiti da Pisa i due reefer da 20' caricati dalla Pharsmart Srl, azienda leader in prodotti cosmetici, integratori e apparecchiature medicali che giunti a Genova, sono stati imbarcati su una nave della flotta Ocean Alliance, il più grande raggruppamento di operatori di linea marittima a livello mondiale e capitanato dalla Cosco Shipping Lines. La scelta del terminal di Genova Pra' non è casuale: la partnership si è infatti consolidata fin dalle primissime operazioni portuali, iniziate nel 1994 con la nave Dainty River (di proprietà della Cosco Shipping Lines) ed è continuata fino ai giorni nostri. Cosco Shipping Lines, nominata compagnia di navigazione ufficiale di questa manifestazione, ancora una volta è al fianco dell'Italia e delle industrie italiane per offrire il massimo supporto nel renderle competitive sul mercato cinese, certamente uno dei più importanti del mondo e dotato di enormi potenzialità per un'ulteriore crescita. Si tratta della seconda edizione di questa importante manifestazione tenuta a battesimo lo scorso Novembre; la finalità di questa esposizione è quella di far conoscere a tutto il mercato cinese la capacità produttiva e la variegata offerta di merci provenienti da ogni parte del globo. Insomma, una vetrina gigantesca della produzione mondiale, per far sì che la Cina non sia soltanto la fabbrica del mondo, ma anche un paese di importantissimo interscambio e partner commerciale. Mentre alla famosissima fiera di Guangzhou è stato possibile apprezzare il meglio della produzione cinese, alla fiera di Shanghai sarà esposto il meglio della produzione mondiale. L'Italia quest'anno avrà il delicatissimo ed importantissimo ruolo di Ospite d'Onore di questa manifestazione e quindi tutti i riflettori saranno puntati sugli stand che rappresenteranno il nostro paese. Con una breve cerimonia, Cosco Shipping Lines, insieme all'Ambasciata cinese, all'Autorità di Sistema portuale del Mar Ligure occidentale (rappresentata dal presidente Signorini) ed a PSA Genova Pra' hanno voluto augurare buona fortuna a tutte le aziende italiane che parteciperanno a questo evento. A tal riguardo è inoltre necessario ricordare come le vie del commercio tra Italia e Cina siano oggetto di un ambizioso progetto di potenziamento, la così detta Via della Seta, nato con l'intento di ottimizzare sempre più gli scambi commerciali in entrambe le direzioni e quindi permettere al gigante asiatico di divenire lo sbocco naturale per la produzione di merci italiane. Ed è proprio questo l'intento con cui l'Italia ha saggiamente aderito a questa iniziativa cinese. Le possibilità di espansione dell'industria italiana in Cina sono enormi e queste possono rappresentare una vera e propria svolta per l'economia italiana dei prossimi anni.

The screenshot shows the website interface for Messaggero Marittimo. At the top, there is a navigation bar with the logo 'm SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADOLINI SRL' and the website name 'Messaggero Marittimo.it'. Below the navigation bar, the main article title 'Da PSA Genova Pra' spedizione per China Expo' is prominently displayed. The article is attributed to Massimo Belli. A large photograph shows a group of people standing in front of a container, holding flags of the United States, Italy, and China. To the right of the article, there is a 'NEWSLETTER' sign-up form and a 'POPOLARI' section with various news snippets.

Giacomo Gavarone, Presidente gruppo Giovani Armatori, parla della nuova via della seta

GAM EDITORI

3 settembre 2019 - Il 2 settembre a Genova, presso la sede dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale** a Palazzo San Giorgio, si è tenuto il convegno "EU Law and Ports: new routes, new rules?". In rappresentanza di Confitarma, è intervenuto Giacomo Gavarone, presidente del Gruppo Giovani Armatori, che, tra l' altro, ha spiegato la stretta connessione che esiste tra la Cina e lo shipping Italiano. In particolare, secondo Giacomo Gavarone, la nuova via della seta ("One Belt, One Road") potrebbe creare notevoli opportunità, non solo per gli armatori Italiani, ma anche per il **sistema portuale** e logistico del nostro Paese.

The screenshot shows the Primo Magazine website interface. At the top, there is a navigation bar with 'ABOUT US', 'EVENTI', 'CONTATTI', 'LAVORACONCESSIONE', and 'LISTINO'. The main article is titled 'Giacomo Gavarone, Presidente gruppo Giovani Armatori, parla della nuova via della seta'. Below the title is a photo of Giacomo Gavarone speaking at a podium. To the right of the article, there are several sidebar widgets: 'ULTIMI ARTICOLI' with a link to 'Primo Magazine e PORTUGALINTERPE valgono stranieri al CNA 2019', 'ULTIMI ARTICOLI' with a link to 'Piacere alle antiche di CONFETRIA la Confezionazione Generale Italiana del Trapianto e della Lapinaria / CLUCCA PER SFOGLARE', and 'ULTIMI ARTICOLI' with a link to 'L'ACQUA POTABILE'. At the bottom of the page, there are logos for 'PRIMO MAGAZINE', 'CIRCLE', 'GRIMALDI GROUP', and 'THIS IS US'.

Citta della Spezia

La Spezia

Mirabello e Authority per avvocati: balla mezzo milione di euro

Questa volta è stata Itn, la società che gestisce il porticciolo, a muovere la pedina della citazione in Tribunale: ritiene di dover ricevere il pagamento della gestione dei pontili galleggianti, anche se non utilizzati dall' Adsp.

La Spezia - E' nuovamente guerra di carte bollate tra l' **Autorità di sistema portuale** e Itn, la società che ha in concessione le aree sulle quali sorge il Porto Mirabello. A sei anni dalla conclusione positiva della vertenza che era stata intentata da Via del Molo nei confronti della società che gestisce il porticciolo a causa del prolungato mancato pagamento dei canoni di concessione, gli avvocati ritornano ad affilare le penne. E questa volta a lanciare il guanto sono stati i legali di Itn. Secondo la società, infatti, l' Adsp dovrebbe far fronte all' onere "di corrispondere il corrispettivo dovuto per ogni ormeggio sito sui pontili galleggianti, detenuto e anche se non occupato". Il quid risiede nelle differenti interpretazioni date ad alcuni passaggi del contratto di concessione che risale ormai a molti anni fa. Itn chiede ai giudici che l' ente demaniale saldi due fatture dell' importo totale di 286.700 euro (oltre agli interessi) e che proceda al pagamento dei corrispettivi maturati da dicembre 2016 a dicembre 2018, pari a 213.805 euro. In totale si parla quindi di mezzo milione di euro. Cifre che, ovviamente, l' Adsp non ritiene di dover versare, interpretando in maniera differente l' impegno preso a suo tempo di sostenere le spese di gestione dei pontili galleggianti che si trovano sul versante interno del porticciolo e che ospitano i posti barca della nautica sociale in quota all' Authority stessa. Una parte dei posti barca non sono mai stati assegnati, in attesa di concludere una volta per tutte la questione del trasferimento dei concessionari del Canaletto, e dunque anche i costi di gestione, secondo Via del Molo, non sarebbero da sostenere. Per difendere la propria posizione l' **Autorità di sistema portuale** con un atto siglato dalla presidente Carla Roncallo ha deciso di avvalersi degli avvocati genovesi Alberto Torrazza, Bruno Fondacaro e Simona Ferrari dello studio legale Nctm. Martedì 3 settembre 2019 alle 18:30:52 TH.D.L. deluca@cittadellaspezia.com Segui @thomasdeluca.

on-vivere CARRARA FESTIVAL 5.6.7.8 settembre 2019 www.on-vivere.it

L'entità legge il mare

CITTÀ DELLA SPEZIA

ECONOMIA

Mirabello e Authority per avvocati: balla mezzo milione di euro

Questa volta è stata Itn, la società che gestisce il porticciolo, a muovere la pedina della citazione in Tribunale: ritiene di dover ricevere il pagamento della gestione dei pontili galleggianti, anche se non utilizzati dall' Adsp.

LA SPIAZIA

La Spezia - E' nuovamente guerra di carte bollate tra l' Autorità di sistema portuale e Itn, la società che ha in concessione le aree sulle quali sorge il Porto Mirabello. A sei anni dalla conclusione positiva della vertenza che era stata intentata da Via del Molo nei confronti della società che gestisce il porticciolo a causa del prolungato mancato pagamento dei canoni di concessione, gli avvocati ritornano ad affilare le penne. E questa volta a lanciare il guanto sono stati i legali di Itn. Secondo la società, infatti, l' Adsp dovrebbe far fronte all' onere "di corrispondere il corrispettivo dovuto per ogni ormeggio sito sui pontili galleggianti, detenuto e anche se non occupato". Il quid risiede nelle differenti interpretazioni date ad alcuni passaggi del contratto di concessione che risale ormai a molti anni fa. Itn chiede ai giudici che l' ente demaniale saldi due fatture dell' importo totale di 286.700 euro (oltre agli interessi) e che proceda al pagamento dei corrispettivi maturati da dicembre 2016 a dicembre 2018, pari a 213.805 euro. In totale si parla quindi di mezzo milione di euro. Cifre che, ovviamente, l' Adsp non ritiene di dover versare, interpretando in maniera differente l' impegno preso a suo tempo di sostenere le spese di gestione dei pontili galleggianti che si trovano sul versante interno del porticciolo e che ospitano i posti barca della nautica sociale in quota all' Authority stessa. Una parte dei posti barca non sono mai stati assegnati, in attesa di concludere una volta per tutte la questione del trasferimento dei concessionari del Canaletto, e dunque anche i costi di gestione, secondo Via del Molo, non sarebbero da sostenere. Per difendere la propria posizione l' Autorità di sistema portuale con un atto siglato dalla presidente Carla Roncallo ha deciso di avvalersi degli avvocati genovesi Alberto Torrazza, Bruno Fondacaro e Simona Ferrari dello studio legale Nctm. Martedì 3 settembre 2019 alle 18:30:52 TH.D.L. deluca@cittadellaspezia.com Segui @thomasdeluca.

FORMARSI PER COMPETERE NELLA NAUTICA?

LA PISTA DI MARINELLO, PER UNA CENA DavANTI AL MARE

ANTICA OSTERIA DEL CARUGLIO, fra tradizione ed innovazione

Relitto Berkan B. Liverani (Lega): "Regione esegua nuove verifiche ambientali"

'Da troppo tempo assistiamo al progressivo affondamento del relitto della Berkan B, e il pensiero che l' area sia stata fortemente contaminata dalla fuoriuscita di carburanti diventa sempre più forte. Chiedo che la Regione intervenga' con queste parole esordisce il consigliere regionale della Lega Andrea Liverani. 'Ho presentato - spiega Liverani - un' interrogazione in Regione per chiedere cosa si pensa di fare a riguardo. Sono quasi due anni che la nave affonda sempre di più, e le macchie oleose nelle acque del canale Piomboni diventano sempre più grandi. La situazione è preoccupante. "Nonostante i mezzi utilizzati per evitare la dispersione del carburante come le panne assorbenti o i pali per evitare il rovesciamento del mezzo, la dispersione continua. Le maree non fanno che riportare nel canale e nella Piallassa acque contaminate - prosegue Liverani -. Sappiamo che l' **Autorità Portuale** ha dichiarato che entro l' anno il relitto sarà definitivamente rimosso, ma la paura che l' ambiente abbia subito troppo a lungo le lungaggini burocratiche di questa faccenda, è elevata. "Ho depositato un documento in Regione per sapere cosa intende fare l' ente in merito, per cercare di dare una soluzione celere. Il relitto si trova in una zona di grande importanza faunistica, come la Piallassa Piomboni ed è a ridosso del Parco del Delta del Po. E' necessario mettere tempestivamente la parola fine a questa triste vicenda' conclude Liverani .

The screenshot shows the website interface for RavennaNotizie.it. At the top, there are navigation links for 'Home', 'Cultura', 'Notizie', 'Rubrica', 'Cultura', 'Cronaca', 'Sport', 'Fotografia', and 'Pubblicità'. Below the navigation is a banner for 'La (assa) Ravenna spa' with the text 'the leading company in local digital advertising'. The main headline reads 'DEVI METTERE IN SICUREZZA LA TUA COPERTURA?'. The article title is 'Relitto Berkan B. Liverani (Lega): "Regione esegua nuove verifiche ambientali"'. Below the title, there is a sub-headline 'Relitto Berkan B' and a photo of the shipwreck. The article text is partially visible, starting with 'Da troppo tempo assistiamo al progressivo affondamento del relitto della Berkan B, e il pensiero che l' area sia stata fortemente contaminata dalla fuoriuscita di carburanti diventa sempre più forte. Chiedo che la Regione intervenga' con queste parole esordisce il consigliere regionale della Lega Andrea Liverani. 'Ho presentato - spiega Liverani - un' interrogazione in Regione per chiedere cosa si pensa di fare a riguardo. Sono quasi due anni che la nave affonda sempre di più, e le macchie oleose nelle acque del canale Piomboni diventano sempre più grandi. La situazione è preoccupante. "Nonostante i mezzi utilizzati per evitare la dispersione del carburante come le panne assorbenti o i pali per evitare il rovesciamento del mezzo, la dispersione continua. Le maree non fanno che riportare nel canale e nella Piallassa acque contaminate - prosegue Liverani -. Sappiamo che l' **Autorità Portuale** ha dichiarato che entro l' anno il relitto sarà definitivamente rimosso, ma la paura che l' ambiente abbia subito troppo a lungo le lungaggini burocratiche di questa faccenda, è elevata. "Ho depositato un documento in Regione per sapere cosa intende fare l' ente in merito, per cercare di dare una soluzione celere. Il relitto si trova in una zona di grande importanza faunistica, come la Piallassa Piomboni ed è a ridosso del Parco del Delta del Po. E' necessario mettere tempestivamente la parola fine a questa triste vicenda' conclude Liverani .

Berkan B, la Lega chiede nuove verifiche ambientali

'Da troppo tempo assistiamo al progressivo affondamento del relitto della Berkan B, e il pensiero che l' area sia stata fortemente contaminata dalla fuoriuscita di carburanti diventa sempre più forte. Chiedo che la Regione intervenga' con queste parole esordisce il consigliere regionale della Lega Andrea Liverani. Che spiega: 'Ho presentato un' interrogazione in Regione per chiedere cosa si pensa di fare a riguardo. Sono quasi due anni che la nave affonda sempre di più, e le macchie oleose nelle acque del canale Piomboni diventano sempre più grandi. La situazione è preoccupante.' 'Nonostante i mezzi utilizzati per evitare la dispersione del carburante come le panne assorbenti o i pali per evitare il rovesciamento del mezzo, la dispersione continua. Le maree non fanno hanno che riportare nel canale e nella Piallassa acque contaminate.' Prosegue Liverani: 'Sappiamo che l' **Autorità Portuale** ha dichiarato che entro l' anno il relitto sarà definitivamente rimosso, ma la paura che l' ambiente abbia subito troppo a lungo le lungaggini burocratiche di questa faccenda, è elevata'. Conclude quindi il leghista: 'Ho depositato un documento in Regione per sapere cosa intende fare l' ente in merito, per cercare di dare una soluzione celere. Il relitto si trova in una zona di grande importanza faunistica, come la Piallassa Piomboni ed è a ridosso del Parco del Delta del Po. E' necessario mettere tempestivamente la parola fine a questa triste vicenda.'

The screenshot shows the website interface for RavennaWebTV. At the top, there are navigation links for 'CRONACA', 'CULTURA', 'ECONOMIA', 'POLITICA', 'SCUOLA & UNIVERSITÀ', 'SOCIALE', and 'SPORT'. Below this is a search bar and a 'TURISMO' section with a 'RISERVA BIRRA TV' link. The main content area features a large banner for 'moreno' and a news article titled 'Berkan B, la Lega chiede nuove verifiche ambientali'. The article includes a photo of the shipwreck and several short video thumbnails. At the bottom right, there is an advertisement for a 'T-Roc 1.5 TSI' car, highlighting a 'Tua da 225 euro al mese' offer.

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

il progetto

Il veliero che aiuta i bambini a sconfiggere l' epilessia

Ormeggiata ieri in porto, Nave Italia ha imbarcato quattordici pazienti. In mare per 4 giorni, impareranno ad assumere la terapia in modo autonomo

PIOMBINO. Nella tarda mattinata di ieri l' elegante sagoma di un grande veliero è apparsa nel Canale di Piombino, destando curiosità e ammirazione tra turisti e cittadini. Scafo in acciaio, con i suoi 61 metri di lunghezza, 9, 2 di larghezza e 1.301 metri quadri di superficie velica, Nave Italia è attualmente il più grande veliero con armo classico a "brigantino goletta" a solcare i mari del mondo. Costruita nel 1993 nei cantieri navali Marine Project Ltd di Danzica per conto di un armatore privato, con il nome originario di "Swan Fan Akkum", il "Cigno della città di Akkum", la nave nei suoi primi tredici anni di vita ha attraversato per ben diciotto volte l' Oceano Atlantico, veleggiando tra l' Olanda e le Antille. Nell' ottobre 2006 giunse in Italia, nel porto di Genova. Il 10 gennaio successivo, grazie all' impegno e la sinergia tra Yacht Club Italiano e Marina Militare, fu costituita a bordo la Fondazione "Tender to nave Italia Onlus". Scopo della Fondazione era, ed è, promuovere la cultura del mare e della navigazione come strumento di educazione, formazione, riabilitazione, inclusione sociale e terapia. I beneficiari sono associazioni non profit, onlus, scuole, ospedali, servizi sociali, aziende pubbliche o private che promuovano azioni inclusive verso i propri assistiti e le loro famiglie. Il 19 marzo 2007 fu siglato l' accordo con cui la nave veniva affidata alla Marina Militare. Quello stesso giorno Nave Italia fu iscritta nel Quadro del Naviglio Militare con caratteristica A5314 e il suo equipaggio, composto da personale militare, prese possesso dell' unità, alzandovi per la prima volta la bandiera della Marina. Nave Italia iniziò quindi la sua attività il 6 aprile 2007. Da quel giorno l' unità, capace di alloggiare fino a 24 ospiti oltre ai 21 membri dell' equipaggio, è diventata un luogo dove si sono realizzati decine di progetti di ricerca, educazione, formazione e terapia, ospitando migliaia di ragazzi e ragazze. Alle ore 10 di ieri il veliero ha ormeggiato alla diga foranea del porto di Piombino, dove ha imbarcato quattordici giovanissimi pazienti, di età compresa tra i tredici e i diciotto anni, nell' ambito del progetto "Epilessia fuori dall' ombra", giunto quest' anno alla undicesima edizione. Una volta in mare i ragazzi, sotto la supervisione del personale ospedaliero, vivranno a bordo per quattro giorni e, oltre alle attività marinaresche, impareranno ad assumere in maniera autonoma la terapia antiepilettica. La loro indimenticabile avventura si concluderà sabato prossimo, 7 settembre, nel porto di Civitavecchia. Nel corso della breve sosta nel nostro porto, la nave ha ricevuto la visita delle autorità civili e militari cittadine e del Gruppo Marinai d' Italia "Ilario Zambelli" di Piombino, guidato dal presidente Franco Lavagnini e dal comandante del porto, tenente di vascello Valerio Chessari. A rappresentare la città di Piombino il vicesindaco Giuliano Parodi, a cui il comandante di Nave Italia, capitano di fregata Luciano Desiderio, ha donato il tradizionale crest dell' unità. La nave ha ripreso il mare alle 15 esatte, diretta verso la costa elbana. Buon vento, Nave Italia!



Il veliero che aiuta i bambini a sconfiggere l' epilessia

Ormeggiata ieri in porto, Nave Italia ha imbarcato quattordici pazienti. In mare per 4 giorni, impareranno ad assumere la terapia in modo autonomo

Il veliero "Nave Italia" è ormeggiato alla diga foranea del porto di Piombino. A bordo, quattordici giovani pazienti si preparano per un viaggio di quattro giorni in mare. Il veliero, costruito nel 1993, è attualmente il più grande veliero con armo classico a "brigantino goletta" a solcare i mari del mondo. Costruito nei cantieri navali Marine Project Ltd di Danzica per conto di un armatore privato, con il nome originario di "Swan Fan Akkum", il "Cigno della città di Akkum", la nave nei suoi primi tredici anni di vita ha attraversato per ben diciotto volte l' Oceano Atlantico, veleggiando tra l' Olanda e le Antille. Nell' ottobre 2006 giunse in Italia, nel porto di Genova. Il 10 gennaio successivo, grazie all' impegno e la sinergia tra Yacht Club Italiano e Marina Militare, fu costituita a bordo la Fondazione "Tender to nave Italia Onlus". Scopo della Fondazione era, ed è, promuovere la cultura del mare e della navigazione come strumento di educazione, formazione, riabilitazione, inclusione sociale e terapia. I beneficiari sono associazioni non profit, onlus, scuole, ospedali, servizi sociali, aziende pubbliche o private che promuovano azioni inclusive verso i propri assistiti e le loro famiglie. Il 19 marzo 2007 fu siglato l' accordo con cui la nave veniva affidata alla Marina Militare. Quello stesso giorno Nave Italia fu iscritta nel Quadro del Naviglio Militare con caratteristica A5314 e il suo equipaggio, composto da personale militare, prese possesso dell' unità, alzandovi per la prima volta la bandiera della Marina. Nave Italia iniziò quindi la sua attività il 6 aprile 2007. Da quel giorno l' unità, capace di alloggiare fino a 24 ospiti oltre ai 21 membri dell' equipaggio, è diventata un luogo dove si sono realizzati decine di progetti di ricerca, educazione, formazione e terapia, ospitando migliaia di ragazzi e ragazze. Alle ore 10 di ieri il veliero ha ormeggiato alla diga foranea del porto di Piombino, dove ha imbarcato quattordici giovanissimi pazienti, di età compresa tra i tredici e i diciotto anni, nell' ambito del progetto "Epilessia fuori dall' ombra", giunto quest' anno alla undicesima edizione. Una volta in mare i ragazzi, sotto la supervisione del personale ospedaliero, vivranno a bordo per quattro giorni e, oltre alle attività marinaresche, impareranno ad assumere in maniera autonoma la terapia antiepilettica. La loro indimenticabile avventura si concluderà sabato prossimo, 7 settembre, nel porto di Civitavecchia. Nel corso della breve sosta nel nostro porto, la nave ha ricevuto la visita delle autorità civili e militari cittadine e del Gruppo Marinai d' Italia "Ilario Zambelli" di Piombino, guidato dal presidente Franco Lavagnini e dal comandante del porto, tenente di vascello Valerio Chessari. A rappresentare la città di Piombino il vicesindaco Giuliano Parodi, a cui il comandante di Nave Italia, capitano di fregata Luciano Desiderio, ha donato il tradizionale crest dell' unità. La nave ha ripreso il mare alle 15 esatte, diretta verso la costa elbana. Buon vento, Nave Italia!

S'inaugura il parco eolico Foco del Cornia, poi si sistema la strada

Il parco eolico Foco del Cornia è stato inaugurato venerdì 30 agosto. La cerimonia si è svolta nella località di Foco del Cornia, in provincia di Grosseto. Il parco è composto da 10 turbine eoliche di 2,5 MW ciascuna. La strada che collega il parco alla costa è stata sistemata e sarà aperta al traffico entro settembre.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Gianpiero Vaccaro BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo

Piombino, Isola d' Elba

A gonfie vele oltre la disabilità

A bordo della nave «Italia» i pazienti dell' ospedale Bambino Gesù

di MAILA PAPI È ARRIVATA al porto di Piombino nave Italia, una goletta armata a brigantino costruita nei Cantieri Navali di Danzica nel 1993, che ospita i piccoli pazienti dell' ospedale Bambino Gesù di Roma. La nave, dopo numerose veleggiate tra l' Olanda e le Antille, nel 2007, grazie alla collaborazione tra Yacht club italiano e Marina Militare è diventata una unità dedicata a persone con disabilità e si è costituita, a bordo del brigantino, la Fondazione Tender To Nave Italia Onlus. Ieri mattina il vicesindaco Giuliano Parodi insieme al capitano Luciano Desiderio ed al presidente dell' **Autorità portuale**, Stefano Corsini, ha dato il benvenuto a bordo della nave Italia ad un gruppo di giovani pazienti dell' Ospedale Pediatrico Bambino Gesù che, fino al 7 settembre, svolgeranno attività ludiche ed educative a bordo della nave. «E' un vero piacere - ha detto Giuliano Parodi - accogliere questa splendida nave nel porto cittadino sapendo che offrirà un' esperienza sicuramente unica e memorabile a bambini che stanno attraversando un momento di difficoltà. Un ringraziamento caloroso alla Marina Militare ed allo Yacht Club italiano, che hanno costituito Fondazione Tender To Nave Italia Onlus per realizzare progetti dedicati alle persone in difficoltà, a tutto il personale a bordo e al capitano Luciano Desiderio che svolge con grande passione le attività non solo di navigazione ma anche di solidarietà e sostegno degli ospiti a bordo nave». Nave Italia dopo la sosta al porto di Piombino nei prossimi giorni continuerà la sua crociera, con i piccoli marinai del Meyer che partecipano al progetto «Epilessia fuori dall' ombra», con una rotta dedicata all' esplorazione dell' Arcipelago Toscano fino a concludere il percorso a Civitavecchia.



Messaggero Marittimo

Piombino, Isola d' Elba

Sviluppi del porto di Piombino nei prossimi mesi

Il 9 Settembre si chiude il bando per la concessione di alcune aree

Redazione

PIOMBINO Quali sono gli sviluppi del porto di Piombino nei prossimi mesi? Quali le novità legate ai bandi in corso sulla concessione di aree? A che punto siamo per quel che riguarda la bretella 398 di collegamento col porto? A tutte queste domande risponde Claudio Capuano, dirigente preposto all'Ufficio territoriale di Piombino e isola d'Elba dell'AdSp del mar Tirreno settentrionale, intervistato da Silvia Meccheri. Scadono il 9 Settembre i termini del bando stilato dopo l'approvazione lo scorso Giugno dell'Atto di indirizzo per un progetto di allocazione delle nuove aree portuali per favorire l'insediamento di nuove attività che darà al porto nuovo impulso. L'intervista completa all'interno della trasmissione di Granducato tv Porto all'orizzonte, in onda giovedì dalle 19.55.



Il Messaggero (ed. Civitavecchia)

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

L' Enel rassicura i portuali: in arrivo 15 carboniere

Si tratta di una boccata d'ossigeno per la società Minosse Intanto sul calo dei traffici l' Authority lancia l'allarme

PORTO Le carboniere dirette alla centrale Enel di Tvn torneranno ad attraccare a Civitavecchia. Almeno fino alla fine del 2019. Questa la rassicurazione ricevuta ieri dal vice presidente della società Minosse, Maurizio Iacomelli, dai vertici della spa elettrica nel corso di una riunione. «Fino a dicembre spiega Iacomelli è previsto l' arrivo di 15 carboniere per un totale di un milione di tonnellate di merce scaricata. In quattro mesi si movimenterà più carbone di quanto ne è arrivato dall' inizio del 2019, visto che da gennaio ad agosto ne sono state scaricate 965 mila tonnellate. Siamo ben lontani dai 4 milioni previsti dalla gara di appalto, ma almeno ci sarà un po' di lavoro, almeno fino a dicembre». Una notizia quella data dall' Enel che arriva proprio all' indomani di una lettera che il presidente dell' **Autorità portuale**, Francesco Maria di Majo, ha inviato al ministero dei Trasporti, alla Regione e al Comune. Il numero uno di Molo Vespucci, facendo seguito all' allarme sul calo delle merci lanciato una decina di giorni fa dalla Compagnia **portuale** e all' impegno che si era assunto di un intervento decisivo con le istituzioni, ha prospettato a Ministero, Pisana e Pincio la gravità della situazione. Dal mancato introito dovuto al minor scarico di carbone sia per la Cpc che per la stessa Authority, alle motivazioni che avevano portato l' ente a concedere ad Enel le concessioni articolo 18 e 16 per la gestione del carbonile. Di Majo sposa la richiesta avanzata dal presidente dei portuali, Enrico Luciani, sulla realizzazione a titolo compensativo della darsena energetica grandi masse. Netta la presa di posizione nei confronti di Rtc che ha in concessione il terminal container. «Essa scrive di Majo non ha mai raggiunto gli obiettivi di traffico di movimentazione container previsti negli atti della concessione rilasciata nel 2006, che oggi con 90.883 teu si attestano ad un terzo dei volumi che avrebbe dovuto raggiungere. La Rtc ha imputato la mancata crescita a carenze infrastrutturali del terminal realizzato dall' Authority. Ma ad avviso di questa amministrazione, queste supposte carenze non possono aver pregiudicato il raggiungimento dell' obiettivo». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Il Comune studia la tassa su chi viaggia per mare

FINANZE A distanza di qualche anno si torna a parlare a Civitavecchia della tassa per gli armatori come compensazione dei disagi ambientali e di traffico. A lanciare la proposta è il consigliere di Forza Italia ed ex comandante della Capitaneria di porto Pasquale Marino, che presenterà, insieme al proprio gruppo, una mozione per istituire una apposita commissione che studi la regolamentazione. «La tassa sul crocierista e sui passeggeri diretti in Sardegna, in Africa e in Spagna - spiega - sarebbe fondamentale per le casse del Comune. Un contributo forfettario che gli armatori, attraverso le agenzie marittime che le rappresentano, dovrebbero versare per ogni giorno di sosta nel porto. Un contributo giornaliero che porterebbe alla casse del Comune oltre due milioni all'anno, ma che inciderebbe per meno di mezzo euro a crocierista. Un provvedimento economico ma anche ideologico - conclude Marino visto che la città ha beneficiato poco rispetto allo sviluppo esponenziale del porto». Tasse che comunque andrebbero ad aggiungersi a quelle di imbarco e sbarco già applicate ed aumentate lo scorso anno da Molo Vespucci. Intanto a condividere nel merito l'idea di Marino è il vice sindaco e assessore alla Portualità Massimiliano Grasso. «Condivido, come peraltro già emerso dalla riunione di maggioranza di venerdì, la necessità che si apra una pagina nuova nei rapporti tra Comune ed **Autorità di sistema portuale**. Numerose le questioni sul tappeto ed è chiaro, anche alla luce della recente sentenza del Consiglio di Stato sull'accordo tra i due enti, che la città debba ricevere delle risorse dal porto anche in termini economici. Sulle modalità con cui questo dovrebbe avvenire esiste da anni un intenso dibattito che riguarda anche altre città portuali in Italia. Tant'è che l'Anci, l'Associazione nazionale dei Comuni, ha istituito un'apposita commissione per le città sedi di porti di rilevanza nazionale, che ha avviato l'iter per la definizione di una proposta di legge che consenta, come avviene per i Comuni che ospitano aeroporti, di istituire una tassa legata ai passeggeri in transito. Ben venga la commissione proposta da Marino per offrire un contributo di idee ulteriore». © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Chiusa ufficialmente la pesa pubblica all' interno del porto

CIVITAVECCHIA - «Nonostante tutti i nostri sforzi per il mantenimento del lavoro, siamo costretti ad interrompere l' erogazione del servizio di pesatura». Poche righe, inviate ieri all' **Autorità** di **Sistema portuale**, alle agenzie marittime, alle imprese portuali, all' Agenzia delle Dogane, alla Guardia di Finanza e alla Capitaneria di porto, con le quali la Carovana Facchini Doganali ha comunicato la cessazione ufficiale dell' attività di pesatura pubblica. Ad inizio agosto era stato il consigliere comunale di Onda popolare Patrizio Scilipoti a lanciare l' allarme, sperando anche in una possibilità di recupero dell' attività, continuando a garantire il servizio. Ma le settimane sono trascorse senza alcun esito positivo per la vicenda. E così da ieri il servizio quasi centenario ha chiuso. La causa, secondo Scilipoti, è da ricercarsi anche e soprattutto nel calo dei traffici che sta investendo lo scalo. Non ci sono merci vincolate a quel servizio, se non quelle dell' incarico doganale per merci alla rinfusa extra Ue. Ma di merci alla rinfusa, al momento, non ne arrivano e la situazione si ripercuote anche su questi servizi. «Preghiamo tutti gli operatori interessati - si legge nella comunicazione inviata ieri - di prendere contatti diretti con l' Adsp per ottenere tutti i chiarimenti necessari per il normale e corretto svolgimento del lavoro. Rimaniamo a disposizione di questa **Autorità** per tutte le formalità necessarie e per il sopralluogo del manufatto, oggetto di concessione demaniale». Un' altra pagina che si chiude in un porto che, ultimamente, soffre su diversi fronti. (03 Set 2019 - Ore 07:58)



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Bilancio, Marino propone la tassa di soggiorno marittima

Il consigliere di Forza Italia rilancia un'idea di qualche anno fa: gli armatori dovranno corrispondere una quota direttamente al Comune a titolo di compensazione. A breve una mozione per istituire una apposita commissione

CIVITAVECCHIA - Istituire la tassa di soggiorno marittima. È la proposta che arriva dal consigliere comunale di Forza Italia Pasquale Marino che riporta all'attenzione dell'amministrazione comunale una vecchia idea affinché gli armatori possano versare una tassa direttamente al comune di Civitavecchia, a titolo di compensazione per i disagi che subisce la città di tipo ambientale e legati all'aumentato del traffico di bus, taxi e Ncc. "Dopo le tante parole degli ultimi tempi sull'integrazione tra porto e città - ha spiegato Marino - c'è da passare alla fase operativa. La tassa sul crocierista e sui passeggeri diretti in Sardegna, in Africa e in Spagna sarebbe fondamentale per le casse del nostro Comune. Questa sarebbe una voce d'ingresso importante e sostanziosa per far fronte alle mille problematiche in sede di formazione dei bilanci futuri e contribuirebbero a dare più servizi cittadini ai crocieristi ed passeggeri in transito. Un contributo forfettario che gli armatori, attraverso le agenzie marittime che le rappresentano, dovrebbero versare al Comune per ogni giorno di sosta nel porto di Civitavecchia. Un giusto contributo giornaliero da concordare porterebbe alla casse del Comune oltre due milioni all'anno; diciamo 1.000 euro che rapportato alle presenze a bordo di ogni unità inciderebbe a meno di mezzo euro a crocierista. Un provvedimento economico sì, ma anche ideologico - secondo Marino- Civitavecchia in questi ultimi 10-15 anni ha beneficiato proporzionalmente pochissimo rispetto allo sviluppo esponenziale del porto; sarà perché le due amministrazioni, **Autorità Portuale** ed Amministrazione Comunale, non sono andati di pari passo.

Ora è giunto il momento che anche **Adsp**, come Enel, paghi quello che potremmo definire un "diritto di servitù", visto che chi ne usufruisce i servizi invade letteralmente il nostro territorio, tra l'altro senza lasciare alcuna risorsa". Il Consigliere annuncia che presto presenterà, insieme al proprio gruppo consigliere, una mozione per istituire una apposita commissione che studi la regolamentazione della proposta. La commissione dovrebbe essere bipartisan e dovrà produrre un testo da far approvare, si spera all'unanimità, in consiglio Comunale. (03 Set 2019 - Ore 10:49)



Passeggeri prigionieri sul traghetto

In 800 sono rimasti bloccati per otto ore sul "Claudia" giunto da Olbia alle 6,30 perché il portellone non si apriva. Per liberarli sono state fatte intervenire due mega gru Pesanti disagi anche per chi avrebbe dovuto partire

IL GUASTO È durata quasi 8 ore l' odissea di oltre 800 passeggeri imbarcati sul traghetto Claudia della società Adria di Ancona, bloccati nel porto di Civitavecchia dal mancato funzionamento del portellone della nave. La Claudia ieri mattina era arrivata regolarmente a Civitavecchia da Olbia, con i passeggeri e le 350 auto al seguito, pronte a sbarcare alle 6,30, come da programma. Ma è stato proprio quando sono iniziate le operazioni di apertura del portellone di accesso al garage che il personale del traghetto (noleggiato per tutta la stagione estiva dalla società Grimaldi) si è reso conto che qualcosa non andava. Il portellone non rispondeva ai comandi e non c'era verso di aprirlo. «Fino alle 7,30 nessuno ci ha detto nulla racconta un professionista romano che a causa del grosso ritardo ha dovuto annullare una serie di appuntamenti di lavoro poi alle nostre proteste ci hanno detto che le operazioni di sbarco sarebbero cominciate a breve. Solo intorno alle 11, sono stati fatti sbarcare i passeggeri che erano a piedi. A noi è stato detto che il portellone non si apriva e che bisognava attendere l'arrivo di una gru che avrebbe forzato l'apertura. Nel frattempo ci hanno riconsegnato le chiavi delle cabine». Inevitabile il malumore dei passeggeri molti dei quali sarebbero dovuti rientrare al lavoro dopo le vacanze in Sardegna. «Siamo saliti a bordo per verificare le condizioni di sicurezza fanno sapere dalla Capitaneria ma su questo aspetto non c'è alcun problema». E mentre i passeggeri seguivano le operazioni dai ponti del traghetto, sul quale alla fine hanno dovuto anche pranzare con i voucher messi a disposizione dalla Grimaldi, sotto bordo l'attività coordinata da Capitaneria, **Autorità portuale** e Polizia di frontiera, era frenetica. Appurata infatti l'impossibilità di aprire il portellone dall'interno, si sono dovuti reperire mezzi meccanici in grado di farlo dall'esterno. Per l'operazione sono arrivate due gru da 300 tonnellate ciascuna dell'impresa Piccoli di Fiumicino, che hanno affiancato mezzi e uomini della ditta civitavecchiese Grandi Sollevamenti, entrambi società in possesso dell'autorizzazione ex articolo 16 per la gestione dei mezzi meccanici nello scalo. Per accelerare l'arrivo al porto delle due gru, i mezzi pesanti sono stati scortati lungo la strada da Polmare e Stradale, fino all'arrivo intorno alle 13. Per liberare i passeggeri e cominciare le operazioni di sbarco si è dovuto attendere fino dopo le 14, mentre i passeggeri senza veicolo sono stati accompagnati alla stazione con navette messe a disposizione da Port Mobility. Disagi anche per chi doveva partire sulla Claudia (che sarebbe dovuta salpare per Olbia alle 10,30 di ieri). I passeggeri hanno potuto scegliere le due opzioni offerte dalla Grimaldi (che però quasi sicuramente chiederà i danni alla Adria): imbarcarsi nel pomeriggio a Livorno, oppure prendere l'altra nave, l'Ausonia che è salpata alle 22,30 da Civitavecchia. La Claudia non lascerà il porto fintanto che non saranno ultimate le ispezioni a bordo da parte di Capitaneria e Rina (Registro navale italiano) che dovranno stabilire le cause del danno. Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



I trasporti

"In ostaggio sul traghetto per 4 ore"

Civitavecchia, rientro amaro per i passeggeri della nave Grimaldi proveniente da Olbia. Un guasto al portellone ha impedito lo sbarco. Chi aveva l'auto al seguito ha atteso le 15

di Valentina Lupia e Flaminia Savelli « Abbiamo aspettato per ore che qualcuno ci dicesse come scendere dal traghetto. Ci siamo sentiti in ostaggio». È stanca e amareggiata Giulia Vender, uno degli 889 passeggeri bloccato sulla nave della Grimaldi Lines che era salpata lunedì sera alle 22.15 da Olbia, in Sardegna, e approdata alle 6.30 di ieri mattina al porto di Civitavecchia. Una volta eseguita la manovra di attracco al molo infatti, il portellone principale è rimasto bloccato: le operazioni si sono concluse solo nel primo pomeriggio quando l'ultimo passeggero è sbarcato alle 15. «Dopo un' ora dall' attracco, intorno alle 7.30, ci hanno spiegato che c' era un problema tecnico - prosegue Giulia - intanto noi eravamo in condizioni disperate tra il bar chiuso e i bagni inservibili. Con i cellulari abbiamo comunicato con l' esterno e mio papà, che mi aspettava sul molo, mi aggiornava su quanto accadeva. Ma è stato terribile, ci siamo sentiti bloccati e impotenti». Perciò i passeggeri hanno dovuto attendere 4 ore. Il tempo necessario per gli agenti di polizia e le squadre dei vigili del Fuoco di attrezzare una pedana, sbloccare le scale d' emergenza e farli scendere in sicurezza: « A me è andata anche bene - commenta la passeggera - alla fine sono scesa poco dopo le dieci perché ero partita senza macchina. Ma se ci ripenso, sono stata su quel traghetto oltre 12 ore e le ultime senza nessuna assistenza. Un ritorno davvero amaro dalle vacanze». Per chi invece aveva l' auto parcheggiata sul ponte - erano 350 le macchine a bordo - l' attesa è stata ancor più lunga. I pompieri hanno attrezzato una gru per sbloccare il portellone. Un' operazione complessa che è terminata solo intorno alle 14 e a quel punto sono potute sbarcare le altre 489 persone. «Si è trattato di un guasto al sistema idraulico del portellone - ha confermato in una nota la Grimaldi Lines che ha precisato - non ci sono stati malori tra i passeggeri a cui sono stati distribuiti pasti a bordo ». La compagnia ha poi rimborsato e riprotetto 150 passeggeri che erano in attesa di essere imbarcati sul traghetto bloccato. Un guasto che ha sollevato polemiche e proteste: «Hanno diritto al risarcimento per i danni morali e materiali subiti» scrive Codacons. © RIPRODUZIONE RISERVATA



Civitavecchia

Guasto a portellone per 9 ore i passeggeri bloccati sul traghetto

Per un guasto al sistema idraulico del portellone, gli 889 passeggeri del traghetto di Grimaldi Lines, di rientro dalle ferie in Sardegna, sono rimasti sequestrati fino a 9 ore a bordo della nave Claudia, attraccata ieri alle 6 al porto di Civitavecchia. La nave, costruita nel 2001, era stata noleggiata dalla Grimaldi proprio per potenziare la rotta Civitavecchia-Olbia d' estate. «Abbiamo usato uno scalandrone per sbarcare i primi 400 passeggeri alle 10, gli altri sono poi scesi dopo le 14» quando è stato aperto meccanicamente il portellone liberando le auto intrappolate. «Nessun panico», assicura l' armatore, ma «molte proteste anche se abbiamo offerto la colazione e anche il pasto a chi era rimasto a bordo». In serata i tecnici erano ancora al lavoro per tentare di ripristinare il guasto: alle 10 di oggi, se tutto sarà risolto, la Claudia salperà per Olbia. ©RIPRODUZIONE RISERVATA



Le infrastrutture, i lavori

Porto, sprint dragaggi con la grana ricorsi

L'impresa esclusa promette battaglia Messineo: «Ma partiremo a novembre» Porta Ovest, cessione del cantiere al palo «Serve ancora una firma del ministero»

Diletta Turco

Questione di giorni. È in dirittura d' arrivo la procedura tecnica per l'aggiudicazione dei lavori di dragaggio del porto di Salerno. La commissione di esperti sta, infatti, analizzando tutti i dettagli dell' offerta presentata dal secondo classificato, dopo l' esclusione dell' impresa che aveva inizialmente ottenuto il punteggio più alto, ma con un' offerta ritenuta irregolare. «La prima classificata ha presentato un' offerta anomala spiega Francesco Messineo, segretario generale dell' **autorità di Sistema** del mar Tirreno centrale e, successivamente, alcune giustificazioni che non sono state ritenute sufficienti a togliere l' anomalia. Sul secondo ora sono in corso le verifiche e nei prossimi giorni puntiamo a chiudere la procedura». Almeno da un punto di vista tecnico. Perché sul versante giudiziario, ovviamente, la partita è appena iniziata. «È arrivato già un primo ricorso dal primo classificato aggiunge Messineo - così come dal primo escluso, così come è ormai diventato naturale che sia. Noi puntiamo a chiudere la questione burocratica il prima possibile, poi l' aspetto giuridico è un' altra cosa». L' obiettivo dell' Authority è quello di iniziare i lavori entro novembre, consegnando all' impresa risultata vincitrice la cosiddetta area di cantiere, e cioè lo specchio acqueo della zona del molo Manfredi, che sarà la prima ad essere interessata dai dragaggi. E toccherà proprio all' azienda vincente dover dirimere alcune questioni che sono già sul piatto della discussione, come la rimozione del materiale ferroso presente sui fondali marini del porto. Operazione ritenuta necessaria dal ministero per poter iniziare la fase di scavo. PORTA OVEST Decisamente più intricato è, invece, il cantiere di Porta Ovest. Sospeso a metà tra dei ritardi di natura giudiziaria e puramente tecnici. Questi ultimi dovuti al passaggio di testimone dalla Tecnis, ancora commissariata, e il gruppo irpino D' Agostino costruzioni. Un passaggio formalizzato da rogito notarile, ma ancora non definito, per via di alcune richieste avanzate dalla stessa Tecnis. E che riguardano la firma di un' apposita convenzione con l' **autorità di sistema** che, nero su bianco, stabilisca l' andamento futuro dei lavori delle gallerie, fino al loro compimento. Un documento che, prima della firma, deve essere validato dal ministero dello Sviluppo Economico che ha seguito l' intera vertenza. «Noi siamo pronti a firmare dice Messineo ma fino a quando il ministero non darà l' ok alla richiesta della Tecnis, non si può procedere alla definizione della vendita». I lavori, però, continuano sebbene a scartamento ridotto, ed esclusivamente sul fronte Cernicchiara. Il lato sud, ovvero quello Ligea, continua ad essere fermo. «Continua l' annosa questione con la società Autostrade meridionali aggiunge Messineo - e anche nel mese di agosto c' è stato un fitto scambio di mail e di contatti tra noi, la società e l' università perché vogliamo in tutti i modi che anche questo fronte di scavo si sblocchi il prima possibile. Molti strumenti stanno già acquisendo dati in tempo reale durante i lavori e, in tutto questo, però, è stato anche proposto un meccanismo in base al quale ogni qualvolta gli strumenti presenti segnalano una minima vibrazione superiore ai parametri, scatta una procedura di valutazione da parte dei tecnici che può sfociare nella sospensione momentanea dei lavori o nell' incremento dei monitoraggi». Alla base dei forti rallentamenti delle operazioni di scavo del lato sud del cantiere c' è il braccio di ferro con Sam «e anche con il ministero devo dire sottolinea il segretario generale - che vorrebbero considerare lo scavo alla stregua di un sottopasso. In questo caso, il titolare della strada può chiedere a chi realizza l' opera alcune prescrizioni, anche gravose da un punto di vista



Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

assicurativo. Nel nostro caso, la galleria passa a 80 metri sotto il livello dell' autostrada, quindi un conto è dire che noi dobbiamo garantire monitoraggio e sicurezza, ma un altro paio di maniche è assegnarci tutta una serie di prescrizioni che, ribadisco, sono decisamente onerose. Si sta lavorando a limare il contenuto di questa convenzione, per individuare una formulazione condivisa da tutti e da portare all' attenzione del ministero».

Il Mattino (ed. Salerno)

Salerno

La svolta

Zone economiche speciali, start a fine settembre

Si sbloccano le zone economiche speciali sul territorio campano. Da fine settembre, tutti gli investitori interessati ad avviare il proprio progetto di sviluppo industriale potranno depositare le loro istanze. Si è sciolto, infatti, il nodo fiscale che teneva fermo tutto il meccanismo. «Si era deciso inizialmente dice Pietro Spirito, presidente dell' Authority Mar Tirreno Centrale, nonché della cabina di regia della Zes in Campania - che il credito di imposta avvenisse in modo automatico. Gli imprenditori potevano, infatti, presentare il loro progetto direttamente all' agenzia delle Entrate per il calcolo delle agevolazioni. Dopo un lungo confronto tra agenzia delle Entrate e governo, si è arrivati alla soluzione sul versante delle procedure. A inizio agosto è arrivata la notizia che dal 25 settembre saranno a disposizione degli investitori i moduli attraverso cui accedere al credito imposta, portando il progetto di investimento all' agenzia delle Entrate, con la deducibilità decisa dalla legge di istituzione delle zone economiche speciali». Proprio il territorio salernitano, specificatamente nell' area portuale e logistico, è una delle aree da potenziare e su cui investire. Le ricadute economiche della Zes salernitana si traducono in quasi 200milioni di euro di nuovi investimenti, che porterebbero, a cascata, a circa 4mila posti di lavoro. Una leva su cui basare il decollo dell' economia locale, sia per quanto riguarda l' industria manifatturiera in senso stretto, sia per quello che riguarda il commercio, soprattutto estero, dei prodotti «made in Salerno».

Le infrastrutture, i lavori
Porto, sprint dragaggi con la grana ricorsi

«L'impresa studia progetto battaglia» «Però (Dora, ministro del settore) di più»
«Merito» «Ma portiamo a scendere» «Però siamo una firma del risultato»

Zone economiche speciali, start a fine settembre

La notizia è che finalmente si sblocca il meccanismo che teneva fermo tutto il meccanismo delle zone economiche speciali. Dal 25 settembre gli investitori potranno depositare le loro istanze presso l'agenzia delle Entrate. Si è sciolto il nodo fiscale che teneva fermo tutto il meccanismo. «Si era deciso inizialmente dice Pietro Spirito, presidente dell' Authority Mar Tirreno Centrale, nonché della cabina di regia della Zes in Campania - che il credito di imposta avvenisse in modo automatico. Gli imprenditori potevano, infatti, presentare il loro progetto direttamente all' agenzia delle Entrate per il calcolo delle agevolazioni. Dopo un lungo confronto tra agenzia delle Entrate e governo, si è arrivati alla soluzione sul versante delle procedure. A inizio agosto è arrivata la notizia che dal 25 settembre saranno a disposizione degli investitori i moduli attraverso cui accedere al credito imposta, portando il progetto di investimento all' agenzia delle Entrate, con la deducibilità decisa dalla legge di istituzione delle zone economiche speciali».

Proprio il territorio salernitano, specificatamente nell' area portuale e logistico, è una delle aree da potenziare e su cui investire. Le ricadute economiche della Zes salernitana si traducono in quasi 200milioni di euro di nuovi investimenti, che porterebbero, a cascata, a circa 4mila posti di lavoro. Una leva su cui basare il decollo dell' economia locale, sia per quanto riguarda l' industria manifatturiera in senso stretto, sia per quello che riguarda il commercio, soprattutto estero, dei prodotti «made in Salerno».

La polemica

Al via le regate Ma al porto vecchio manca il dragaggio

Serena Russo

BARI Bacchetta l' assessore all' Ambiente del comune di Bari Pietro Petruzzelli per il mancato dragaggio del **porto** vecchio, il minimo sindacale per una città che ha voglia di espandersi negli sport nautici: «Stiamo facendo una battaglia da anni per avere il dragaggio - esordisce Simonetta Lorusso, presidente del Circolo della Vela di Bari -, una cosa fondamentale per la vela e gli sport nautici, sia sotto l' aspetto agonistico che per quello economico. I fondi regionali stanziati ci sono, per cui mi auguro che in questa legislatura si faccia un passo avanti». La mancanza di fondale nel **porto** vecchio, in effetti, limita ogni possibilità. Lorusso lo spiega (ottenendo il supporto del direttore generale di Asset, Elio Sannicandro, presente all' incontro) in occasione della presentazione dei campionati italiani giovanili classi in doppio, che porteranno a Bari, dal 5 al 9 settembre circa 600 persone, tra atleti e accompagnatori. Alle regate che si svolgeranno da venerdì 6 a lunedì 9 settembre - la manifestazione è affidata al Circolo, in collaborazione con il comitato dell' VIII Zona Federazione Italiana Vela -, parteciperanno atleti provenienti da tutta Italia divisi nelle classi 29er (sono in 54), 420 (83), RS Feva (45), HobieCat 16' SPI e L' Equipe Evolution (22). Per i campionati italiani di classe Hobie Drogoon (12) e per la Coppa del Presidente le classi Equipe U12 e RS Feva Under 11, con un centinaio di accompagnatori. «Questo appuntamento - spiega l' assessore Pietro Petruzzelli - non fa che confermare un dato: Bari è una città in grado di attrarre grandi eventi sportivi come questo o come la Supercoppa di Lega di basket maschile in programma il 21 e 22 settembre prossimi. Due manifestazioni che contribuiscono fortemente a trasformarci in una città capace di fare del turismo sportivo una delle sue prerogative» Del resto, i numeri parlano chiaro: negli ultimi anni sono stati circa 2800 i bambini che hanno partecipato ai corsi gratuiti di canoa, di canottaggio, di vela, sup e windsurf. Un rapporto, quello con il mare, che si consolida sempre più. E questa volta saranno tre i campi di regata allestiti tra il **porto** vecchio (che ospiterà le imbarcazioni) e Torre Quetta. Gli equipaggi affronteranno fino a quattro prove al giorno e saranno assegnati premi della Federazione Italiana Vela a ogni classe (altri saranno a discrezione del comitato organizzatore): la cerimonia finale si terrà alle 19.30 sulla terrazza del Fortino Sant' Antonio.

{ Regione } La consigliera Laricchia incontra i lavoratori e chiede ai presidenti di Commissione Vizzino e Santorsola di calendarizzare l' audizione

Porti Levante Security: "Troppi silenzi sulla gara per esternalizzare la sicurezza"

Dopo essere stati ricevuti la settimana scorsa dal sindaco di **Bari** nel corso della prima seduta di Consiglio Comunale, ieri i lavoratori addetti alla sicurezza del **porto** di **Bari**, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli hanno portato la loro protesta innanzi ai cancelli del Consiglio Regionale, a Japigia. E proprio in via Gentile hanno incontrato e parlato a lungo con la consigliera 5 Stelle Antonella Laricchia, per tornare a chiedere di non esternalizzare il servizio di controllo e sicurezza ai varchi dei cinque porti pugliesi. "Da tempo - ha poi spiegato la Laricchia - seguiamo la situazione degli operai della Porti Levante Security nei maggiori porti pugliesi e lo scorso luglio assieme al collega -consigliere Gianluca Bozzetti abbiamo depositato una richiesta di audizione in V e VI commissione consiliare, proprio per avere chiarezza dopo l' esposto all' Anac presentato dall' Unione sindacale di base (Usb) per segnalare alcune, presunte irregolarità in riferimento alla procedura ad evidenza pubblica riguardante la cessione di quote e affidamento di servizi della società". Nella richiesta presentata dai consiglieri di Minoranza in aula regionale, è stato chiesto di ascoltare l' assessore ai Trasporti, Giovanni Giannini e il Presidente dell' Autorità di Sistema Portuale Ugo Patroni Griffi, per conoscere quali azioni la Regione intenda intraprendere per la gara ad evidenza pubblica, quale sia la sua posizione in merito, e quella dell' Autorità di Sistema. "Chiederemo di conoscere - ha infine precisato Antonella Laricchia - le condizioni in cui lavorano attualmente gli operai e sapere se sia stata tenuta in conto la denuncia dell' Usb sulle irregolarità già denunciate riguardo la gara. Non si può continuare a far finta di niente: le istituzioni devono monitorare quanto sta accadendo. Per questo chie diamo ai presidenti delle Commissioni competenti Vizzino e Santorsola di calendarizzare al più presto l' audizione". Riflettori ancora puntati, quindi, sull' Autorità portuale di **Bari**, Brindisi, Manfredonia, Barletta e Monopoli che, nonostante la crescita costante nei suoi porti, ha deciso di mettere sul mercato la sua società partecipata creata a suo tempo dal presidente Franco Mariani con lo scopo di risparmiare denaro pubblico. E infatti la 'Porti Levante Security è una società a totale capitale pubblico, con Socio Unico l' Autorità Portuale con un centinaio di lavoratori/dipendenti che garantiscono servizi "essenziali" per la stessa Autorità. , ha chiarito tra le altre cose ai consiglieri di minoranza il segretario Usb Sabino De Razza. Pronto anche a rimarcare il silenzio del 'management' dell' Autorità Portuale e degli altri attori Istituzionali (Ministero dei Trasporti, Comune di **Bari**, Regione Puglia) cui è stato chiesto di aprire - per adesso senza risultati concreti, per la verità un tavolo sul futuro della Multiservizi.

"No alla privatizzazione del servizio di vigilanza", la protesta dei portuali baresi davanti al Consiglio regionale

L' appuntamento è stato organizzato al sindacato Usb per ribadire la contrarietà all' operazione che i mesi scorsi ha visto un bando per esternalizzare le attività. Coinvolte 90 persone

Presidio di protesta, questa mattina, davanti alla sede del Consiglio regionale pugliese, in via Gentile a Bari, da parte dei lavoratori della società Porti Levante Security, contro la privatizzazione della azienda che si occupa di vigilanza negli scali marittimi dell' **Autorità** di Levante (Bari, Barletta, Monopoli, Manfredonia e Brindisi). L' appuntamento è stato organizzato al sindacato Usb per ribadire la contrarietà all' operazione che i mesi scorsi ha visto un bando per esternalizzare il servizio. Una novantina i lavoratori coinvolti: temono una riduzione del salario, dovuta al possibile cambio di contratto (da quello dei portuali alla categoria guardie giurate). Si tratta della seconda protesta in pochi giorni, dopo il sit-in davanti Palazzo di Città in occasione del primo Consiglio comunale dello scorso 29 agosto. Usb: "Intervenga la Regione" "Chiediamo l' intervento della Regione - spiega Sabino De Razza Segretario pugliese di Usb Lavoro Privato - sull' assegnazione ai privati della Porti Levante e una riflessione approfondita. Parliamo di un appalto che coinvolge 5 portualità e persone che hanno già un lavoro consolidato. Riteniamo che tutto ciò sia un regalo ai privati da parte dell' **autorità portuale**. La politica dovrebbe intervenire per risolvere una vicenda che va avanti da mesi. L' assurda decisione di privatizzare la società stessa consegna un importante servizio a ditte private, con prevedibilissime conseguenze negative per i lavoratori in questione" conclude De Razza. La delegazione dei lavoratori ha incontrato, nel corso della protesta, la consigliera pugliese del M5S Antonella Laricchia, alla quale sono state espresse le ragioni del sit-in.

immobiliare.it La tua casa a Bari CERCA

BARITODAY Economia

love has no labels

Economia
"No alla privatizzazione del servizio di vigilanza", la protesta dei portuali baresi davanti al Consiglio regionale

L'appuntamento è stato organizzato al sindacato Usb per ribadire la contrarietà all'operazione che i mesi scorsi ha visto un bando per esternalizzare le attività. Coinvolte 90 persone

Mike Andriani 19/07/2019 09:30

DEL LA PUGLIA

NO ALLA PRIVATIZZAZIONE DEL SERVIZIO DI VIGILANZA PORTALI LEVANTE SECURITY

unicef

I più letti di oggi

"No alla privatizzazione del servizio di vigilanza": la protesta dei portuali baresi davanti al Consiglio regionale

Presidio di protesta, questa mattina, davanti alla sede del Consiglio regionale pugliese, in via Gentile a Bari, da parte dei lavoratori della società Porti Levante Security, contro la privatizzazione dell'azienda che si occupa di vigilanza negli scali marittimi dell'Autorità di Levante (Bari, Barletta, Monopoli, Manfredonia e Brindisi). L'appuntamento è stato organizzato al sindacato Usb per ribadire la contrarietà all'operazione che i mesi scorsi ha visto un bando per esternalizzare il servizio. Una novantina i lavoratori

Il Nautilus

Bari

AdSP MAM: Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale e Documento di Pianificazione Energetica Ambientale di Sistema Portuale

Lunedì 9 settembre alle 9.30 a Bari e alle 16.00 a Brindisi incontro-dibattito con gli stakeholders

Lunedì 9 settembre alle ore 9.30 nella sede di Bari (piazzale C. Colombo 1), e alle ore 16.00 nella sede di Brindisi (piazza V. Emanuele II, 7) dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale**, si svolgerà un incontro-dibattito aperto agli stakeholders, agli operatori portuali e alla cittadinanza, organizzato dall' Ente **portuale** di concerto con l' Istituto Troisi Ricerche, nell' ambito del processo di consultazione avviato per la redazione del Documento di Pianificazione Strategica di **Sistema Portuale** (DPSSP) e del Documento di Pianificazione Energetica Ambientale di **Sistema Portuale** (DPEASP). L' iniziativa si svolge in due distinte fasi: la prima a Bari, con specifico riguardo ai porti di Bari, Manfredonia e Barletta; la seconda a Brindisi, con specifico riguardo ai porti di Brindisi e Monopoli. Si tratta di un ulteriore step del percorso partecipativo avviato dall' Ente **portuale** di concerto con l' Istituto di ricerche, finalizzato a raccogliere opinioni e proposte di Istituzioni, cittadini e imprese relativamente al piano di sviluppo del porto della loro città; tali istanze verranno poi portate nei documenti di pianificazione, DPSSP e DPEASP, affinché entrambi i lavori risultino quanto più condivisi possibile e fortemente rispondenti alle esigenze del territorio.



AdSp MAM dibattito con gli stakeholders

Consultazione per la redazione del Dpssp e del Dpeasp

Redazione

BARI Importante iniziativa dell'AdSp MAM in collaborazione con l'Istituto Troisi Ricerche. Lunedì prossimo 9 Settembre alle ore 9.30 nella sede di Bari (piazzale C. Colombo 1), e alle ore 16.00 nella sede di Brindisi (piazza V. Emanuele II, 7) dell'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico meridionale, si svolgerà un incontro-dibattito aperto agli stakeholders, agli operatori portuali e alla cittadinanza. Come detto, l'iniziativa è organizzata dall'Ente portuale di concerto con l'Istituto Troisi Ricerche, nell'ambito del processo di consultazione avviato per la redazione del Documento di Pianificazione strategica di sistema portuale (Dpssp) e del Documento di Pianificazione energetica ambientale di sistema portuale (Dpeasp). L'iniziativa si svolge in due distinte fasi: la prima a Bari, con specifico riguardo ai porti di Bari, Manfredonia e Barletta; la seconda a Brindisi, con specifico riguardo ai porti di Brindisi e Monopoli. Si tratta di un ulteriore step del percorso partecipativo avviato dall'Ente portuale di concerto con l'Istituto di ricerche, finalizzato a raccogliere opinioni e proposte di Istituzioni, cittadini e imprese relativamente al piano di sviluppo del porto della loro città; tali istanze verranno poi portate nei documenti di pianificazione, Dpssp e Dpeasp, affinché entrambi i lavori risultino quanto più condivisi possibile e fortemente rispondenti alle esigenze del territorio.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo.it'. At the top, there is a navigation bar with 'MAM' logo, 'AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADACINI SRL', and 'Messaggero Marittimo.it'. Below the navigation bar, the article title 'AdSp MAM dibattito con gli stakeholders' is prominently displayed. The article text is partially visible, starting with 'BARI - Importante iniziativa dell'AdSp MAM in collaborazione con l'Istituto Troisi Ricerche...'. To the right of the article, there is a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' news items, including 'AdSp MAM dibattito con gli stakeholders', 'Sviluppi del porto di Piombino nei prossimi mesi', 'OK del ministero per Cio lavoratori del Porto canale Cagliari', 'Via allo Sportello tematico dei piloti', and 'Luzair Luxembourg vota a Firenze'.

Annuncio choc di Mittal: cassa integrazione prorogata per tre mesi Firmato il «salva Ilva»

Vito Fatiguso

BARI Tempo fa a Brindisi avrebbero fatto carte false per «accaparrarsi» parte del traffico merci di Taranto. Ma i tempi cambiano e l'ambientalismo, sospinto dall'epoca dei social, è (ri)diventato un asset centrale. Così l'oro nero, il carbone che porta i soldi, non è più di moda perché ci si sposta sul traffico green. Anche se spesso non ha l'impatto economico desiderato. «Anticipiamo pubblicamente che siamo assolutamente contrari - afferma Riccardo Rossi, sindaco di Brindisi - all'uso del nostro porto per lo scarico di altro carbone necessario ad alimentare la stabilimento di Arcelor Mittal. Brindisi ha già pagato un prezzo altissimo e ha avviato una fase di decarbonizzazione che non vogliamo si fermi. Non ci sembra neppure che sia accettabile, per una città che vuole puntare su passeggeri, crocieristi e merci "pulite", far scaricare il carbone proprio dove dovranno sbarcare i turisti. Senza contare l'inquinamento di centinaia di camion che da Brindisi dovranno raggiungere Taranto ogni giorno. Non credo sia questa l'opzione migliore per la nostra comunità». La vicenda è alquanto semplice: la multinazionale dell'acciaio, dopo il sequestro di alcune banchine del porto di Taranto, ha chiesto all'**Autorità di sistema portuale** del mare adriatico meridionale, guidata da Ugo Patroni Griffi, la possibilità di sbarcare a Brindisi fino a 30 mila tonnellate al giorno di carbone e materiale ferroso da trasportare negli altiforni con camion e tir. Una misura da attuare inizialmente per otto mesi, ma che non è escluso possa proseguire (soprattutto se dovesse risultare anche più conveniente). A tal fine l'**Autorità portuale** ha convocato una riunione per venerdì prossimo con i soggetti interessati (Comune, Provincia, Asl, Arpa) in modo da informare la comunità e recepirne le considerazioni finali. Perché la normativa sugli attracchi è chiara. Infatti, la banchina è pubblica e l'utilizzo, se fattibile e sicuro, non potrebbe essere bloccato. «Dico solo - conclude Rossi - che la città non può tornare indietro di trent'anni. Capisco che gli operatori portuali, già in difficoltà, vogliano acquisire lavoro, ma non si può crescere sempre e solo con il carbone. Dobbiamo avere un'altra sensibilità». Numeri alla mano il traffico merci di Brindisi è calato negli ultimi anni del 75%. Dai 10 milioni di tonnellate annue si è passati a poco meno di 2,5 milioni di tonnellate del 2018. E la gran parte delle merci è legata alla centrale Enel di Cerano che impiega proprio il carbone come alimentazione.



DOPO IL SEQUESTRO

Il carbone sbarcherà nel porto di Brindisi Ma il sindaco dice no

TARANTO. ArcelorMittal utilizzerà anche la banchina pubblica del porto di Brindisi per sbarcare le 30mila tonnellate giornaliere di carbone e minerali necessarie ad alimentare lo stabilimento siderurgico di Taranto. La decisione è stata presa dalla multinazionale dopo il sequestro del quarto sporgente del porto di Taranto, a seguito dell' incidente mortale verificatosi lo scorso 10 luglio, e la necessità di poter contare su una valida alternativa al molo polisetoriale utilizzato tramite un accordo trovato con l' azienda Italcave e, anche, evitare di dover rallentare le operazioni di sbarco delle navi mercantile, con conseguenti aumento di oneri per quel che riguarda gli stalli. Venerdì prossimo l' **Autorità portuale** dell' Adriatico, che ha competenza sul porto di Brindisi, ha indetto una riunione sulla vicenda, fermo restando che ArcelorMittal non ha bisogno di alcuna autorizzazione per utilizzare la banchina pubblica del porto di Brindisi, scalo nel quale può arrivare merce di ogni tipo - carbone compreso - e per ogni destinatario, ovviamente nel rispetto della normativa ambientale. «Anticipiamo pubblicamente che siamo assolutamente contrari - protesta però il sindaco di Brindisi, Riccardo Rossi - all' uso del nostro porto per lo scarico di altro carbone necessario ad alimentare l' ex Ilva. Brindisi ha già pagato un prezzo altissimo e ha avviato una fase di decarbonizzazione che non vogliamo si fermi». «Non ci sembra neppure che sia accettabile, per una città che vuole puntare su passeggeri, crocieristi e merci pulite - prosegue il primo cittadino - far scaricare il carbone proprio dove dovranno sbarcare i turisti. Senza contare l' inquinamento» di «centinaia di camion che da Brindisi dovranno raggiungere Taranto ogni giorno». In realtà, stando a quanto risulta alla «Gazzetta», ArcelorMittal utilizzerà il porto di Brindisi per scaricare soltanto minerale di ferro, affidando l' incarico ad una azienda di trasporto dotata di elettrocalamita per evitare ogni.



AMBIENTE CONVOCATA RIUNIONE Il sindaco ha anticipato la sua netta BANCHINE SEQUESTRATE A TARANTO

Carbone Arcelor Mittal nel porto di Brindisi Il sindaco Rossi insorge

Dopo il sequestro di alcune banchine del porto di Taranto, Arcelor Mittal ha chiesto la possibilità di sbarcare nel porto di Brindisi fino a 30mila tonnellate al giorno di carbone e materiale ferroso, che verrebbero poi trasportate in camion a Taranto. Lo rende noto il Comune di Brindisi, che fa sapere di averlo appreso dall' **Autorità portuale**, che ha indetto una riunione per venerdì. «Anticipiamo pubblicamente che siamo assolutamente contrari protesta il sindaco di Brindisi, Riccardo Rossi all' uso del nostro porto per lo scarico di altro carbone necessario ad alimentare l' ex Ilva. Brindisi ha già pagato un prezzo altissimo e ha avviato una fase di decarbonizzazione che non vogliamo si fermi». «Non ci sembra neppure che sia accettabile, per una città che vuole puntare su passeggeri, crocieristi e merci "pulite", far scaricare il carbone proprio dove dovranno sbarcare i turisti. Senza contare l' inquinamento» di «centinaia di camion che da Brindisi dovranno raggiungere Taranto ogni giorno». E subito dopo, ecco l' intervento di «Brindisi Bene Comune», il movimento del sindaco che «per coerenza, storia e impegno sostiene con convinzione la contrarietà espressa da Rossi». «La nostra città sta finalmente e faticosamente uscendo dalla schiavitù del carbone che per decenni ha condizionato questo territorio costretto a pagare un conto salatissimo sul piano ambientale e della salute e che adesso sta rivelando tutti gli effetti dopanti sull' economia, che nel tempo avevamo denunciato, con una triste stagione di vertenze e disoccupazione di ritorno spiegano -. Manifestiamo forte la volontà che non vi sia ulteriore carbone che arrivi nel nostro porto e transiti, attraverso il nostro territorio, su decine e decine di camion. La nostra visione di città è differente, e stiamo cercando di costruirla faticosamente». E ancora: «Non abbiamo alcun interesse che Arcelor Mittal utilizzi i nostri spazi a servizio del carbone per le attività dell' Ilva. Abbiamo condiviso con i nostri amici tarantini numerose battaglie sul campo, contro le industrie impattanti che attanagliano le nostre realtà e non abbiamo intenzione, quindi, di divenire lo strumento per perpetrare ulteriori danni ai nostri territori. Pensare di condannare ancora una volta il nostro porto e quindi la nostra città ad un pericoloso ritorno al carbone - concludono - vuol dire minare irrimediabilmente ogni possibilità di sviluppo e crescita. Vuol dire colpire il presente ed il futuro. Non lo consentiremo, ci opporremo sostenendo il Sindaco e la nostra Amministrazione in ogni sede».



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

A DARNE NOTIZIA IL SINDACO ZACCARIA: «SI TRATTA DI UN' OPERA FONDAMENTALE PER SAVELLETRI E TUTTI GLI OPERATORI»

Porto, chiesti 3,8 milioni per dragaggio

L'istanza è stata formulata dal Comune alla Regione per il completamento degli interventi

FASANO. Dragaggio del **porto** di Savelletri: il Comune ha chiesto alla Regione 3 milioni e 800mila euro per completare gli interventi di pulizia dei fondali dell' approdo. Si tratta - questo è fuori di ogni dubbio - di un' opera fondamentale per i lavoratori di Savelletri, prima di tutto i pescatori ma anche ristoratori e commercianti, che possono prevedere già nel medio termine un utilizzo pieno di tutta l' area portuale. A dare la notizia della «candidatura» di Fasano ad ottenere i fondi regionali è stato, nei giorni scorsi, il sindaco Francesco Zaccaria. Come sempre, il primo cittadino ha usato il suo profilo Facebook per comunicare l' iniziativa intrapresa dalla sua giunta. «Abbiamo presentato agli uffici competenti della Regione Puglia - si legge nel post a firma di Zaccaria - la domanda per lo stanziamento necessario a completare il dragaggio del **porto** di Savelletri: tre milioni e ottocentomila euro per compiere un' opera strategica per la pesca e per il turismo. Non è mai facile rispettare tutte le richieste della burocrazia, nemmeno per noi: la domanda arriva infatti al termine di una progettazione esecutiva estremamente complessa, richiesta dal bando regionale, e corredata da altri documenti di elaborata preparazione, per la quale ringrazio tutta la struttura tecnica del Comune. In caso di finanziamento dovremo preparare una gara d' ap palto molto articolata. Siamo sicuri però che il **porto** di Savelletri possa finalmente rinascere a nuova vita, grazie al dragaggio e ad un altro provvedimento - cardine: il piano regolatore del **porto**, che Fasano non ha mai avuto e che garantirà una gestione ordinata e uno sviluppo delle attività portuali e retroportuali». Adesso si tratta solo di aspettare i tempi necessari per l' esame della pratica per sapere se l' istanza presentata dal Comune di Fasano sarà ammessa a finanziamento.

VI VALLE D'IPERLA
FASANO RAPINA UN AVVOCATO VA VIA COL TELEFONINO
Il professionista fu scambiato per un carabinieri

FASANO NUOVO OSPEDALE, LAVORI NEI TEMPI GIUSTI
Il Consiglio di Stato mette fine al contenzioso sancendo la legittimità della gara d'appalto

FASANO PORTO, CHIESTI 3,8 MILIONI PER DRAGAGGIO
L'istanza è stata formulata dal Comune alla Regione per il completamento degli interventi

Nel porto il carbone per l' ex Ilva E il sindaco respinge la richiesta

Il trasferimento previsto su camion lungo la superstrada 7 Per venerdì prossimo convocata in Comune una riunione d'urgenza Arcelor alla ricerca di altri approdi dopo il sequestro della banchina di Taranto

ROBERTA GRASSI

Ritorno al carbone? No grazie. Il sindaco di Brindisi, Riccardo Rossi, ha manifestato la propria netta contrarietà a una richiesta che egli stesso ha voluto rendere nota: Arcelor Mittal, ex Ilva, intenderebbe sbarcare attraverso un operatore portuale 30mila tonnellate di carbone e di materiale ferroso al giorno in altri porti, tra cui quello di Brindisi, non potendo utilizzare le banchine del IV sporgente del porto di Taranto, sotto sequestro dopo un incidente con la gru costato la vita a un operaio. A quanto riferito da Rossi la comunicazione dell'azienda è giunta all'**Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale che l'ha girata a palazzo di città e che ha convocato per venerdì prossimo una riunione. Il minerale, movimentato a Costa morena, dovrebbe essere poi trasportato a Taranto con camion, quindi su strada. «Anticipiamo pubblicamente che siamo assolutamente contrari ha dichiarato il sindaco Riccardo Rossi - all'uso del nostro porto per lo scarico di altro carbone necessario ad alimentare l' ex Ilva. Brindisi ha già pagato un prezzo altissimo ed ha avviato una fase di decarbonizzazione che non vogliamo si fermi. Non pensiamo che si debba riaprire un' altra stagione in cui il carbone sia protagonista». Le motivazioni sono chiare: prima di tutto ci sono le questioni ambientali, molto a cuore al primo cittadino di Brindisi il cui percorso politico è stato segnato dalle battaglie ambientaliste, con particolare al riferimento al carbone. C'è poi un altro punto importante, legato al precedente: il futuro della città, che si immagina sì industriale, ma anche e soprattutto improntato sul turismo e sulla ricettività. «Non ci sembra neppure che sia accettabile va avanti Rossi - per una città che vuole puntare su passeggeri, crocieristi e merci pulite, far scaricare il carbone proprio dove dovranno sbarcare i turisti. Senza contare l' inquinamento e le condizioni ambientali che potrebbero provocare centinaia di camion che da Brindisi dovranno raggiungere Taranto ogni giorno». La posizione dell' Authority non è al momento chiara. Il percorso di decarbonizzazione che sta compiendo è invece storia parzialmente scritta. L' iter è stato avviato da Enel, proprietaria della centrale termoelettrica Federico II. La data limite per la riconversione a gas dell' impianto di Cerano è stata fissata nel 2025. Le procedure sono in atto, si tratta di un percorso condiviso. E di una deadline, quella del 2025, che potrebbe essere suscettibile di variazioni solo nel caso in cui dovessero esserci degli intoppi o dei problemi burocratici. L' intenzione è quella di dire addio per sempre al carbone, combustibile fossile che ha segnato la storia di Brindisi e il cui utilizzo è già nettamente diminuito negli ultimi anni. Viene trasportato nei carbonifici, coperti, attraverso 13 chilometri di nastro trasportatore. Arriva alla centrale di Cerano che tuttavia non è più così attiva come un tempo. Nel porto si sono movimentate 2 milioni e mezzo di tonnellate di minerale nel 2018, quando in passato si erano raggiunte quote molto più alte, anche 8 milioni. Appare scontato, dalle richieste fatte, che la soluzione di Arcelor Mittal, che probabilmente intende sondare la disponibilità di più porti oltre a quello di Brindisi, sarebbe solo temporanea. Dalla durata di qualche mese. Ma è altrettanto inequivocabile la posizione dell' amministrazione comunale che non



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

intende assolutamente fornire il proprio assenso. Il Comune ha ricevuto la nota dell' **Autorità portuale**, alla quale era stata destinata l' istanza dell' azienda che si occupa della movimentazione del combustibile e parteciperà all' incontro fissato per dopodomani. Il sindaco, prima di esplicitare la propria opinione una volta seduto al tavolo istituzionale, ha deciso di sollevare il polverone. Un no netto, il suo, e a quanto pare non negoziabile. Mai più carbone, a Brindisi, senza deroghe: tenuto conto, tra l' altro, che laddove attraccano le carboniere sostano anche le navi da crociera che fanno scalo nel bel porto del basso Adriatico.

Lo sbarco dovrebbe durare 30 settimane. Per il fabbisogno di 30mila tonnellate al giorno si cercano più scali IL PIANO

«Quattro carboniere al mese per superare l' emergenza» La società scrive all' Authority

La capacità attuale nella città jonica non assicura i livelli produttivi Le operazioni avverranno in linea con gru, tramogge, direttamente su tir chiusi e a tenuta stagna

Quattro o cinque giorni a nave, con 4 carboniere al mese. Durante la sosta delle navi da crociera stop alle operazioni di scarico del carbone. Tutto ciò per un periodo di 6 - 8 mesi. E' quanto prospettato dalla Sir servizi individuali, nella richiesta di benestare tecnico per attività portuali di sbarco carbone fossile indirizzata all' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale lo scorso 28 agosto. La scrivente impresa si legge nella nota opera regolarmente nel porto di Brindisi nell' attività di imbarco e sbarco di rinfuse solide polverulente, quali ceneri, gessi, carbone, concimi e per la movimentazione di suddette merci possiede attrezzatura innovativa ed evoluta dal punto di vista ambientale, nella mitigazione degli impatti ambientali. Specifica Sir che il rispetto e la tutela dell' ambiente è tra le nostre attività principali, nonché la nostra specializzazione aziendale. E qui il punto più rilevante: Arcelor Mittal Italia Spa, stabilimento di Taranto, a seguito del sequestro delle banchine del quarto sporgente, ha già appaltato ad altre imprese portuali tarantine lo sbarco di materie prime e ciò nonostante la capacità di sbarco giornaliera non è sufficiente ad assicurare livelli produttivi seppur ridotti dello stabilimento. Il committente ha rappresentato la necessità inderogabile è ancora riportato di assicurare allo stabilimento un rateo giornaliero di sbarco di materie prime, tra le quali carbone fossile, minerale di ferro, pellet, almeno di 30mila tonnellate. In virtù di tali quantitativi, quindi, l' Arcelor Mittal ha individuato anche il porto di Brindisi quale infrastruttura necessaria a conseguire tale obiettivo minimo. Anche e non solo, dunque. Si specifica infine che tutte le operazioni di sbarco avverranno in linea con gru, tramogge, direttamente su camion dotati di **sistema** di copertura retrattile integrale e a tenuta stagna, che si dirigeranno direttamente allo stabilimento in questione. Da qui la convocazione del tavolo tecnico con una lunga e dettagliata nota indirizzata dall' **Autorità di sistema portuale** alla Capitaneria di porto, alla Provincia, al Comune, al Dipartimento di prevenzione della Asl, all' Arpa Puglia, ai vigili del fuoco, e all' Ufficio di sanità marittima e aerea. Si ritiene utile precisare scrive l' **Authority** che in attuazione delle decisioni assunte nel 2005, nel porto di Brindisi sono attive due centraline per la rilevazione del Pm10, una collocata presso la banchina di Costa morena Diga, molo Enel, e l' altro presso il terminal passeggeri, quest' ultima in grado di misurare anche i Pm 2,5. Peraltro: I dati raccolti e validati da Arpa Puglia nel corso di questi anni non hanno evidenziato problematiche rispetto ai parametri di legge, se non in qualche caso, comunque sporadico, spesso attribuibile a eventi atmosferici più che alle operazioni portuali. Si fa il punto sugli sforamenti per poi fissare la riunione al fine di valutare la possibilità di concedere il nulla osta richiesto per lo sbarco di navi con carico di carbone alla banchina di Costa Morena Est oppure Testata Nord.



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

R.Gra.

Bbc: «Già pronti a opporci Non lo consentiremo mai»

I rappresentanti di Brindisi Bene Comune annunciano battaglia

«Ci opporremo in ogni sede. Brindisi Bene Comune per coerenza, storia e impegno sostiene con convinzione la contrarietà espressa dal sindaco Riccardo Rossi rispetto alla possibilità che nel nostro porto sbarchi e si smisti il carbone per l' ArcelorMittal (ex Ilva) di Taranto». Così il gruppo di maggioranza fa quadrato attorno al no del primo cittadino. Una posizione scontata, seppure espressa con forza: «La nostra città sta finalmente e faticosamente uscendo dalla schiavitù del carbone che per decenni ha condizionato questo territorio costretto a pagare un conto salatissimo sul piano ambientale e della salute e che adesso sta rivelando tutti gli effetti dopanti sull' economia, che nel tempo avevamo denunciato, con una triste stagione di vertenze e disoccupazione di ritorno». Da qui i dubbi dei rappresentanti di Bbc: «Manifestiamo forte la volontà che non vi sia ulteriore carbone che arrivi nel nostro porto e transiti, attraverso il nostro territorio, su decine e decine di camion. La nostra visione di città è differente, e stiamo cercando di costruirla faticosamente». E aggiungono: «Non abbiamo alcun interesse che Arcelor Mittal utilizzi i nostri spazi a servizio del carbone per le attività dell' ex Ilva. Abbiamo condiviso con i nostri amici tarantini numerose battaglie sul campo, contro le industrie impattanti che attanagliano le nostre realtà e non abbiamo intenzione, quindi, di divenire lo strumento per perpetrare ulteriori danni ai nostri territori». In coda, l' affondo: «Pensare di condannare ancora una volta il nostro porto e quindi la nostra città ad un pericoloso ritorno al carbone vuol dire minare irrimediabilmente ogni possibilità di sviluppo e crescita. Vuol dire colpire il presente ed il futuro. Non lo consentiremo».

BRINDISI CRONACA

Bbc: «Già pronti a opporci Non lo consentiremo mai»

I rappresentanti di Brindisi Bene Comune annunciano battaglia

Il sindaco Riccardo Rossi ha annunciato che il porto di Brindisi sarà utilizzato per lo smistamento del carbone per l' ArcelorMittal di Taranto. I rappresentanti di Brindisi Bene Comune (Bbc) hanno annunciato la loro contrarietà e l'intenzione di opporsi in ogni sede. Il gruppo di maggioranza ha fatto quadrato attorno al no del primo cittadino. Una posizione scontata, seppure espressa con forza: «La nostra città sta finalmente e faticosamente uscendo dalla schiavitù del carbone che per decenni ha condizionato questo territorio costretto a pagare un conto salatissimo sul piano ambientale e della salute e che adesso sta rivelando tutti gli effetti dopanti sull' economia, che nel tempo avevamo denunciato, con una triste stagione di vertenze e disoccupazione di ritorno». Da qui i dubbi dei rappresentanti di Bbc: «Manifestiamo forte la volontà che non vi sia ulteriore carbone che arrivi nel nostro porto e transiti, attraverso il nostro territorio, su decine e decine di camion. La nostra visione di città è differente, e stiamo cercando di costruirla faticosamente». E aggiungono: «Non abbiamo alcun interesse che Arcelor Mittal utilizzi i nostri spazi a servizio del carbone per le attività dell' ex Ilva. Abbiamo condiviso con i nostri amici tarantini numerose battaglie sul campo, contro le industrie impattanti che attanagliano le nostre realtà e non abbiamo intenzione, quindi, di divenire lo strumento per perpetrare ulteriori danni ai nostri territori». In coda, l' affondo: «Pensare di condannare ancora una volta il nostro porto e quindi la nostra città ad un pericoloso ritorno al carbone vuol dire minare irrimediabilmente ogni possibilità di sviluppo e crescita. Vuol dire colpire il presente ed il futuro. Non lo consentiremo».

«Stop alla stagione dei fossili inquinanti Siamo già impegnati a progettare altro»

Il primo cittadino spiega le ragioni del diniego alla richiesta di "Mittal"

Il sindaco Riccardo Rossi ha annunciato che il porto di Brindisi sarà utilizzato per lo smistamento del carbone per l' ArcelorMittal di Taranto. Il primo cittadino spiega le ragioni del diniego alla richiesta di "Mittal".

Il sindaco Riccardo Rossi ha annunciato che il porto di Brindisi sarà utilizzato per lo smistamento del carbone per l' ArcelorMittal di Taranto. Il primo cittadino spiega le ragioni del diniego alla richiesta di "Mittal".

«Stop alla stagione dei fossili inquinanti Siamo già impegnati a progettare altro»

Il primo cittadino spiega le ragioni del diniego alla richiesta di Mittal

NICOLA QUARANTA

«Brindisi non merita altro carbone. Continuiamo a pagare un prezzo già molto alto alla centrale elettrica, figuriamoci se possiamo farci carico anche del combustibile fossile destinato all' ex Ilva. Un' ipotesi sulla quale non siamo disposti neppure a discutere». Il sindaco Riccardo Rossi rigetta al mittente ogni richiesta di collaborazione. E chiude il porto: alle navi carboniere, per intenderci. **Sindaco, nel porto di Brindisi sbarcheranno o no, dunque, 30mila tonnellate al giorno di carbone e materiale ferroso destinate poi ad essere trasportate con camion a Taranto?** «Mi auguro proprio di no. Nel senso che Comune e Provincia si opporranno con fermezza di fronte a un' ipotesi simile, che non intendiamo prendere in alcun modo in considerazione». **Come è maturata la richiesta?** «In seguito al sequestro di alcune banchine del porto di Taranto, mi è giunto l' invito a confrontarmi con un operatore portuale incaricato di gestire l' attività di sbarco e trasporto del carbone, per verificare la disponibilità dello scalo di Brindisi. Inizialmente si è parlato di 30mila tonnellate di carbone giorno, poi di un traffico non superiore ai 7mila. Ma non cambia la sostanza. Né la nostra posizione. Diciamo no. Punto». **Temete il via vai di mezzi?** «Assolutamente. Circa 300 camion che ogni giorno dovrebbero partire da Brindisi per Taranto. Per noi è improponibile». **E dove, secondo le previsioni e le richieste, dovrebbero approdare le navi cargo cariche di carbone?** «In un molo contiguo all' attracco delle navi da crociera. Si comprende bene che l' operazione non è fattibile, sebbene abbiano garantito che l' attività di trasporto del carbone verrebbe interrotta nei giorni concordati per l' arrivo dei crocieristi. Ovviamente il nodo, per quanto ci riguarda, va ben oltre». Andiamo oltre, appunto. **Perché un no secco, dunque?** «Al di là che non è neppure accettabile, per una città che vuole puntare su passeggeri, crocieristi e merci pulite, far scaricare il carbone proprio dove dovranno sbarcare i turisti. Non possiamo non tenere conto dell' inquinamento e dei danni ambientali che potrebbero provocare ogni giorno centinaia di camion lungo il tragitto da Brindisi a Taranto. Ripeto, Brindisi ha già pagato un prezzo altissimo ed ha avviato una fase di decarbonizzazione che non vogliamo si fermi. E che vorremmo chiudere entro il 2025. Non pensiamo che si debba riaprire un' altra stagione in cui il carbone sia protagonista. Seppure per un breve periodo».



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

Già, i tempi. Si è parlato anche di questo? «La disponibilità è stata richiesta per otto mesi. Ma a parte che nessuno può davvero prevedere tempi certi, noi siamo orientati a progettare altro: attività compatibili con l' ambiente. Il resto vorremmo cominciare a lasciarcelo alle spalle». **Si è già confrontato con il presidente dell' Autorità di Sistema Ugo Patroni Griffi?** «No. Ci sarà un incontro, neppure una conferenza di servizi. E i nostri tecnici presenteranno una relazione che conterrà le ragioni del nostro diniego». **E il sindaco di Taranto Rinaldo Melucci lo ha sentito?** «Sì, mi ha chiamato. Una telefonata cordiale. Ho spiegato che non diciamo no a Taranto, ma difendiamo semplicemente il diritto della nostra città a chiudere per sempre la stagione del carbone». **Pareri vincolanti quelli del Comune e della Provincia?** «Non tenerne conto sarebbe gravissimo».

Pianificazione del sistema portuale Confronto-dibattito a Bari e Brindisi

Lunedì prossimo alle ore 16 nella sede di Brindisi dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale, si svolgerà un incontro-dibattito aperto agli stakeholders, agli operatori portuali e alla cittadinanza, organizzato dall' Ente **portuale** in accordo con l' istituto Troisi Ricerche, nell' ambito del processo di consultazione avviato per la redazione del Documento di Pianificazione Strategica di **Sistema Portuale** (Dpssp) e del Documento di Pianificazione Energetica Ambientale di **Sistema Portuale** (Dpeasp). L' iniziativa si svolge in due distinte fasi: la prima a Bari, con specifico riguardo ai porti di Bari, Manfredonia e Barletta; la seconda a Brindisi, con specifico riguardo ai porti di Brindisi e Monopoli. Si tratta di un ulteriore step del percorso partecipativo avviato dall' Ente **portuale** di concerto con l' Istituto di ricerche, finalizzato a raccogliere opinioni e proposte di Istituzioni, cittadini e imprese relativamente al piano di sviluppo del porto della loro città; tali istanze verranno poi portate nei documenti di pianificazione, Dpssp e Dpeasp, affinché entrambi i lavori risultino quanto più condivisi possibile e fortemente rispondenti alle esigenze del territorio.

Brindisi Report

Brindisi

Il carbone per l' ex Ilva a Brindisi: Rossi si oppone a prescindere

Il sindaco dice no all' Autorità di sistema portuale, che ha convocato il Comune per venerdì. "Trentamila tonnellate al giorno? La città ha già dato". Le banchine di Taranto di Arcelor Mittal sotto sequestro dopo il crollo delle gru del 10 luglio scorso

MARCELLO ORLANDINI

BRINDISI - Sbarco del carbone per l' acciaieria Arcelor Mittal di Taranto (ex Ilva) nel porto di Brindisi? Dice subito no il sindaco Riccardo Rossi, di fronte alla comunicazione giunta dall' **Autorità di sistema portuale** del Mare Adriatico Meridionale, che ha convocato per venerdì una riunione. Si tratterebbe di valutare ed accogliere una richiesta del colosso siderurgico indiano che dai giorni successivi al crollo in mare di una gru e alla caduta di altre due sul quarto sporgente del porto tarantino, riservato allo sbarco e alla movimentazione del carbone e dei minerali, tragedia avvenuta durante una bufera il 10 luglio scorso, con la morte di un operaio, si è vista sequestrare quelle banchine. L' acciaieria senza banchine dopo crollo delle gru Arcelor Mittal, dice Rossi, ha bisogno di sbarcare a Brindisi 30mila tonnellate al giorno di coke e materiale ferroso, che sarebbe trasportato poi all' acciaieria con i camion. Uno scenario già noto a Brindisi, anche dopo l' installazione al molo Enel di Costa Morena Est degli scaricatori automatici, dato che il traffico di camion continuò sia pure in maniera più ridotta, e dato che con quel **sistema** veniva alimentata anche la centrale Edipower, ora A2A, sino alla sua chiusura, con lo sbarco del carbone sull' altro sporgente. La dispersione di polveri di carbone era elevata. Costa Morena Est già al servizio dell' operazione Tap C' è anche un secondo aspetto della questione: l' Adsp del Mare Adriatico Meridionale di fatto utilizzerebbe il porto di Brindisi come sito di servizio per altre attività: non va dimenticato che sempre a Costa Morena Est da tre anni vengono sbarcati i segmenti di condotta per il gasdotto Tap, occupando aree che potrebbero essere impiegate per le merci; con il carbone per Arcelor Mittal, che non si riesce a collocare nel porto di Taranto, questa tendenza ne uscirebbe confermata, senza alcuna considerazione per i problemi ambientali di Brindisi. A Taranto solo il quarto sporgente e il molo polisettoriale hanno fondali idonei per le grandi navi portarinfuse, ma il polisettoriale doveva essere concesso al gruppo turco sta per essere concessa al gruppo turco Yilport, e la rimozione dei sigilli alle banchine del quarto sporgente è legata ai tempi delle indagini sul crollo delle gru e la morte dell' operaio. Probabilmente non è stato neppure risolutivo l' accordo tra Arcelor Mittal e un' altra società terminalista tarantina per l' uso di un altro sito **portuale**. I dettagli dell' operazione La richiesta all' authority è stata fatta dalla società Sir Servizi Industriali che già opera nel porto di Brindisi. Eccone le parti salienti: "Arcelor Mittal Italia Spa, stabilimento di Taranto, a seguito del sequestro delle banchine del Quarto Sporgente ha già appaltato ad altre imprese portuali tarantine lo sbarco di materie prime e ciononostante la capacità di sbarco giornaliera non è sufficiente ad assicurare livelli produttivi seppur ridotti dello stabilimento", scrive Sir. "Considerato che lo stabilimento Arcelor Mittal ha rilevanza non solo nazionale, il committente ha rappresentato attraverso il proprio management la necessità inderogabile di assicurare allo stabilimento un rateo giornaliero di sbarco di materie prime (tra le quali carbone fossile, minerale di ferro, pellets ecc.) di almeno 30.000 tonnellate. In virtù di tali quantitativi l' Arcelor Mittal ha individuato anche il porto di Brindisi quale infrastruttura necessaria a conseguire tale obiettivo minimo". "L' impiego delle banchine sarà di circa 4/5 giorni a nave con un numero di circa 4 navi al mese. Durante la sosta delle navi da crociera le operazioni di scarica verranno interrotte. Si rappresenta che la scrivente è stata inoltre interessata per lo sbarco oltre che di alcune navi con minerale ferroso, anche del probabile sbarco, nel prossimo periodo di 6 - 8 mesi, di alcune navi con carico di carbone fossile. All' uopo, ci

immobiliare.it La tua casa a Brindisi CERCA

BRINDISIREPORT Attualità

Attualità

Il carbone per l'ex Ilva a Brindisi: Rossi si oppone a prescindere

Il sindaco dice no all'Autorità di sistema portuale, che ha convocato il Comune per venerdì. "Trentamila tonnellate al giorno? La città ha già dato". Le banchine di Taranto di Arcelor Mittal sotto sequestro dopo il crollo delle gru del 10 luglio scorso

Notizie Brindisi

I più letti di oggi

Arrivato solo Brindisi-Milano, dalla 22 Ore, passeggeri trattenuti in sbarco

Escluso sbarco la nave polidocile nella zona portuale di Brindisi

La compagnia assicurativa, la nave e la nave

La vittima del naufragio: l'operaio che è morto

BRINDISI - Sbarco del carbone per l'acciaieria Arcelor Mittal di Taranto (ex Ilva) nel porto di Brindisi? Dice subito no il sindaco Riccardo Rossi, di fronte alla comunicazione giunta dall'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale, che ha convocato per venerdì una riunione. Si tratterebbe di valutare ed accogliere una richiesta del colosso siderurgico indiano che dai giorni successivi al crollo in mare di una gru e alla caduta di

unicef

Brindisi Report

Brindisi

preme precisare che tutte le attività di sbarco avverranno in linea con gru, tramogge, direttamente su camion dotati di **sistema** di copertura retrattile integrale, e a tenuta stagna, che si dirigeranno direttamente allo stabilimento in questione". Per lo sbarco del carbone, Sir chiede all' **Autorità** di **sistema portuale** "di poter valutare con cortese massima urgenza la possibilità di consentire presso la banchina di Costa Morena Est e Costa Morena Testata Nord con la scrupolosa osservazione delle prescrizioni di cui all' ordinanza 05/2005, lo sbarco della merce in questione che come detto sarà sbarcata in linea senza alcuna sosta o deposito intermedio in porto". L' opposizione netta del sindaco "A seguito del sequestro di alcune banchine del porto di Taranto, la Arcelor Mittal ha chiesto la possibilità di sbarcare nel porto di Brindisi fino a 30 mila tonnellate al giorno di carbone e materiale ferroso che verrebbero poi trasportate con camion a Taranto. Questa comunicazione è giunta al Comune di Brindisi dall' **Autorità** di **sistema portuale** del Mar Adriatico Meridionale che ha convocato per venerdì una riunione", annuncia il sindaco Riccardo Rossi. "Anticipiamo pubblicamente che siamo assolutamente contrari - dichiara Rossi - all' uso del nostro porto per lo scarico di altro carbone necessario ad alimentare l' ex Ilva. Brindisi ha già pagato un prezzo altissimo ed ha avviato una fase di decarbonizzazione che non vogliamo si fermi. Non pensiamo che si debba riaprire un' altra stagione in cui il carbone sia protagonista". Rapporti -Comune-Autorità a rischio Si rischia quindi un aggravamento dei rapporti tra Comune di Brindisi e **Autorità** di **sistema portuale**, già freddi per la questione del molo a briccole destinato alle navi ro-ro a Costa Morena Ovest. Ma questa volta di mezzo ci sono questioni ben diverse: "Non ci sembra neppure che sia accettabile, per una città che vuole puntare su passeggeri, crocieristi e merci pulite, far scaricare il carbone proprio dove dovranno sbarcare i turisti. Senza contare l' inquinamento e le condizioni ambientali che potrebbero provocare centinaia di camion che da Brindisi dovranno raggiungere Taranto ogni giorno". Quindi Rossi è già sul piede di guerra, e se l' **authority** vorrà forzare la mano insorgeranno tensioni a non finire. Nel porto di Brindisi negli ultimi anni oltre al calo netto della movimentazione del carbone dato il ridimensionamento della produzione della centrale di Cerano, si sta manifestando un calo anche nelle merci in colli e di altri prodotti. I temi da affrontare dunque sono altri - incluso quello del molo a briccole per rafforzare la sicurezza degli ormeggi dei traghetti - e il progetto di sbarcare a cielo aperto il carbone per Arcelor Mittal sconvolge ogni trattativa in corso. Insomma, non si può imporre questa operazione alla città e poi convocare incontri come quello delle ore 16 del 9 settembre, dove l' **Autorità** di **Sistema Portuale** del Mare Adriatico Meridionale terrà un "incontro-dibattito aperto agli stakeholders, agli operatori portuali e alla cittadinanza, organizzato dall' Ente **portuale** di concerto con l' Istituto Troisi Ricerche, nell' ambito del processo di consultazione avviato per la redazione del Documento di Pianificazione Strategica di **Sistema Portuale** (Dpssp) e del Documento di Pianificazione Energetica Ambientale di **Sistema Portuale** (Dpeasp)", in cui si chiede che "entrambi i lavori risultino quanto più condivisi possibile e fortemente rispondenti alle esigenze del territorio".

Brindisi Report

Brindisi

Il sindaco Rossi dice no al carbone di Taranto nel porto di Brindisi

BRINDISI - L'operazione proposta da Arcelor Mittal, che ha le banchine del quarto sporgente del **porto** di Taranto sotto sequestro dal mese di luglio dopo il crollo di tre gru dovuto a un fortunale, con la perdita di una vita umana, di sbarcare a **Brindisi** 30mila tonnellate di carbone al giorno, trova l'immediata opposizione per motivi ambientali del sindaco Riccardo Rossi.

The image is a screenshot of a video player interface. At the top, it says "BRINDISIREPORT" and "video". Below this, there is a video thumbnail showing two children with the text "love has no labels". The main video frame shows a man speaking, with the title "Il sindaco Rossi dice no al carbone di Taranto nel porto di Brindisi" overlaid on the right. Below the video frame, there is a social media share button for Facebook and a small video player. The text below the video frame reads: "BRINDISI - L'operazione proposta da Arcelor Mittal, che ha le banchine del quarto sporgente del porto di Taranto sotto sequestro dal mese di luglio dopo il crollo di tre gru dovuto a un fortunale, con la perdita di una vita umana, di sbarcare a a Brindisi 30mila tonnellate di carbone al giorno, trova l'immediata opposizione per motivi ambientali del sindaco Riccardo Rossi." At the bottom, there are tags for "carbone", "politica", "porto", and "libero", and a section for "Video popolari". On the right side, there are two blue boxes with the UNICEF logo.

La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Taranto)

Taranto

A DARNE NOTIZIA IL SINDACO ZACCARIA: «SI TRATTA DI UN' OPERA FONDAMENTALE PER SAVELLETRI E TUTTI GLI OPERATORI»

Porto, chiesti 3,8 milioni per dragaggio

L'istanza è stata formulata dal Comune alla Regione per il completamento degli interventi

FASANO. Dragaggio del **porto** di Savelletri: il Comune ha chiesto alla Regione 3 milioni e 800mila euro per completare gli interventi di pulizia dei fondali dell' approdo. Si tratta - questo è fuori di ogni dubbio - di un' opera fondamentale per i lavoratori di Savelletri, prima di tutto i pescatori ma anche ristoratori e commercianti, che possono prevedere già nel medio termine un utilizzo pieno di tutta l' area portuale. A dare la notizia della «candidatura» di Fasano ad ottenere i fondi regionali è stato, nei giorni scorsi, il sindaco Francesco Zaccaria. Come sempre, il primo cittadino ha usato il suo profilo Facebook per comunicare l' iniziativa intrapresa dalla sua giunta. «Abbiamo presentato agli uffici competenti della Regione Puglia - si legge nel post a firma di Zaccaria - la domanda per lo stanziamento necessario a completare il dragaggio del **porto** di Savelletri: tre milioni e ottocentomila euro per compiere un' opera strategica per la pesca e per il turismo. Non è mai facile rispettare tutte le richieste della burocrazia, nemmeno per noi: la domanda arriva infatti al termine di una progettazione esecutiva estremamente complessa, richiesta dal bando regionale, e corredata da altri documenti di elaborata preparazione, per la quale ringrazio tutta la struttura tecnica del Comune. In caso di finanziamento dovremo preparare una gara d' ap palto molto articolata. Siamo sicuri però che il **porto** di Savelletri possa finalmente rinascere a nuova vita, grazie al dragaggio e ad un altro provvedimento - cardine: il piano regolatore del **porto**, che Fasano non ha mai avuto e che garantirà una gestione ordinata e uno sviluppo delle attività portuali e retroportuali». Adesso si tratta solo di aspettare i tempi necessari per l' esame della pratica per sapere se l' istanza presentata dal Comune di Fasano sarà ammessa a finanziamento.



L'Avvisatore Marittimo

Taranto

IL RILANCIO DELLO SCALO IONICO

Taranto, da settembre parte la manutenzione delle gru

Prete: «Ancora pochi documenti e la concessione di Yilport avrà piena esecutività». A gennaio si parte con i traffici

TARANTO. «Attendiamo gli ultimi documenti da Yilport per dare piena efficacia ed esecutività alla concessione per il Molo Polisettoriale al gruppo turco, dopodiché, ai primi di settembre, procederemo alla consegna delle aree». Lo annuncia ad Agi il presidente dell'Autorità di sistema Portuale del Mar Ionio, con base il porto di Taranto, Sergio Prete. La concessione a Yilport, rammenta Prete, è stata rilasciata a fine luglio, «tuttavia per renderla operante ci vogliono ancora alcuni documenti da parte del gruppo che userà l'infrastruttura portuale, documenti che all'atto della firma non c'erano. Stanno arrivando, dopodiché possiamo passare alla consegna delle aree». Prete annuncia che Yilport partirà con la manutenzione delle prime quattro gru e via via, con tempi più gradual, procederà agli interventi di rimessa a punto su tutte le altre. La previsione è fare questa attività manutentiva da settembre a dicembre, assorbendo una prima quota di personale ex Evergreen, ora in carico all'agenzia per il Lavoro portuale, in modo da partire con il primo traffico merci a gennaio 2020. Yilport, 13esimo gruppo mondiale nel settore dei terminal, ha ottenuto una concessione di 49 anni rilasciata dall'Adsp, e si insedia su una banchina la cui lunghezza è di 1.900 metri, che negli ultimi anni è stata sottoposta a lavori di ampliamento costati circa 70 milioni di fondi pubblici. Il Molo Polisettoriale è l'infrastruttura di punta del porto di Taranto. Il calendario di Yilport prevede che per un periodo che va dai tre ai sei mesi si faccia la rimessa in opera delle gru e delle attrezzature ex Evergreen installate sul molo. Con l'attività si vuole partire a gennaio prossimo. Nel frattempo si discuterà con i sindacati il riassorbimento graduale dei circa 480 addetti ex Taranto container terminal (la società usata da Evergreen, poi messa in liquidazione a giugno 2015). Personale passato da una sequenza di ammortizzatori sociali e ora in carico all'agenzia per il lavoro Portuale, lo strumento ideato dal governo a fine 2016 per gestire la crisi degli scali di trasbordo di Taranto, Gioia Tauro e Cagliari. Merci varie e container: questo riporterà Yilport a Taranto. Il progetto prevede che si movimentino 100200 mila teu all'anno per arrivare a un milione di teu entro cinque anni e poi spingersi a 2,5 milioni, la capacità massima dell'infrastruttura. «Mittal fino a ottobre» «Attraverso i mezzi e il personale dell'impresa Italcave, ArcelorMittal sta continuando ad utilizzare il Molo Polisettoriale del porto per lo scarico delle materie prime che servono alla produzione del siderurgico aggiunge Prete. Da quello che so, ArcelorMittal il mese scorso ha chiesto di poter usare il Polisettoriale sino a ottobre. Si tratta però di vedere se nel frattempo riuscirà ad ottenere il dissequestro e l'agibilità del quarto sporgente portuale che appartiene all'azienda. È qui, infatti, prima dell'incidente mortale di metà luglio, causato da una tromba d'aria, che ArcelorMittal scaricava dalle navi i minerali per gli altiforni». Spostando poi il discorso su un piano più generale che attiene il porto, Prete afferma che «bisognerà anche vedere quali saranno le decisioni di ArcelorMittal circa il futuro dello stabilimento di Taranto». Mesi addietro, quando ArcelorMittal annunciò che per la crisi del mercato dell'acciaio la produzione di Taranto sarebbe rimasta, nel 2019, a cinque milioni di tonnellate e non sarebbe passata a sei milioni, obiettivo rinviato al prossimo anno, l'Adsp paventò contraccolpi per il traffico a Taranto. Questo perchè le rinfuse solide e liquide costituiscono una voce preponderante nell'attività portuale.



La Nuova Sardegna

Cagliari

Porto canale, firmata la cassa integrazione

Cagliari, copertura per 12 mesi per i 207 della Cict. L' assessora Zedda: lavoriamo per un rilancio

ROMA«Abbiamo scongiurato il licenziamento dei 207 lavoratori del Porto canale di Cagliari e ora, insieme agli ammortizzatori sociali, parte, per l'intera durata della cassa integrazione, anche un piano di politiche attive per il lavoro che riguarderà la formazione e la valorizzazione delle competenze». Lo ha detto l' assessore regionale del Lavoro, Alessandra Zedda, dopo la ratifica ufficiale al ministero del lavoro dell' accordo che sancisce i 12 mesi di Cig a favore dei dipendenti della Cict, la società terminalista del settore container. «Un risultato ottenuto grazie alla collaborazione di tutte le parti coinvolte - ha aggiunto l' esponente della Giunta Solinas - Infatti, ognuno ha recitato un ruolo importante, dai ministeri competenti, al Comune di Cagliari fino all' **Autorità portuale**, ma il maggiore ringraziamento va ai sindacati ed ai lavoratori, che non hanno mai smesso di lottare». Secondo la Zedda, «adesso, è intendimento della Giunta regionale puntare al rilancio del Porto canale e delle sue attività, considerando la strategicità dell' attività di transhipment per il Porto di Cagliari, così da conquistare un ruolo strategico nel Mediterraneo». Così il segretario generale della Uiltrasporti Sardegna, William Zonca: «È stata una giornata positiva grazie all' impegno delle istituzioni nazionali e regionali e agli attori del tavolo, ma segna l' inizio di un nuovo percorso che ci vedrà vigili sulle prospettive future del porto industriale di Cagliari che, ricordiamo, è essenziale per l' economia non solo del territorio ma dell' intera isola. Abbiamo chiesto di tenere aperto il tavolo al Mise con diversi ministeri impegnati per monitorare gli eventuali risvolti e confidiamo che con la sinergia tra istituzioni si possa trovare in tempi rapidi un nuovo investitore che rilanci il transhipment. Il prossimo passaggio fondamentale che ci vedrà al fianco delle istituzioni è quello dell' attivazione della zona economica speciale e della zona franca nonché lo scioglimento dei vincoli paesaggistici che oggi gravano sul porto industriale: auspichiamo che con l' impegno del Governo nazionale si possano risolvere anche questi tratti negativi».



LAVORO

Sardegna, dal latte all' energia a rischio 50mila lavoratori

Bloccati numerosi progetti d' investimento Il nodo della chimica

Davide Madeddu

Una decina di vertenze per più di 50mila lavoratori. Dalle campagne alle industrie, passando per infrastrutture, chimica ed energia. Sono i nodi che con la ripresa dell' attività si dovranno sciogliere in Sardegna. Superata la pausa estiva, le organizzazioni sindacali hanno rilanciato le diverse questioni attivando interlocuzioni con le istituzioni regionali. Mancano ancora, causa crisi di governo, i passaggi con quelle nazionali. Prima vertenza ad essere riaperta quella portata avanti dai pastori sardi e relativa al prezzo del latte. Attorno al settore ovi caprino, che vale mezzo miliardo di euro, operano 50mila addetti. Proprio i giorni scorsi le diverse anime del mondo pastorale hanno avviato una serie di iniziative per trovare una soluzione: i pastori chiedono venga pagato ad almeno un euro al litro. Interessa circa diecimila persone il sistema industriale alle prese con la crisi e che va dalla metallurgia alla chimica verde, continuando con l' energia e le bonifiche ambientali. Il primo anello della filiera dell' alluminio, rappresentato dall' Eurallumina (controllata dalla russa Rusal) che vuole portare avanti un piano di investimenti che sfiorano i 200 milioni di euro con una prospettiva occupazione tra diretti e indotto di almeno 700 persone, deve fare i conti con le autorizzazioni che ancora tardano ad arrivare. E con le incognite legate alla questione energetica: assenza di metano e decarbonizzazione (processo a cui è legato il futuro delle centrali a carbone e combustibili fossili presenti in Sardegna). Il secondo anello della filiera, oggi in mano alla Sider Alloys che ha acquisito lo stabilimento di Portovesme ex Alcoa, è alle prese con la questione energetica. «Attendiamo che ci sia il nuovo governo - fa sapere Gaetano Libia della Sider Alloys - e che si adottino poi i provvedimenti relativi alla mitigazione del prezzo dell' energia, all' abbattimento degli oneri di sistema e la cosiddetta interrompibilità». In questo caso gli investimenti previsti sono di circa 140 milioni di euro e l' intero progetto riguarda tra diretti, indiretti e indotto circa 800 persone. «C' è poi il capitolo bonifiche ambientali e risanamento aree minerarie - dice Francesco Garau, segretario regionale della Filctem - che vale centinaia di milioni di euro, interessa almeno 300 persone e deve fare i conti con i tempi per le autorizzazioni che sono biblici». Ritardi anche per il settore della chimica verde e il piano di rilancio dell' area industriale di Porto Torres nel Sassarese. «Stesso discorso - prosegue - vale per il rilancio dell' area industriale di Ottana nel nuorese». Da risolvere anche la questione legata al futuro dell' ex Keller di Villacidro, la fabbrica ferma da alcuni anni e che si occupava dell' allestimento delle carrozze ferroviarie. A sperare in un nuovo corso oltre 200 persone. Firmata la cassa integrazione per i 210 lavoratori Cict del porto canale di Cagliari, restano da superare i vincoli che rallentano il rilancio dell' area portuale per cui sono previsti investimenti per 94 milioni di euro. A metà settembre poi si presenterà, come sottolineano le organizzazioni sindacali, la questione Rwm, l' azienda controllata dalla tedesca Rheinmetal che a 45 chilometri da Cagliari costruisce materiale bellico in Sardegna. «C' è il problema legato al blocco delle esportazioni delle bombe - prosegue Garau - e c' è il rischio che almeno 150 contratti a tempo determinato non vengano rinnovati». Alla fine della stagione estiva dovrà poi essere affrontata anche la questione trasporti, con il tema della continuità territoriale e quella che i sindacati definiscono «la seconda parte della vertenza Air Italy». Resta poi da risolvere il nodo legato alle opere infrastrutturali al centro di una serie di iniziative portate avanti dalla Regione per sbloccare i cantieri e riattivare gli interventi.



Il Sole 24 Ore

Cagliari

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

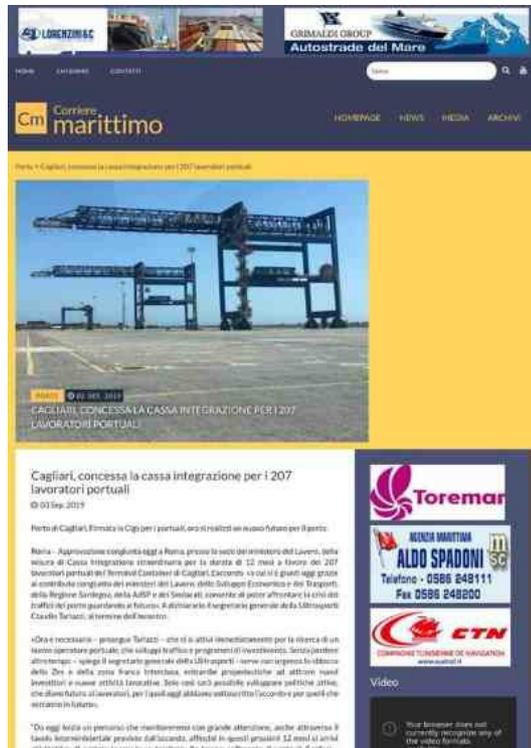
Porto canale Cagliari, ora rilancio

Cassa integrazione per i lavoratori del Porto canale di Cagliari in tasca. A Roma, al ministero del Lavoro, è stato ratificato definitivamente l'accordo siglato nel capoluogo sardo tra la Regione, la Cict, terminalista del settore container, i sindacati e l' **Autorità portuale** del mare di Sardegna. "Abbiamo scongiurato il licenziamento dei 207 lavoratori, ora parte per l' intera durata della Cig anche un piano di politiche attive per il lavoro che riguarderà la formazione e la valorizzazione delle competenze", commenta l' assessora al Lavoro, Alessandra Zedda, dopo la firma sull' accordo che sancisce i dodici mesi di Cig a favore dei portuali. E adesso si guarda già al futuro. "Non bisogna abbassare la guardia rispetto alle necessità di rilanciare concretamente il porto - avverte il segretario nazionale della Filt Cgil, Natale Colombo - attraverso il superamento dei vincoli paesaggistici e avviare gli investimenti necessari a rendere appetibile il sito ai nuovi traffici". Sulla stessa linea la Fit-Cisl. "Abbiamo 12 mesi per dare un futuro ai portuali di Cagliari - spiega il segretario generale Salvatore Pellicchia - Come sindacato riteniamo fondamentale ricorrere a determinate leve. In primo varare finalmente la Zes e far partire la Zona franca interclusa. Poi servono investimenti consistenti e mirati nelle infrastrutture". La Uil annuncia un monitoraggio costante. "Vigileremo affinché la Cig duri il meno possibile - dice William Zonca, segretario di Uiltrasporti Sardegna - e si possano rimettere subito in produzione i lavoratori, perché riteniamo il transhipment fondamentale per lo sviluppo del porto industriale di Cagliari". Il nodo resta la decadenza della concessione alla Cict e l' addio alla Sardegna dell' azienda del gruppo Contship. Il tema è all' odg del comitato di gestione dello scalo in programma la prossima settimana. Il passaggio successivo sarà l' indicazione di un termine per la restituzione delle aree, quindi partirà l' avviso per una manifestazione di interesse. "Abbiamo un pò di ossigeno - osserva il presidente dell' Authority Massimo Deiana - Ora bisogna trovare una soluzione strutturale che renda appetibile lo scalo".



Cagliari, concessa la cassa integrazione per i 207 lavoratori portuali

03 Sep, 2019 **Porto** di **Cagliari**, Firmata la Cigs per i portuali, ora si realizza un nuovo futuro per il **porto**. Roma - Approvazione congiunta oggi a Roma, presso la sede del ministero del Lavoro, della misura di Cassa Integrazione straordinaria per la durata di 12 mesi a favore dei 207 lavoratori portuali del Terminal Container di **Cagliari**. L' accordo «a cui si è giunti oggi grazie al contributo congiunto dei ministeri del Lavoro, dello Sviluppo Economico e dei Trasporti, della Regione Sardegna, della AdSP e dei Sindacati, consente di poter affrontare la crisi dei traffici del **porto** guardando al futuro ». A dichiararlo il segretario generale della Uiltrasporti Claudio Tarlazzi, al termine dell' incontro. «Ora è necessario - prosegue Tarlazzi - che ci si attivi immediatamente per la ricerca di un nuovo operatore portuale, che sviluppi traffico e programmi di investimento. Senza perdere altro tempo - spiega il segretario generale della Uiltrasporti - serve con urgenza lo sblocco della Zes e della zona franca interclusa, entrambe propedeutiche ad attirare nuovi investitori e nuove attività lavorative. Solo così sarà possibile sviluppare politiche attive, che diano futuro ai lavoratori, per i quali oggi abbiamo sottoscritto l' accordo e per quelli che verranno in futuro». ' Da oggi inizia un percorso che monitoreremo con grande attenzione, anche attraverso il tavolo interministeriale previsto dall' accordo, affinché in questi prossimi 12 mesi si arrivi all' obiettivo di portare lavoro in un territorio fin troppo sofferente. Il **porto** di **Cagliari** - conclude Tarlazzi - nel West Med è tra i meglio strutturati dal punto di vista infrastrutturale, con fondali adeguati a ricevere le grandi navi. Tutto ciò rappresenta una opportunità che non va persa '.



Sardegna: Porto Canale, firmato accordo CIG. Zedda, scongiurati licenziamenti

(FERPRESS) - Cagliari, 3 SET - È stato firmato il pre-accordo per la cassa integrazione dei lavoratori della Cict al Porto canale di Cagliari: "Abbiamo raggiunto l'obiettivo, scongiurando i licenziamenti e tutelando i lavoratori, ora manca solo la ratifica definitiva del Ministero del Lavoro, che dovrebbe avvenire domani durante l'incontro a Roma", ha detto l'assessore regionale del Lavoro, Alessandra Zedda, al termine dell'incontro coi rappresentanti dell'azienda, dei sindacati, dell'Aspal e dell'Autorità di Sistema portuale regionale. Secondo l'intesa raggiunta negli incontri della scorsa settimana, l'accordo prevede la cassa integrazione per cessata attività, come stabilito dal 'decreto Genova', della durata di un anno con l'80% dello stipendio per i lavoratori (71% a carico del Ministero del Lavoro e 9% dell'azienda) ed un programma regionale di politiche attive del lavoro. "Un buon esito della vertenza, che ha visto protagonisti sia il presidente Solinas che due colleghi di Giunta, gli assessori Pili e Todde - ha aggiunto l'assessore Zedda - Ora dobbiamo concentrarci sul rilancio del Porto canale e delle sue attività, con la Regione protagonista del suo sviluppo. Un impegno importante perché siamo fortemente convinti della strategicità dell'attività di transhipment per il Porto di Cagliari e per il suo ruolo strategico nel Mediterraneo".



Il Nautilus

Cagliari

Porto di Cagliari, Tarlazzi (Uiltrasporti): firmata la Cigs per i portuali, ora si realizzi un nuovo futuro per il porto

Roma - 'L' accordo di Cassa Integrazione Straordinaria per i lavoratori portuali del Terminal Container di Cagliari, a cui si è giunti oggi grazie al contributo congiunto dei Ministeri del Lavoro, dello Sviluppo Economico e dei Trasporti, della Regione Sardegna, della AdSP e dei Sindacati, consente di poter affrontare la crisi dei traffici del porto guardando al futuro'. A dichiararlo il Segretario generale della Uiltrasporti Claudio Tarlazzi, al termine dell' incontro. 'Ora è necessario - prosegue Tarlazzi - che ci si attivi immediatamente per la ricerca di un nuovo operatore portuale, che sviluppi traffico e programmi di investimento. Senza perdere altro tempo - spiega il segretario generale della Uiltrasporti - serve con urgenza lo sblocco della Zes e della zona franca interclusa, entrambe propedeutiche ad attirare nuovi investitori e nuove attività lavorative. Solo così sarà possibile sviluppare politiche attive, che diano futuro ai lavoratori, per i quali oggi abbiamo sottoscritto l' accordo e per quelli che verranno in futuro. 'Da oggi inizia un percorso che monitoreremo con grande attenzione, anche attraverso il tavolo interministeriale previsto dall' accordo, affinché in questi prossimi 12 mesi si arrivi all' obiettivo di portare lavoro in un territorio fin troppo sofferente. Il porto di Cagliari - conclude Tarlazzi - nel West Med è tra i meglio strutturati dal punto di vista infrastrutturale, con fondali adeguati a ricevere le grandi navi. Tutto ciò rappresenta una opportunità che non va persa'.



Informare

Cagliari

Ok alla cassa integrazione straordinaria per i 207 lavoratori del Porto Canale di Cagliari

Pellecchia (Fit-Cisl): da oggi però è necessario pensare al rilancio. Tarlazzi (Uiltrasporti): attivare immediatamente la ricerca di un nuovo operatore portuale. Oggi a Roma, presso il Ministero del Lavoro, è giunto il via libera definitivo alla cassa integrazione guadagni straordinaria per i lavoratori della Cagliari International Container Terminal (CICT) anticipato da un pre-accordo siglato ieri presso la Regione Sardegna (del 2 settembre 2019). «La cassa integrazione straordinaria per i 207 lavoratori del Porto Canale di Cagliari - ha commentato il segretario generale della Fit-Cisl, Salvatore Pellecchia - è positiva, perché serve a mantenerli all'interno del sistema produttivo. Da oggi però è necessario pensare al rilancio. Abbiamo 12 mesi da oggi - ha sottolineato il rappresentante del sindacato - per dare un futuro ai portuali di Cagliari, i quali operano in una regione che ancora oggi paga la lunga crisi economica. Registriamo positivamente l'impegno dei ministeri del Lavoro, dello Sviluppo economico e dei Trasporti ad aprire quanto prima una serie di tavoli per il rilancio dello scalo. Come sindacato questo obiettivo è perseguibile se si ricorre a determinate leve. In primo occorre varare finalmente la ZES (Zona Economica Speciale) e far partire la Zona Franca interclusa, due status promessi da tempo e necessari per attrarre investimenti stranieri». «Chiediamo poi - ha concluso Pellecchia - investimenti consistenti e mirati nelle infrastrutture: occorre rendere il porto adatto ad accogliere le grandi navi, in accordo con la tendenza mondiale al gigantismo navale, ed è necessario un retroporto più sviluppato, che grazie al transhipment possa contribuire allo sviluppo della logistica integrata, per rendere lo scalo più attraente e competitivo su scala mediterranea». Da parte sua il segretario generale della Uiltrasporti, Claudio Tarlazzi, ha evidenziato la necessità che ora «ci si attivi immediatamente per la ricerca di un nuovo operatore portuale, che sviluppi traffico e programmi di investimento. Senza perdere altro tempo - ha concordato inoltre Tarlazzi - serve con urgenza lo sblocco della ZES e della Zona Franca interclusa, entrambe propedeutiche ad attirare nuovi investitori e nuove attività lavorative. Solo così sarà possibile sviluppare politiche attive, che diano futuro ai lavoratori, per i quali oggi abbiamo sottoscritto l'accordo e per quelli che verranno in futuro». «Da oggi - ha specificato il segretario generale della Uiltrasporti - inizia un percorso che monitoreremo con grande attenzione, anche attraverso il tavolo interministeriale previsto dall'accordo, affinché in questi prossimi 12 mesi si arrivi all'obiettivo di portare lavoro in un territorio fin troppo sofferente. Il porto di Cagliari - ha sottolineato Tarlazzi - nel West Med è tra i meglio strutturati dal punto di vista infrastrutturale, con fondali adeguati a ricevere le grandi navi. Tutto ciò rappresenta una opportunità che non va persa». Anche il segretario nazionale della Filt-Cgil, Natale Colombo, ha rimarcato che «non bisogna abbassare la guardia rispetto alle necessità di rilanciare concretamente il porto, attraverso il superamento dei vincoli paesaggistici ed avviare i conseguenti investimenti necessari a rendere appetibile il sito ai nuovi traffici». «Con le strutture territoriali - ha precisato Colombo - avvieremo tutte le attività di monitoraggio, utili a concretizzare gli impegni assunti anche rispetto agli strumenti di politiche attive del lavoro per favorire i percorsi di reinserimento verso una nuova e sana occupazione».



Ok del ministero per Cig lavoratori del Porto canale Cagliari

Redazione

ROMA Dopo la firma al ministero del Lavoro che approva la cassa integrazione straordinaria per i 207 lavoratori del Porto canale di Cagliari, il segretario generale della Fit-Cisl Salvatore Pellecchia è positivo. Il provvedimento per il segretario serve a mantenere i lavoratori all'interno del sistema produttivo; da oggi però è necessario pensare al rilancio. Abbiamo -prosegue Pellecchia- 12 mesi per dare un futuro ai portuali di Cagliari i quali operano in una regione che ancora oggi paga la lunga crisi economica. Registriamo positivamente l'impegno dei ministeri del Lavoro, dello Sviluppo economico e dei Trasporti ad aprire quanto prima una serie di tavoli per il rilancio dello scalo. Per il sindacato l'obiettivo è perseguibile ricorrendo a determinate leve: In primo luogo -spiega il segretario- occorre varare finalmente la Zes (Zona economica speciale) e far partire la Zona franca interclusa, due status promessi da tempo e necessari per attrarre investimenti stranieri. Fit-Cisl chiede inoltre investimenti consistenti e mirati nelle infrastrutture: rendere il porto adatto ad accogliere le grandi navi, in accordo con la tendenza mondiale al gigantismo navale, e dotarlo di un retroporto più sviluppato, che grazie al transhipment possa contribuire allo sviluppo della logistica integrata. Questo -conclude Pellecchia- per rendere lo scalo più attraente e competitivo su scala mediterranea. Come previsto dal pre-accordo firmato ieri in Regione, la Cig per cessata attività per i lavoratori del Porto canale Cagliari durerà un anno, come stabilito dal decreto Genova', con l'80% dello stipendio: il 71% a carico del ministero del Lavoro e il 9% dell'azienda.

The screenshot shows the website interface for Messaggero Marittimo. At the top, there is a navigation bar with the logo 'm SC AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI SRL' and the website name 'Messaggero Marittimo.it'. Below the navigation bar, the main headline reads 'Ok del ministero per Cig lavoratori del Porto canale Cagliari'. Underneath the headline, there is a sub-headline 'Fit-Cisl: "Positivo, ora a lavoro per il rilancio"' and a date '1 settembre 2019'. The main image is a photograph of a large cargo ship docked at a port. To the right of the main image, there is a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' and 'POPOLARI' articles. The article text is partially visible below the image, starting with 'ROMA - Dopo la firma al ministero del Lavoro che approva la cassa integrazione straordinaria per i 207 lavoratori del Porto canale di Cagliari, il segretario generale della Fit-Cisl Salvatore Pellecchia è positivo. Il provvedimento per il segretario serve a mantenere i lavoratori all'interno del sistema produttivo; da oggi però è necessario pensare al rilancio. Abbiamo -prosegue Pellecchia- 12 mesi per dare un futuro ai portuali di Cagliari i quali operano in una regione che ancora oggi paga la lunga crisi economica.'

Cagliari: firmato pre-accordo Cig

Salvaguardati i lavoratori della Cict al Porto canale

Giulia Sarti

CAGLIARI A tre giorni dall'ultimo incontro per il futuro dei lavoratori del Porto canale di Cagliari, è stato firmato il pre-accordo per la cassa integrazione (Cig). Soddisfatto l'assessore regionale del Lavoro, Alessandra Zedda che commenta: Abbiamo raggiunto l'obiettivo, scongiurando i licenziamenti e tutelando i lavoratori, ora manca solo la ratifica definitiva del ministero del Lavoro, che dovrebbe avvenire domani durante l'incontro a Roma. Alla riunione hanno preso parte insieme ai rappresentanti dell'azienda, dei sindacati, dell'Aspal e dell'Autorità di Sistema portuale. L'accordo firmato ieri prevede la Cig per cessata attività, come stabilito dal decreto Genova', della durata di un anno con l'80% dello stipendio per i lavoratori (71% a carico del ministero del Lavoro e 9% dell'azienda) ed un programma regionale di politiche attive del lavoro. Un buon esito della vertenza, che ha visto protagonisti sia il presidente Solinas che due colleghi di Giunta, gli assessori Pili e Todde ha sottolineato l'assessore Zedda. Ora dobbiamo concentrarci sul rilancio del Porto canale e delle sue attività, con la Regione protagonista del suo sviluppo. Un impegno importante perché siamo fortemente convinti della strategicità dell'attività di transhipment per il porto di Cagliari e per il suo ruolo strategico nel Mediterraneo.

The screenshot shows the website interface for 'Messaggero Marittimo.it'. At the top, there is a navigation bar with 'PORTI' highlighted. The main headline reads 'Cagliari: firmato pre-accordo Cig' with a sub-headline 'Salvaguardati i lavoratori della Cict al Porto canale'. Below the headline is a photo of Giulia Sarti speaking into a microphone. To the right of the article is a newsletter sign-up form with fields for 'Nome e cognome', 'Email', and 'Indirizzo email'. Below the sign-up form are sections for 'ULTIME' and 'POPOLARI' news items, including 'AuSp MAM dibattito con gli stakeholders' and 'Sviluppi del porto di Piombino nei prossimi mesi'.

Porto canale, c'è la cassa integrazione: siglato l'accordo per i 207 dipendenti

È stato ratificato definitivamente l'accordo per la cassa integrazione dei dipendenti della Cict al Porto canale di Cagliari oggi al ministero del Lavoro: 'Abbiamo scongiurato il licenziamento dei 207 lavoratori ed ora, insieme agli ammortizzatori sociali, parte, per l'intera durata della cassa integrazione, anche un piano di politiche attive per il lavoro che riguarderà la formazione e la valorizzazione delle competenze', ha detto l'assessora regionale del Lavoro, Alessandra Zedda. 'Un risultato ottenuto grazie alla collaborazione di tutte le parti coinvolte - ha aggiunto l'esponente della Giunta Solinas -. Ognuno ha recitato un ruolo importante, dai ministeri competenti, al Comune di Cagliari fino all'Autorità portuale, ma il maggiore ringraziamento va ai sindacati ed ai lavoratori, che non hanno mai smesso di lottare'. 'Adesso, è intendimento della Giunta regionale puntare al rilancio del Porto canale e delle sue attività, considerando la strategicità dell'attività di transhipment per il Porto di Cagliari, così da conquistare un ruolo strategico nel Mediterraneo', ha concluso assessore Zedda. "Non bisogna abbassare la guardia rispetto alle necessità di rilanciare concretamente il porto - avverte il segretario nazionale della Filt Cgil, Natale Colombo - attraverso il superamento dei vincoli paesaggistici e avviare gli investimenti necessari a rendere appetibile il sito ai nuovi traffici". Sulla stessa linea la Fit-Cisl. "Abbiamo 12 mesi per dare un futuro ai portuali di Cagliari - spiega il segretario generale Salvatore Pellicchia -. Come sindacato riteniamo fondamentale ricorrere a determinate leve. In primo varare finalmente la Zes e far partire la Zona franca interclusa. Poi servono investimenti consistenti e mirati nelle infrastrutture". La Uil annuncia un monitoraggio costante. "Vigileremo affinché la Cig duri il meno possibile - dice William Zonca, segretario di Uiltrasporti Sardegna - e si possano rimettere subito in produzione i lavoratori, perché riteniamo il transhipment fondamentale per lo sviluppo del porto industriale di Cagliari". Il nodo resta la decadenza della concessione alla Cict e l'addio alla Sardegna dell'azienda del gruppo Contship. Il tema è all'odg del comitato di gestione dello scalo in programma la prossima settimana. Il passaggio successivo sarà l'indicazione di un termine per la restituzione delle aree, quindi partirà l'avviso per una manifestazione di interesse. "Abbiamo un pò di ossigeno - osserva il presidente dell'Authority **Massimo Deiana** -. Ora bisogna trovare una soluzione strutturale che renda appetibile lo scalo".

The screenshot shows the Sardinia Post website interface. At the top, there's a navigation bar with 'CHI SIAMO', 'PIÙVITÀ', and 'CINQUELLA'. Below that, the main header features the 'sardiniapost' logo and the tagline 'le notizie di oggi per la Sardegna di domani'. The article headline is 'Porto canale, c'è la cassa integrazione: siglato l'accordo per i 207 dipendenti', dated '03 settembre 2019' in the 'Economia, In evidenza' section. A sub-headline reads 'Con 21 Notiziari tematici, 24 giorni su 7, ti informa su tutto, 7 giorni su 7'. Below the headline, there's a photo of several men in suits signing a document at a table. To the right, there's a 'PRESENTA' section for 'MONTESICCI. NASCO, E DAL GUSTO RINASCO' featuring a bottle of wine and a woman's face.

L'Avvisatore Marittimo

Cagliari

IN ATTESA CHE L'AUTHORITY RIASSEGNI IL CICT

Navi Msc in soccorso delle merci sarde

Firmato l'accordo per la cassa integrazione che evita il licenziamento di 210 dipendenti

ALBERTO GHIARA

GENOVA. Mentre la concessione del terminal Cict si avvia a essere rimessa in gara, una volta trovata una soluzione per i 210 dipendenti, un nuovo servizio feeder appena partito consente all'economia della Sardegna di risparmiare circa 20 milioni di euro all'anno. Il nuovo servizio è quello di Msc, che collega Cagliari a Gioia Tauro. Le navi hanno cominciato a caricare e scaricare container da circa una settimana sulla banchina pubblica del porto canale utilizzata per le rinfuse, proprio di fronte al Cict. «L'importexport delle imprese sarde spiega Massimo Deiana, presidente dell'Autorità di sistema portuale della Sardegna ammonta a oltre 20 mila teu all'anno, per i quali deve essere garantito il trasporto». Con l'addio al porto della compagnia Hapag Lloyd e l'interruzione dell'attività del terminal Cict (gruppo Contship), i container non di trasbordo in arrivo e partenza dalla Sardegna devono effettuare una rottura di carico, più spesso nei porti di Genova e Livorno, da dove proseguono su navi ro-ro. E' un'operazione che comporta un costo fra 500 e mille euro. Moltiplicato per 20 mila teu, si tratta di un aumento delle spese di trasporto di 1020 milioni all'anno per le merci sarde. Per fare recuperare competitività all'economia dell'isola, Msc ha quindi deciso di inserire Cagliari fra i porti del nuovo servizio feeder Thyrrhenian che attualmente tocca gli scali di Gioia Tauro, Palermo e Napoli. La prima nave con container pieni, la Msc Augusta, è arrivata nel porto sardo lunedì 2 settembre. ma già la settimana scorsa era stata effettuata una toccata dalla Msc Belle per la movimentazione di container vuoti. La nave dislocata nel servizio ha una capacità di 1.200 teu. La rotazione è: Gioia Tauro, Palermo, Cagliari, Napoli, Gioia Tauro. Il servizio è settimanale e per il momento sono state programmate toccate per i prossimi tre mesi. Tutto dipenderà anche da come evolverà l'attività del porto canale. Nei giorni scorsi Cict, sindacati e Regione Sardegna hanno firmato il verbale con la richiesta di cassa integrazione straordinaria per 12 mesi, che evita il licenziamento dei 210 dipendenti. Nel momento in cui questo giornale è andato in stampa, per chiudere la vicenda mancava soltanto poche ore all'incontro a Roma, alla direzione generale del ministero del Lavoro, in cui doveva essere effettuato l'esame definitivo del verbale che doveva confermare il ricorso alla cassa integrazione ex articolo 44, del DI 109/2018 (decreto Genova). Intanto l'Autorità portuale sta guardando al futuro, oltre la cassa integrazione e oltre la soluzione tampone approntata da Msc. Lo scorso primo luglio il Comitato di gestione dell'Authority ha deciso la cadenza della concessione di Cict, congelando la decisione per motivi di opportunità. Prima deve essere gestita e risolta la questione dei dipendenti e della cassa integrazione. Ma quale destinazione avrà il terminal? «Il nostro obiettivo dice Deiana è salvaguardare la tipologie di traffico attuale dei container. Le condizioni ci sono. Abbiamo 1.600 metri di banchine con fondali a 16 metri e 40 ettari di piazzali, posizionate geograficamente in maniera interessante per le compagnie. E con personale altamente qualificato che è un modello anche per altri terminal. Se il mercato non ci desse ragione, cosa che non credo, allora prenderemmo in considerazione altri opzioni, che per il momento però non ci sono». Il presidente ricorda gli altri vantaggi di cui potrà beneficiare il terminal: zona franca, zes, bunkeraggio di alto livello e a basso costo con il servizio appena inaugurato da Saras, con una moderna bettolina e l'offerta anche di fuel a basso contenuto di zolfo, prodotto dalla stessa Saras. © BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI



La Sicilia

Catania

«Lavori mantellata porto nel 2020 seri danni per darsena incompleta»

Cesare La Marcall porto ha proseguito il suo trend di crescita, anche nell'estate che volge al termine, nonostante le due grandi incognite che continuano a pesare su piani di sviluppo e sicurezza. La prima è la riqualificazione del molo di levante, il grande progetto da 50 milioni della nuova mantellata già compreso nelle opere del Patto per Catania, che l'amministrazione Pogliese ha però stabilito di "sostituire" con altre misure che saranno al più presto al centro della concertazione con i sindacati, e che dovrebbero dare risposta tra l'altro alla carenza di alloggi e all'emergenza sociale in città. Il Comune contribuirà comunque con cinque milioni all'opera (già ritardata da una serie di intoppi tecnici) che di fatto ha cambiato iter, e che ha appena registrato un necessario passaggio, sia per accedere a diverse risorse che per "svincolare" i fondi del Patto. «Nel mese di agosto abbiamo siglato col Comune l'accordo di programma che sancisce che siamo noi a farci carico della richiesta dei fondi al ministero dei Trasporti in quanto di fatto nuova stazione appaltante», spiega Andrea Annunziata, presidente dell'**Autorità di sistema** portuale della Sicilia Orientale. «Il progetto è esecutivo ed è stato trasmesso al Cta di Palermo, che ha avanzato alcune richieste, su cui abbiamo domandato all'Università di effettuare degli approfondimenti, che ci verranno forniti entro settembre, in modo da consentirci a ottobre di inoltrare la richiesta dei fondi al ministero. Il nostro obiettivo - aggiunge il presidente Annunziata - è di avviare il prossimo anno quest'opera importantissima per il porto e la città, su un percorso di due chilometri che consentirà di ricostituire il legame con il mare in assoluta sicurezza, ma chiediamo che la burocrazia non crei ostacoli, e che i tempi siano rapidi e certi, con legalità e trasparenza, come è stato per l'avvio della ricostruzione del ponte di Genova». Secondo nodo sull'altro fronte, quello della darsena, dove il porto benché in crescita continua intanto a soffrire il mancato completamento dei lavori, per cui occorrono circa 5 milioni. L'**Autorità di sistema** lamenta di essere da giugno in attesa di decisioni da parte del commissario, in seguito alla vendita della Tecnis, e di aver subito danni enormi a causa della ridotta operatività di quest'area del porto, sia nel traffico traghetti che a ricaduta in quello delle crociere. «Cresciamo sempre di più ma avremmo potuto sviluppare nuovi traffici, e invece no - conclude Annunziata - il 18 arriveranno sei navi da crociera e due traghetti, e dovremo accoglierli in queste condizioni».



Virata a babordo

Confitarma: governance per il mare

Antonio Risolo

Mentre il professor Romano Prodi pontifica sulla necessità - probabilmente tutta sua - di un ministero dell' Immigrazione, altri si preoccupano della malandata **economia** del Paese e parlano di cose concrete, girando alla larga dai miserandi giochi di potere e dalle nostalgiche virate a babordo... È il caso di Confitarma (Confederazione Italiana Armatori) che rivolge l' ennesimo appello, questa volta al governo che verrà, firmato dal suo presidente, nonché numero uno della Federazione del **Mare**, Mario Mattioli (nella foto). «In questo delicato momento per il Paese - scrive Mattioli - a nome di Confitarma richiamo l' attenzione sulla inderogabile necessità di una governance dedicata al comparto marittimo in grado di dare un maggiore slancio all' **economia del mare**, da sempre risorsa fondamentale per il Paese e che oggi, con oltre 33 miliardi di euro di beni e servizi prodotti, rappresenta il 2% del Pil nazionale dando lavoro a mezzo milione di addetti». Traduzione semplice: difficile capire perché una Nazione che galleggia sul petrolio blu non riesca, o non voglia, sfruttare al massimo la sua inesauribile risorsa più naturale. «È assolutamente necessario un organismo che si occupi delle peculiari esigenze del mondo marittimo-portuale - aggiunge Mattioli - anche per affermare nel nostro Paese una concreta blue economy. In quest' ottica Confitarma, la principale espressione dell' industria armatoriale italiana, ha avviato da tempo un progetto per dare una voce forte e unitaria alle componenti industriali del mondo marittimo ed essere il punto di riferimento per la futura strategia marittima e logistica al servizio del Paese. Anche in qualità di presidente della Federazione del **Mare**, che rappresenta il cluster marittimo nazionale, filiera nautica compresa, ritengo che in questo momento di particolare complessità sia matura la possibilità di dare vita a un coordinamento politico e amministrativo dedicato alla marittimità del Paese, un' imprescindibile risorsa naturale, economica e geopolitica da valorizzare, tutelare e accrescere nell' interesse nazionale».



Confitarma più attenzione ai porti

ROMA In questo delicato momento per il Paese, a nome della Confederazione Italiana Armatori, che ho l'onore di presiedere, richiamo l'attenzione sull'esigenza di dare una governance dedicata al comparto marittimo in grado di dare un maggior slancio all'economia del mare afferma Mario Mattioli da sempre una risorsa fondamentale per il Paese, che oggi con oltre 33 miliardi di euro di beni e servizi prodotti, rappresenta il 2% del PIL nazionale complessivo e dà lavoro a quasi 500mila persone. La parte prevalente dell'economia del mare ruota attorno al trasporto marittimo di merci e passeggeri, ed è quindi imperativo preservare e rafforzare la competitività della flotta mercantile di bandiera italiana. Un organismo dedicato alle peculiari esigenze del mondo marittimo-portuale è assolutamente necessario aggiunge il presidente di Confitarma anche per affermare nel nostro Paese una concreta blue economy. In quest'ottica conclude Mario Mattioli Confitarma, la principale espressione dell'industria armatoriale italiana, ha avviato da tempo un progetto per dare una voce forte e unitaria alle componenti industriali del mondo marittimo ed essere il punto di riferimento per la futura strategia marittima e logistica al servizio del Paese. Anche in qualità di Presidente della Federazione del mare, che rappresenta il cluster marittimo nazionale, ritengo che, in questo momento di particolare complessità in Italia, sia matura la possibilità di dare vita ad un coordinamento politico ed amministrativo dedicato alla marittimità del Paese, imprescindibile risorsa naturale, economica e geopolitica da valorizzare, tutelare e accrescere nell'interesse nazionale.



Corriere della Sera

Focus

che acquistano e poi vendono prodotti con dentro tecnologia o manufatti di origine italiana. Una guerra globale fatta con i dazi andrebbe pertanto a modificare queste "catene" con effetti a cascata e imprevedibili, proprio perché un terzo 1/3 del valore delle esportazioni globali è generato in un paese diverso da quello del produttore finale del bene (dati CsC). Se tra Pechino e gli Stati Uniti scoppia una guerra totale, l'Italia può «sostituire» con i suoi prodotti quelli caricati dai dazi nei due Paesi? Secondo Prometeia l'effetto in entrambi i mercati potrebbe, teoricamente, valere per l'Italia 10 miliardi di dollari. Meccanica, moda e arredo/edilizia sarebbero i principali beneficiari sul mercato Usa se non ci fossero più concorrenti cinesi. A Pechino, invece, si aggiungerebbero anche metallo, chimica e gomma che verrebbero avvantaggiati dallo spiazzamento dei prodotti americani «daziati». Nella realtà, i vantaggi stanno quasi a zero, poiché l'Italia non può competere con i prezzi cinesi. L'artigiano italiano vende scarpe a 100 dollari, mentre la Cina le piazza a dieci. Quindi levare dalla circolazione le calzature cinesi da poco prezzo non allarga il mercato per il prodotto italiano, che esaudisce una domanda americana di lusso, e risente poco dei dazi. Sul mercato cinese invece potremmo guadagnare qualche cosa sul fronte dell'arredamento, dove il nostro export è simile a quello statunitense, ma non negli altri settori, perché vendiamo prodotti diversi. Il livello medio mondiale dei dazi sui manufatti, tra il 2001 e il 2017, è sceso dal 9% al 7%. Nello stesso periodo però sono cresciute le barriere non tariffarie. Parliamo di licenze, normative tecniche, regolamentazioni fito-sanitarie a cui è sottoposto il 77% del commercio mondiale. Solo dal 2010 ad oggi sono stati approvati oltre 3.000 interventi limitativi delle importazioni di merci, di cui 180 introdotti dall'Italia e quasi 500 dagli Stati Uniti. Se si levassero queste barriere il fatturato medio italiano esportato verso gli Usa per il sistema moda e per l'agricoltura potrebbe essere del 13% in più. Ma si può immaginare un mondo senza controlli di qualità? La risposta è no, tant'è che perfino le piccole imprese esportatrici considerano l'acquisizione di certificati un costo-opportunità. La vera minaccia resta l'inversione di tendenza sui dazi innescata da Trump. Se diventasse realtà, anche per le mini eccellenze Made in Italy la traversata dell'Atlantico potrebbe diventare davvero difficile.

Infrastrutture - De Micheli

Dem di governo e pro cantieri Ora dossier caldi

M. Sen.

Piacentina, laureata in Scienze politiche, in Parlamento dal 2008, tre incarichi di governo, oggi vicesegretaria del Pd, è Paola De Micheli la candidata a guidare il ministero delle Infrastrutture nel nuovo governo di 5 Stelle e Pd. Nel passato più recente ha ricoperto un ruolo molto operativo, come Commissario alla ricostruzione post sismica del Centro Italia, dopo Vasco Errani e prima di Piero Farabollini. In Appennino è stata una presenza costante. «Una donna da cantiere» la chiamavano, anche se si è attirata qualche critica per le lentezze della macchina messa in piedi per la ricostruzione. Nel governo Renzi, per oltre due anni, ha ricoperto l'incarico di sottosegretario all'Economia, che ha mantenuto, con Pier Carlo Padoan ministro, anche nel governo di Paolo Gentiloni, che poi la nominò sottosegretario a Palazzo Chigi. Dal 2016 è anche presidente della Lega di Pallavolo di serie A. Alle Infrastrutture erediterebbe dossier scottanti almeno quanto quello della ricostruzione, per molti versi collegato. Dalle grandi opere da sottoporre a nuove analisi costi-benefici, alla revisione delle concessioni autostradali, tanto per cominciare. Anche se il programma del governo giallorosso sorvola sulle questioni controverse, sollecitando ammodernamenti e nuove opere sostenibili sul piano sociale e ambientale.



Nuovo governo positivo il verdetto degli iscritti M5s. si ammaina la bandiera no tav e no triv

Rousseau ora ama opere e Ue

La società promotrice della Torino-Lione sta approntando la fase 2 dei bandi, che partirà a novembre Dal programma Pd-M5S scompare lo stop a trivelle e inceneritori Plebiscito per il governo Conte-Bis L'accordo accolto con l'80% di sì. La base grillina si dimostra più europeista e pro Bruxelles. Gualtieri si gioca il ministero dell' Economia

LUISA LEONE

La Tav non è più il nemico, le trivelle neppure. Il nuovo programma del nascente governo Giallorosso, sottoposto ieri agli iscritti del Movimento Cinque Stelle sulla piattaforma Rousseau (promossa a pieni voti), rilancia gli investimenti nelle infrastrutture e rispetto alla prima versione, sottoposta al presidente incaricato Giuseppe Conte il 30 agosto, depenna il riferimento allo stop alle esplorazioni nel Mediterraneo. Un atteggiamento che lascia intendere una mano più leggera anche sul delicato tema dell' avvio delle tante opere ferme ai box perché sottoposte all' analisi costi-benefici voluta dal precedente esecutivo Lega-M5s. E l' atteso cambio di guardia al ministero delle Infrastrutture, finora guidato da Danilo Toninelli, fortemente criticato dal partner del Carroccio come frenatore del Paese, dovrebbe sancire la svolta. Di certo c' è che, nonostante sia stata l' arma con cui il precedente esecutivo è stato impallinato, la Tav Torino-Lione continua la sua marcia. Dopo che lo scorso 1 luglio sono stati pubblicati gli avvisi per invitare le aziende a candidarsi alla realizzazione della porzione italiana del tunnel, la Telt, promotore pubblico dell' opera, secondo quanto risulta a MF-Milano Finanza starebbe già lavorando alla stesura dei capitolati che dovranno essere inviati agli operatori che risponderanno agli avvisi. Il termine per presentare le manifestazioni di interesse da parte dei gruppi di costruzione è fissato per la fine di settembre ed entro il prossimo novembre si vorrebbe poter inviare i documenti a quelle prescelte, per far partire la fase successiva della procedura di gara, che mette in palio lavori per circa 1 miliardo di euro. I tempi dunque dovrebbero essere rispettati e fare la differenza sulla velocità a cui, dopo lo stop dei mesi scorsi, procederà l' opera, sarà l' atteggiamento del nuovo esecutivo. Tuttavia la presa di posizione di Conte, prima della caduta del suo primo governo, era stata netta, con un «sì» pieno al tunnel di collegamento tra Italia e Francia, anche se con la motivazione che fermarla sarebbe costato più che completarla. Il rischio maggiore era infatti quello dell' instaurarsi di un contenzioso internazionale con la Francia che si era detta non disponibile a rivedere gli accordi, con possibili strascichi anche economici per Roma. D' altro canto, l' apertura dell' Europa a portare il finanziamento dell' opera dal 40% al 55%, è stato un assist che ha permesso a Conte di smontare completamente l' analisi costi-benefici che era stata realizzata dagli esperti del ministero delle Infrastrutture e non teneva conto appunto di questo elemento. Certo non si può dimenticare che, nonostante la presa di posizione, del premier i Cinquestelle non hanno cambiato posizione sulla Tav, tanto da voler ribadire la loro contrarietà con una mozione. Presa poi a pretesto da Matteo Salvini per far saltare il banco dell' esecutivo. Ma è anche vero che oggi gli stessi grillini non sembrano intenzionati a tirare nuovamente fuori l' ascia di guerra. Solo qualche giorno fa, per esempio, la sindaca M5s di Torino, Chiara Appendino, a domanda rispondeva: «Non credo onestamente che il Pd sia diventato no Tav e non credo che sia possibile chiedergli onestamente di rimettere in discussione la questione Tav. In questa fase di costruzione del programma di governo non si possono mettere temi divisivi in discussione. Abbiamo un presidente incaricato che si è espresso già in modo chiaro sul Tav, abbiamo una forza politica che si è espressa in un certo modo». Come a dire che la questione non è sul tavolo.

PRIMO PIANO

PLEBISCITO PER IL GOVERNO CONTE-BIS
L'accordo accolto con l'80% di sì. La base grillina si dimostra più europeista e pro Bruxelles. Gualtieri si gioca il ministero dell' Economia

Rousseau ora



DEBITO PUBBLICO
Tav e trivelle

**Tutti i Paesi ci stanno muovendo per piazzare i loro uomini nei governati
Roma alla finestra nella partita**

Luigi Di Maio, segretario del Movimento Cinque Stelle, è in un'aula del Parlamento. Sullo sfondo si vede un'immagine di Giuseppe Conte.

Il debito pubblico è in crescita da anni, ma il governo ha fatto passi da gigante per ridurlo. Il grafico mostra l'andamento del debito pubblico in Italia dal 2008 al 2018. L'asse Y rappresenta il debito in miliardi di euro, con valori che oscillano tra 1.000 e 2.500. L'asse X rappresenta gli anni, da 2008 a 2018. La linea rossa mostra un trend generale di crescita del debito, con un picco nel 2011 e un successivo calo fino al 2014, seguito da una nuova crescita.

Il debito pubblico è in crescita da anni, ma il governo ha fatto passi da gigante per ridurlo. Il grafico mostra l'andamento del debito pubblico in Italia dal 2008 al 2018. L'asse Y rappresenta il debito in miliardi di euro, con valori che oscillano tra 1.000 e 2.500. L'asse X rappresenta gli anni, da 2008 a 2018. La linea rossa mostra un trend generale di crescita del debito, con un picco nel 2011 e un successivo calo fino al 2014, seguito da una nuova crescita.

MF

Focus

Un altro capitolo che al momento sembra non voler essere messo al centro della discussione è, come accennato, quello sullo stop alle trivelle, che era comparso nel primo documento programmatico Pd-Cinquestelle, per non essere invece inserito nell' ultima bozza, diffusa ieri. Anche se ieri in conferenza stampa il capo politico dei Cinquestelle, Luigi Di Maio, ha ribadito il punto come irrinunciabile per il nuovo governo, come già avvenuto dopo le consultazioni con Conte nei giorni scorsi. È dunque lecito ipotizzare che la difficile mediazione con il Partito Democratico abbia alla fine consigliato maggiore cautela su questi temi così poco condivisi dai partner del nascente esecutivo. Non sarà un caso allora che il riferimento alle trivelle sia scomparso insieme a quello sullo stop agli inceneritori, pure presente nella precedente versione del programma e pure scivoloso per l' esecutivo. Al suo posto sono state inserite invece delle indicazioni più generiche circa la necessità di «un radicale cambio di paradigma culturale» per garantire la «protezione dell' ambiente, della biodiversità e dei mari» e un impegno a «indirizzare l' intero sistema produttivo verso un' economia circolare». Nessun passo indietro, invece, su un altro tema che sembrava potenzialmente divisivo ma sul quale sembra si sia trovata ormai una quadra, quella per la revisione delle concessioni autostradali. Come anticipato ieri da MF-Milano Finanza il punto di caduta potrebbe infatti essere un intervento incisivo che passi non solo dalla rimodulazione delle tariffe, sul modello già predisposto dall' Autorità dei Trasporti, ma anche per una modifica più generale di alcuni capitoli tecnici delle concessioni, che porti a rivedere il bilanciamento dei rischi tra lo Stato e i concessionari privati. Così come ha già ipotizzato sempre l' Authority, guidata da Andrea Camanzi, nella ultima bozza di nuova concessione per alcune autostrade in scadenza, messa in consultazione di recente. In particolare si ipotizza sia un diverso trattamento del rischio-traffico, che di quello relativo alle fasi di progettazione e costruzione. D' altronde il Nuovo Codice degli Appalti prevede espressamente che nel caso delle concessioni autostradali «La parte del rischio trasferita all' operatore economico deve comportare una reale esposizione alle fluttuazioni del mercato tale per cui ogni potenziale perdita stimata subito dall' operatore economico non sia puramente nominale o trascurabile». Tutto questo si tradurrebbe, tra l' altro, nella possibilità di modificare i piani economico-finanziari solo in casi davvero eccezionali ed espressamente si dovrebbe escludere dalle possibili cause l' eventuale riduzione dei volumi di traffico rispetto alle stime. (riproduzione riservata).

Le norme volute da Salvini per fermare i migranti messe in fuorigioco

Eutanasia di un decreto Così i porti si sono riaperti

DI MARCO MENSURATI FABIO TONACCI

ROMA - C' erano mille modi in cui poteva finire il decreto Sicurezza bis, una delle peggiori leggi nella storia recente dello Stato Italiano. Poteva schiantarsi contro la Corte costituzionale, per esempio. Oppure poteva essere abrogato da un nuovo governo. E, invece, il destino gli ha riservato una fine molto più spettacolare, e beffarda: affondare mestamente nel mare di Lampedusa, dopo essere stato "speronato" da un gommone pieno di bambini. Migranti, per giunta. Roba che neanche nei peggiori incubi di Matteo Salvini. L' immagine che meglio di tutte riassume la bancarotta politica del provvedimento è andata in scena ieri sera alle 19,25: proprio mentre a Roma la piattaforma Rousseau benediva il nuovo governo Pd-M5s, a Lampedusa, la Mare Jonio, pur oggetto del divieto di ingresso in acque italiane emesso seguendo i dettami del decreto, attraccava placidamente al molo Favaro di Lampedusa. Decreto a.C. (avanti Carola) A riguardare cos' era lo scenario politico di due mesi fa, pare di osservare un altro mondo. Torniamo a quei giorni, dunque. Il ministro Matteo Salvini ha i postumi della sbornia elettorale delle Europee di fine maggio (34 per cento) e il Paese in mano. Dopo il primo decreto Sicurezza del 2018, ha messo a lavorare i tecnici del Viminale a un altro decreto, ancor più repressivo nei confronti delle ong. Salvini è certo che passerà. Il M5s è frastornato, smarrito. Il decreto Sicurezza bis introduce una serie di novità, tutte hanno la ratio di rendere complicata la vita chi salva vite in mare. Prevede che: 1) il ministro dell' Interno possa limitare o vietare l' ingresso, il transito o la sosta di navi nel mare territoriale, per motivi di ordine e sicurezza pubblica, ovvero quando si possa ipotizzare la violazione delle leggi di immigrazione; 2) il provvedimento venga adottato di concerto con i ministri della Difesa e dei Trasporti, sentito il presidente del Consiglio; 3) di fronte alla violazione del divieto, comandante e armatore siano costretti a pagare multe da 10.000 a 50.000 euro; 4) in caso di reiterazione, debba scattare il sequestro e confisca della nave. Nelle intenzioni di Salvini, è la mossa finale. Sono naufraghi, vanno salvati Ma sulla rotta del Capitano, si mette la Capitana. Quando il decreto sicurezza bis entra in vigore (15 giugno), Carola Rackete ha a bordo della sua Sea Watch 3 i 53 naufraghi. Il ministro fa notificare alla comandante tedesca, bloccata a 13 miglia da Lampedusa (il porto sicuro più vicino), il divieto di ingresso. Sappiamo quel che succede dopo, i diciassette giorni di stallo nel Mediterraneo, la decisione di entrare lo stesso, la notte dell' attracco al molo dell' isola con l' urto della motovedetta della finanza, l' arresto di Carola. Il 2 luglio, però, la giudice per le indagini preliminari di Agrigento, Alessandra Vella, non convalida l' arresto. E, nel farlo, assesta il primo, pesantissimo, colpo al decreto di Salvini. Scrive Vella: «Il divieto da esso previsto non può essere applicato perché qui si è in un' ipotesi di salvataggio in mare in caso di rischio di naufragio». Con una sola frase, tutta la narrazione di Salvini che vuole i migranti necessariamente pericolosi per la sicurezza pubblica si sbriciola. Chi si trova su un piccolo gommone mezzo sgonfiato, stipato di persone, nel mezzo del mare, è semplicemente un naufrago. E come tale, va salvato e condotto in un porto sicuro. Il dissequestro di Open Arms La linea adottata dal Gip per il caso Rakete viene irrobustita alla successiva crisi, quella dell' ong spagnola Open Arms. La nave con il suo carico di naufraghi era stata tenuta a macerare al largo di Lampedusa dal due al venti agosto. Migranti ed equipaggio saranno liberati grazie



La Repubblica

Focus

al sequestro preventivo della nave ordinato dal procuratore agrigentino Luigi Patronaggio che indaga sui pubblici ufficiali che hanno gestito quella crisi. Il 29 agosto, il gip Stefano Zammuto, nel dissequestrare la nave, mette tre punti fermi: assegnare il porto sicuro è un obbligo e il non farlo configura il reato di omissione d'atti d'ufficio; «l'illecita e consapevole privazione della libertà personale dei migranti soccorsi» è sequestro di persona; «l'obbligo di salvataggio delle vite in mare costituisce un dovere degli stati e prevale sulle norme e sugli accordi bilaterali finalizzati al contrasto dell'immigrazione irregolare». Il gommoni dei bambini. Ciò che resta del decreto Salvini, collassa definitivamente contro il gommoni dei bambini salvato a 71 miglia da Misurata mercoledì scorso da Mediterranea. Collassa visivamente ancor prima che giuridicamente. Le fotografie del trasbordo della vergogna, con la vita dei bambini di cinque mesi messa a serio rischio dal sadismo istituzionale insito nel decreto mostra a tutto il paese chi - tra il Viminale e quei migranti - fosse davvero il soggetto "non inoffensivo". Lo staff legale di Mediterranea arrivato davanti a Lampedusa, ha chiesto d'urgenza una ispezione dell'Usmaf (Ufficio di sanità marittima). Contemporaneamente, grazie al lavoro dei medici di bordo - tra i quali, una psichiatra - ha stilato una relazione che non lasciava alcun dubbio sullo stato di prostrazione psicofisica dei naufraghi a bordo. Le due relazioni, insieme a tutte le sentenze, non hanno lasciato molto spazio di manovra né a Giuseppe Conte, interessato personalmente da Mediterranea, né alla Capitaneria di Porto. E tutti i migranti sono stati fatti sbarcare. L'ultimo autogol. Una sconfitta bruciante, per Salvini. A cui non è bastato gridare alla riapertura dei porti da parte del Pd: nella notte tra lunedì e martedì ha dato ordine alla Finanza di sequestrare la Mare Jonio che, dopo aver sbarcato i suoi ospiti, stava andando a trovare un punto di fonda a ridosso dell'isola per proteggersi dal maltempo in arrivo, e di fare una multa da 300mila euro. Peccato che - come hanno confermato ieri a Repubblica fonti qualificate della Guardia Costiera - era stata la stessa Capitaneria di Porto ad autorizzare via radio quella manovra eseguita esclusivamente per motivi di sicurezza. Una gaffe che rischia di costare cara al ministero, visto che Mediterranea farà ricorso chiedendo anche i danni.