



Estratto Rassegna Stampa Assoporti
sabato, 07 settembre 2019



Prime Pagine

07/09/2019	Corriere della Sera	7
07/09/2019	Il Fatto Quotidiano	8
07/09/2019	Il Foglio	9
07/09/2019	Il Giornale	10
07/09/2019	Il Giorno	11
07/09/2019	Il Manifesto	12
07/09/2019	Il Mattino	13
07/09/2019	Il Messaggero	14
07/09/2019	Il Resto del Carlino	15
07/09/2019	Il Secolo XIX	16
07/09/2019	Il Sole 24 Ore	17
07/09/2019	Il Tempo	18
07/09/2019	Italia Oggi	19
07/09/2019	La Nazione	20
07/09/2019	La Repubblica	21
07/09/2019	La Stampa	22
07/09/2019	Milano Finanza	23

Primo Piano

06/09/2019	Informazioni Marittime	24
07/09/2019	La Gazzetta Marittima	25

Trieste

07/09/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 10	Matteo Meneghello 26

Aervedi, la risposta di Fedriga: «Servola è da riconvertire»

06/09/2019	Trieste Prima		28
Ferriera: le reazioni della politica alla lettera di Arvedi			
07/09/2019	Il Piccolo	Pagina 21	30
«Uno stop non controllato rischia di fare gravi danni»			
07/09/2019	Il Piccolo	Pagina 21	31
D' Agostino «Per il porto nuova politica sul lavoro»			

Venezia

07/09/2019	Corriere del Veneto	Pagina 8	<i>Alberto Zorzi</i>	32
Pressing del Pd sul neo ministro Fiengo: serve unità sul Mose				
07/09/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 23		33
Corteo per il clima, primo blitz contro le navi				
07/09/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 26		34
Il Porto pronto a "cedere" l' area dei Pili al Comune ma Brugnaro chiede di più				
07/09/2019	La Nuova di Venezia e Mestre	Pagina 26		36
Il nuovo "waterfront" lagunare aspetta ancora gli investitori				
07/09/2019	Il Gazzettino	Pagina 32		37
Barche No navi cercano di fermare la Msc, ma la Marittima è chiusa				
06/09/2019	Corriere Marittimo			38
Musolino, Via della Seta: Opportunità di sviluppo per la Cina, necessaria una politica europea				
06/09/2019	Primo Magazine		<i>GAM EDITORI</i>	39
Il Porto di Venezia interviene in Polonia sulla Via della Seta				

Genova, Voltri

07/09/2019	Il Secolo XIX	Pagina 17	<i>Simone Gallotti</i>	40
Costa-Msc, il derby delle crociere si gioca in Liguria				
06/09/2019	The Medi Telegraph			41
I porti di Genova e Savona pronti ad accogliere i colossi delle crociere / VIDEO				
07/09/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 10		42
Cosulich "Sbrighiamoci il mercato non ci aspetta"				
07/09/2019	La Repubblica (ed. Genova)	Pagina 10	<i>di Aldo Lampani</i>	43
Di nuovo collegati con il mondo la sfida possibile della Lanterna				
06/09/2019	Genova Post			44
Privatizzazione aeroporto di Genova, Toti smentisce: «Al momento nesso progetto»				
07/09/2019	La Gazzetta Marittima			45
Nuova versione di Milos TOS per il Terminal San Giorgio				

La Spezia

06/09/2019	FerPress			46
La Spezia: navi da crociera, qualità dell' aria monitorata costantemente da strumenti sempre più efficienti				
06/09/2019	Informazioni Marittime			47
Missione negli States per La Spezia e Contship				
06/09/2019	Primo Magazine		<i>GAM EDITORI</i>	48
AdSP Mar Ligure Orientale ed il Gruppo Contship Italia: Road Show negli USA				
06/09/2019	TeleBorsa			49
Porti, secondo Road Show negli USA per Autorità Sistema Portuale Mar Ligure Orientale e Contship Italia				

06/09/2019	Transportonline		50
AdSP del Mar Ligure Orientale e Contship negli USA per promuovere l'intermodalità			

Livorno

07/09/2019	Il Tirreno	Pagina 23	51
Quattro indagati per la morte del marinaio caduto dalla nave			
06/09/2019	Messaggero Marittimo	Redazione	52
Tragedia in porto a Livorno, indagini in corso			
06/09/2019	Messaggero Marittimo	Redazione	53
Progetto Passage: in Cciaa a Livorno			
07/09/2019	La Gazzetta Marittima		55
Comitato Sistemi Logistici ecco le linee di sviluppo			
07/09/2019	La Gazzetta Marittima		56
Multipurpose, primo incontro			

Piombino, Isola d' Elba

07/09/2019	La Gazzetta Marittima		57
Nuovo Pignone negli USA per liquefare i gas naturali			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

07/09/2019	Corriere Adriatico	Pagina 3	58
Raddoppio Fincantieri ancora bloccato al palo			

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

06/09/2019	La Provincia di Civitavecchia		59
Antemurale: istituzioni in cerca di una soluzione			

Salerno

06/09/2019	Messaggero Marittimo	Giulia Sarti	60
Dragaggio del porto di Salerno: effetti ambientali			

Bari

07/09/2019	Quotidiano di Puglia	Pagina 7	61
Zes e agevolazioni: ora tocca ai Comuni			
07/09/2019	La Gazzetta Marittima		62
Bari e Brindisi: incontri su pianificazioni			

Brindisi

07/09/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)	Pagina 26	63
Niente carbone, procede lo scarico di metalli Parte una interrogazione			

07/09/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 26	64
	Insorge il «fronte del porto»	
07/09/2019	La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi) Pagina 26	66
	Pianificazione strategica e sul piano energetico -ambientale, incontro lunedì	
07/09/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10	67
	«Migliaia di posti di lavoro a rischio» Controrivolta degli operatori portuali	
07/09/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 10	69
	«Il no? È solo buonismo Dobbiamo capire cosa fare di questo porto»	
07/09/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 11	71
	Sopralluogo a Taranto alla banchina sequestrata	
07/09/2019	Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi) Pagina 11	72
	Richiesta sospesa, resta il problema: si cerca dove far sbarcare il carbone	
06/09/2019	Brindisi Report	73
	Porto: bloccato il carbone, in corso lo scarico del materiale ferroso	
06/09/2019	Brindisi Report	74
	Porto: "Dannosa la politica del no a tutto, a rischio migliaia di posti di lavoro"	
06/09/2019	Brindisi Report	76
	Sbarco materiale ferroso: "Comune, Authority e Arpa facciano chiarezza"	
06/09/2019	Il Nautilus	78
	LE IMPRESE E DEI LAVORATORI DEL PORTO SULLA VICENDA ARCELOR A BRINDISI	

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

07/09/2019	Il Quotidiano della Calabria Pagina 13	79
	Cisl: «Bene gli investimenti sul porto di Gioia Tauro Ora Zes e bacino connesso»	
06/09/2019	Calabria Post	80
	Perrone su Porto Gioia Tauro: bene 140mln di investimenti e raddoppio container, ma non abbassare la guardia su Zes In evidenza	
07/09/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 26	81
	Capitaneria di porto Salvemini comandante	
07/09/2019	Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria) Pagina 26	82
	Romeo: Frecciarossa, una sola voce No a contrapposizioni con Rosarno	

Olbia Golfo Aranci

07/09/2019	L'Unione Sarda Pagina 43	83
	Mega rete di telecamere per la sicurezza del porto	
06/09/2019	The Medi Telegraph	84
	Navi Msc in soccorso delle merci sarde / IL CASO	

Cagliari

07/09/2019	L'Unione Sarda Pagina 24	85
	L' Usb contro l' accordo: «Celebrato un funerale»	

Catania

06/09/2019	New Sicilia	86
	Porto di Catania, lavori pericolosi per operai e utenti: denunciate 2 persone	

Focus

07/09/2019	Il Fatto Quotidiano Pagina 2	87
Sulle grandi opere è un pericoloso ritorno al passato		
07/09/2019	Il Sole 24 Ore Pagina 2	89
È subito scontro sulle concessioni M5S all' assalto della De Micheli		
07/09/2019	La Gazzetta Marittima	90
L' ANGOLO (del) MARITTIMISTA - Ambiente e pianificazione nei porti italiani		

CORRIERE DELLA SERA

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

FONDATA NEL 1876

Servizio Clienti - Tel. 02 63821
mail: servizioclienti@corriere.it



**L'ex capo della Cia
«Non lasciamo
l'Afghanistan»**
di **Federico Fubini**
a pagina 13



**Festival di Venezia
Sbarcano i barbari
del perfido Depp**
di **Valerio Cappelli**
a pagina 44



Tensione anche su Autostrade. Telefonata tra il premier e Trump. E Gentiloni incontra von der Leyen per l'incarico alla Ue

Sanità e cantieri, le prime spine

Conte vede Gualtieri e Lamorgese. Di Maio ai suoi: dite al Pd di non comportarsi come la Lega

COSA SERVE AGLI ESTERI

di **Franco Venturini**

Il Conte Due è una realtà confermata dalle intenzioni programmatiche che il presidente del Consiglio ha confidato ieri al Corriere. E a Bruxelles abbiamo mandato un rappresentante molto apprezzato. La nostra politica estera è dunque ripartita nel segno di quel pragmatismo che tanto faceva difetto al governo precedente? Stiamo già superando quell'autolesionistico isolamento che pareva essere la bandiera dell'Italia sovranista? La risposta è sì, ma con una nota a piè di pagina. Perché all'Italia consapevole che si va rapidamente disegnando serve anche un Di Maio Due. Di Maio alla Farnesina è stata una scelta per molti versi sorprendente, probabilmente influenzata dalla «vittoria» del Pd nel braccio di ferro con i 5 Stelle sulla carica di vicepresidente del Consiglio. Ma il ministero degli Esteri, da tempo marginalizzato nelle scelte di politica internazionale, non avrebbe dovuto essere ridotto a premio di consolazione. Al contrario, serve ora un rilancio della nostra diplomazia e serve un ministro che abbia voglia di guidarla lungo sentieri meno scoscesi di quelli esplorati, senza esiti positivi, dal precedente gabinetto. Per questo abbiamo bisogno di un Di Maio Due.

continua a pagina 28

Prime spine nel governo Conte Due. Sanità e cantieri i nodi da sciogliere. Il presidente del Consiglio Conte incontra i ministri dell'Economia Gualtieri e dell'Interno Lamorgese. Il premier ha sentito per telefono anche il presidente americano Donald Trump. A Bruxelles il commissario incaricato Gentiloni ha visto la presidente della Commissione europea von der Leyen. Di Maio avverte i suoi: dite al Pd di non fare come la Lega.

da pagina 2 a pagina 11

SONDAGGIO IL GRADIMENTO DEGLI ITALIANI Il governo parte in salita

di **Nando Pagnoncelli**

Partenza in salita per il Conte Due: solo il 36% esprime valutazione positiva, il 52% dà giudizi negativi. Il precedente governo aveva un gradimento del 60%.

a pagina 6

NELLA CASA IN SARDEGNA

Gli amici e la violenza: accuse al figlio di Beppe Grillo

di **Andrea Galli**

Il figlio di Beppe Grillo, Ciro, di 39 anni, e tre suoi amici sono indagati per violenza sessuale di gruppo. Lo stupro sarebbe avvenuto nella casa del comico a Porto Cervo, in Sardegna. Vittima una studentessa universitaria che abita a Milano. La sera del 16 luglio i ragazzi si sono conosciuti al «Billionaire», poi si sono trasferiti nella villa di Grillo. La ragazza, sola con i quattro, avrebbe bevuto vodka fino a stordirsi e, accusa, a quel punto sarebbe finita in balia del gruppo. «Facciamo una spaghettata» le avevano detto. Il racconto in lacrime alla madre, una volta rientrata a Milano.

alle pagine 18 e 19
Fulloni, Pinna

GIANNELLI

C'È UN DUE SENZA TRIA



SETTEGIORNI

di **Francesco Verderami**

«Che farà Renzi?» Tutti i dubbi di Palazzo Chigi

«E ditemi: cosa farà Renzi?». Dopo averlo chiesto al dirigente del Pd, dopo aver cercato di capire attraverso i suoi compagni di partito quali potrebbero essere le mosse dell'ex premier, alla fine Conte ha deciso di cercarlo.

continua alle pagine 2 e 3

Zimbabwe L'ex padre-padrone rimasto al potere per 37 anni



Un uomo spinge un carrello vuoto davanti a un ritratto di Robert Mugabe, l'ex leader dello Zimbabwe morto a 95 anni

La morte di Mugabe l'eroe che si scopri dittatore

di **Michele Farina**

Addio a Robert Mugabe, l'anti Mandela. A 95 anni è morto l'ex padre-padrone dello Zimbabwe, al potere per 37 anni. Mosca e Pechino salutano «un grande uomo». Ma il suo popolo è in coda per il pane.

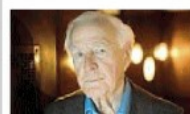
a pagina 12

la lettura

3 L'anticipazione

**Il nuovo le Carré:
adesso la spia
viene dalla Brexit**

di **Matteo Persivale**



Lo scrittore John le Carré

Abbiamo letto in anteprima il nuovo romanzo del maestro della spy story, che uscirà in lingua inglese a metà ottobre. È ambientato nel 2018: le spie di Sua Maestà cercano di salvare l'Alleanza atlantica boicottata da Trump, l'Europa è lontanissima e i russi sono molto cattivi.

3 La sfida

**Il giallo scritto
con i neologismi**

di **Carlo Lucarelli**

Il romanziere Carlo Lucarelli, esperto di thriller, ha accettato la sfida di scrivere un giallo utilizzando il maggior numero possibile di nuove parole entrate nel vocabolario Zingarelli 2020.

3 Il racconto

**«Giuro, non sono
un misogino»**

di **Irvine Welsh**

Qualche tempo fa il celebrato autore di «Trainspotting» è stato accusato di odiare le donne. In un testo racconta perché non si deve confondere un autore con i suoi personaggi.

Nel supplemento in edicola
e a pagina 43 **Bozzi**

IL CAFFÈ

di **Massimo Gramellini**

Non proprio una sifide, vestita male e col diploma di terza media. Di tutte le critiche che il becerume ha rivolto alla neoministra Bellanova, l'unica a meritare un commento che vada oltre la pernacchia è la questione del titolo di studio. Il processo alle élite acculturata aveva trasformato il dilettantismo in un merito o comunque in un attestato di innocenza. Ora si sta piano piano rinsavendo, ma permane l'errore di associare, nel bene e nel male, l'inadeguatezza al pezzo di carta. Esempio: Di Maio è inadatto al ruolo di ministro perché ha fatto il bibbitaro. Ma questo modo di ragionare può valere per un ingegnere o per un medico, non per un politico. Il mitico sindacalista Di Vittorio non era andato oltre alla terza elementare e trattava da pari a

Bella e nova

pari con figure del calibro di Valletta e Moro. Teresa Bellanova non avrà frequentato gli atenei, ma già da adolescente difendeva i braccianti brindisini dalle prepotenze dei caporali e nei successivi quarant'anni ha gestito migliaia di crisi aziendali, maturando un'esperienza sul campo che vale un paio di lauree.

Intendiamoci. Per me la scuola resta un valore assoluto e dirimente. Però da un politico, se è di talento, non si pretende che abbia un trascorso glorioso tra i banchi. Si pretende che sappia di cosa parla e che abbia accumulato un bagaglio professionale da mettere a disposizione della collettività. L'appunto che uno può rivolgere a Di Maio non è tanto di avere fatto il bibbitaro, ma di non avere mai fatto altro.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Lago di Nambino

Scopri la tua vacanza su visittrentino.info





Ancora una bocciatura per la Brexit al buio di Boris Johnson: la Camera dei Lords vota contro il suo "no deal". E stavolta "noblesse oblige"



ristora
INSTANT TEA

il Fatto
Quotidiano
NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

ristora
INSTANT TEA

Sabato 7 settembre 2019 - Anno 11 - n° 246
Redazione: via di Sant'Erasmo n° 2 - 00184 Roma
tel. +39 06 32818.1 - fax +39 06 32818.230

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

TRIANGOLO Mosca vuole lo spione, Pechino garanzie sul 5G
Conte, pressato da Putin e Xi, prepara l'incontro con Trump

La Russia preme per avere indietro il suo uomo arrestato a Napoli, la Cina insiste sulla telefonia. Il premier però fissa un bilaterale con gli Usa il 24 settembre

DI IURILLO, PROIETTI E TECCE A PAG. 6-7



INTESE Il gruppo europeo e la proposta di Roberta Lombardi
Il M5S dialoga con i Verdi Ue Regioni: "Reciprocità dal Pd"

In Umbria, dove la giunta Dem è caduta per un'inchiesta della magistratura, l'esponente M5S propone: "Loro potrebbero appoggiare un nostro candidato"

DI CAROLIS E SALVINI A PAG. 9-10



Ministra con Trasporto

DI MARCO TRAVAGLIO

U no non fa in tempo a rallegrarsi perché la neoministra dell'Interno Lucia Lamorgese non sta su Facebook, Twitter e Instagram, e già gli tocca leggere le prime sparate di alcuni suoi colleghi. Ancora non sanno dov'è il loro ufficio, ma già annunciano o minacciano leggi, decreti, grandi opere e financo dimissioni. Nel primo Consiglio dei ministri, il premier Giuseppe li aveva pregati di "evitare sgrammaticature istituzionali", che è il suo modo per dire "niente cazzate". Poi quelli, appena usciti, han subito dato aria alla bocca. Si temeva che l'incontinenza verbale giocasse brutti scherzi a Di Maio & C., quelli della laola sul balcone e dell'abolizione della povertà. Invece la prima asbraccata è stata Paola De Micheli, reduce da un'imbarazzante esperienza di commissaria alla ricostruzione del Centro-Italia, come se a quella povera gente non fosse bastato il terremoto. La neoministra dei Trasporti, che pare sempre in procinto di impugnare il mattarello e tirare la pasta dei tortellini, appena assisa sulla poltrona di Toninelli ne è stata subito contagiata e ha esportato un'intervista a *La Stampa* tutta asfalto e cemento. Al confronto Lunardi, "ministro con Trasporto", era un dilettante.

In barba al programma appena sottoscritto, che subordina ogni opera a una seria analisi degli "impatti sociali e ambientali", Lady Turtlen ha annunciato che "ostacoli politici ai cantieri non ce ne saranno più" (come se prima ce ne fossero: Toninelli non ha bloccato nulla, purtroppo). Tav di qua, maxi-Gronda di là, forza Atlantica e, già che c'era, pure una parolina inutile su Alitalia (che tocca al Mise), Libia (affari Esteri), migranti e il Sicurezza (roba del Viminale). Quanto alle analisi costi-benefici, fa trapelare la Paola sul *Messaggero* di Caltagirone, "verranno aggiornate e lette non in chiave ideologica, ma di sistema": vedi mai che 2 più 2 faccia 3. Il risultato, ovviamente, è un ribollito di rabbia tra i 5Stelle, costretti a mordersi la lingua per non mandarla al solito posto. E una garbata irritazione - per usare un contismo - di Conte, che s'era appena liberato dell'onniministro Cazzaro e se ne ritrova un altro in gonnella. Anzi due, perché pure Lorenzo Fioramonti è debole di prostata: mentre si recava nel nuovo ufficio, Mister Istruzione già minacciava di dimettersi se non avrà subito 3 miliardi sul suo tavolo (ancora mai visto). Per carità: come dice Vittorio Feltri su Salvini, "l'ora del coglione arriva per tutti". Ma di questo passo saremmo meno ottimisti della De Micheli: "Se andiamo avanti così, faremo assieme molte cose buone per il Paese". No, cara: se vai avanti così, non arrivate a fine mese.

GAROFOLI E NASTASI VERSO MEF E MIBACT

IL RITORNO DEI DINOSAURI

IL PD RIESUMA DUE BOIARDI MOLTO CONTROVERSI. GUALTIERI VUOLE GAROFOLI, CHE CONTE CACCIÒ DA PALAZZO CHIGI 9 MESI FA DOPO UNO SCOOP DEL "FATTO". FRANCESCHINI PRONTO A RICICLARE NASTASI (EX LETTIANO, EX RENZIANO, EX TUTTO)

DI COLLEGI, DI FOGGIA E PALOMBI A PAG. 4-5

L'HO DISEGNATO PER PIÙ DI UN ANNO...



...E GIÀ NON RICORDO CHE FACCIA HA.

AVERE UNA SANITÀ DI VERA SINISTRA: SOLO SPERANZA OPPURE REALTÀ?

DI DANIELA RANIERI A PAG. 13

LE GRANDI OPERE ALLA DE MICHELI: STA TORNANDO IL PEGGIOR PASSATO

DI PONTI E RAMELLA A PAG. 3



4 GIOVANI INDAGATI

Modella: "Grillo jr. mi ha stuprata". "No, consenziente"

DI MASSARI, MILOSA E SANSA A PAG. 17

L'ESTATE PORTA AMORE AI GIOVANI E MALINCONIA A NOI PIÙ VECCHI

DI MASSIMO FINI A PAG. 13

VENEZIA "La mafia non è più quella di una volta"

La Trattativa secondo Maresco fa ancora infuriare il Quirinale

DI FEDERICO PONTIGGIA

Giovanni Falcone e Paolo Borsellino? "Erano due cornuti e sbirri. Erano e resteranno". Al contrario, Franco Maresco ritiene siano stati "eroi di Palermo e del mondo intero", ma il 23



maggio del 2017, nel venticinquesimo anniversario della strage di Capaci, più di qualcuno al suo microfono dissente. Sicché il regista, deve opporre "il faro luminoso di un'antimafia claudicante". A PAGINA 22

CORTE DEI CONTI



Val d'Aosta-Parigi: la dépendance è sotto inchiesta

DI DE MICCO E VENDEMALE A PAG. 15

La cattiveria

Matteo Salvini: "Governo senza ideali e senza dignità". "Governavo", prego

WWW.SPINOZA.IT

I TOUR DELL'ESTATE

Si salvano soltanto Jova e Vasco, tutti gli altri fanno flop

DI MANNUCCI A PAG. 23



il Giornale



SABATO 7 SETTEMBRE 2019

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 211 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it
ISSN 1120-3391 il Giornale tel. 02/47601

Oggi in edicola il primo volume «L'impresa di Fiume» di Ferdinando Gerra

GOVERNO GIÀ SPACCATO

PRIMO TESTACODA

Botte tra Pd e grillini sulla concessione delle autostrade
GUAI PER GRILLO: FIGLIO ACCUSATO DI STUPRO

■ Su Tav, Atlantia e Quota 100 i giallorossi sono già in lite. Il ministro Pd De Michelis apre alle grandi opere e chiude alla revoca delle concessioni autostra-

dali, scatenando l'ira M5s. Nei guai finisce anche il figlio di Beppe Grillo: è accusato di stupro.

servizi da pagina 2 a pagina 11

CHI PUÒ SFORARE I CONTI E CHI NO IL DEFICIT DELLA SINISTRA

di Nicola Porro

Pensavamo, ingenuamente, che il livello del nostro deficit pubblico fosse una questione tecnica. Queste ultime ore ci hanno fatto capire come sia soltanto politica. Alcuni economisti di stampo keynesiano ritengono che in un momento di crisi (ma quando non lo siamo?) sia conveniente spendere più di quanto si ha in cassa, infischiasendone dei debiti che si contraggono. Altri più rigorosi, e sentendo il peso del debito accumulato dal passato, ritengono invece che oggi la spesa pubblica produca benefici immediati risibili, e invece costi sociali in prospettiva enormi. In mezzo i pragmatici, che ci sembrano i più ragionevoli. Se deficit si deve fare, almeno si faccia per ridurre le imposte e non per consegnare nuovi piani di spesa pubblica. Secondo il principio intuitivo per il quale un euro restituito ai contribuenti ha più valore di un euro prestato ai burocrati.

Ma, appunto, si tratta di questioni tecniche. Mai come in queste ore, dicevamo, è diven-

tato del tutto chiaro che la questione del deficit pubblico italiana, è soprattutto politica. Qualcuno si ricorderà la passata Finanziaria giallo-verde e quell'asticella imposta al 2 per cento. Poi diventato 2,04. Abbiamo letto tonnellate di articoli, dichiarazioni e pensose riflessioni sui rischi che correiamo nell'allargare il nostro deficit. La critica non andava alle misure pensate dal passato governo, ma al numeretto in sé. Oggi improvvisamente il deficit non è più un problema. Ci si compiace del fatto che la *nouvelle vague* del governo renda più accettabili in Europa sforamenti del deficit. Anche se nessuno sa per quali fini. Chi pensa alla riduzione del cuneo fiscale, chi a nuove assunzioni e programmi di spesa sociale. Ma il punto non sono gli interventi: è il numeretto magico. Oggi richiedere all'Europa maggiore flessibilità, così si dice, non è più un problema. Come peraltro non lo è stato per tutti i governi precedenti.

Il giro di valzer questa volta è talmente repentino che (...)

segue a pagina 7

MINISTRA BELLANOVA NELLA BUFERA PER LA SUA MISE

Il problema sono gli errori, non i vestiti

di Felice Manti



RENZIANA Teresa Bellanova firma da ministro dell'Agricoltura

«GRAZIATA» L'INSEGNANTE FRONTINI

Insultò l'agente ucciso È già tornata in classe

di Antonio Ruzzo

«U no in meno, non ne sentiremo la mancanza...» aveva scritto la «prof» sui social. Eliana Frontini, 51enne (...)

segue a pagina 14

L'INCHIESTA

Cerciello, il collega era senza pistola

Stefano Vladovich

a pagina 14

SVOLTA VERDE

Se i grillini diventano i Savonarola dell'ambiente

di Vittorio Macioce

Il colore delle stelle cambia con le stagioni e la compagnia. Qualcuno dice che il movimento di Beppe Grillo abbia scoperto una vocazione centrista, una sorta di Dc post ideologica in grado di governare con la destra e la sinistra. Non è esattamente (...)

segue a pagina 5

MOSTRA DI VENEZIA

Quel film sulla mafia che fa infuriare Mattarella

di Luigi Mascheroni

nostro inviato a Venezia

Ce l'avevamo quasi fatta. Mancava poco e sarebbe stata una delle poche mostre del cinema, da anni, senza uno scandalo o una polemica. E invece, all'ultimo giorno, scoppia il caso: mentre in sala si presenta (...)

segue a pagina 33



IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA SPEDIZIONE IN ABONNAMENTO - 30.000 LIRE IN 12 PAGAMENTI A 2.500 LIRE AL MESE)

IMPREVISTI DELLA VITA

La mia prima lavatrice a 46 anni

di Valeria Braghieri

In un pomposo sfoggio di dignità, il quindici agosto scorso ho fatto la mia prima lavatrice. Perché tanta enfasi per un gesto così banale? Perché un mese prima avevo compiuto quarantasei anni e, affetta da questa inabilità, stavo costeggiando l'abisso del ridicolo. Ora non starò qui a spiegare come io sia riuscita ad attraversare quasi mezzo secolo indenne da bucati, per non dire ignorante di bucati, anche se forse qualcuno anelereb-

be a conoscere il mio «segreto»; quello che vorrei invece raccontare è l'effetto che la centrifuga ha avuto su di me. Non posso dire che la mia reazione davanti a questa nuova capacità mi abbia sorpresa del tutto, perché imparare a fare la lavatrice è sempre stato un mio pensiero «provvisorio», uno di quei pensieri che si ospitano, magari anche a lungo, a cui non si

dà seguito ma che ti pungono le tempie di tanto in tanto. Ho sempre voluto imparare, in realtà, perché sono sempre stata convinta che essere autonomi nel lavare i propri panni fosse una grande conquista. In grado di sottrarti dalla tirannia del domestico in ferie, delle tintorie chiuse o inesistenti, dalla bolla di solitudine nella quale si finisce sempre col galleggiare ad agosto nella città (...)

segue a pagina 21

ALBA PREMIUM



albapremium.it

1.943.000 lettori (Audipress 2019/I)



VENTIMILA LEGHE SOTTO I MARI



IN EDICOLA A € 7,90

Fondato nel 1956

IL GIORNO

NAZIONALE

SABATO 7 settembre 2019 | € 1,50 * | Anno 64 - Numero 212 | **QV** Anno 20 - Numero 246 | www.ilgiorno.it

* IL GIORNO CON TUTTOSPORT NON VENDIBILI SEPARATEMENTE - SOLO IL LUNEDÌ A € 2,00 - INIZIATIVA VALIDA PER LE PROVINCE DI ALESSANDRIA, ASTI, BIELLA, CUNEO, NOVARA, VERBANIA E VERCELLI

ristora
INSTANT TEA

MA IN LOMBARDIA COPERTURA GARANTITA
**Vaccini, multe in arrivo
per centomila ostinati**

BONEZZI ■ A pagina 17



MILANO, CASO POTENZONI
**Sparito a Roma
da quattro anni
Il papà: è vivo
cercatelo all'estero**

GIACOMELLO ■ A pagina 16

ristora
INSTANT TEA

I GIALLO-ROSSI
DESTINATI
A DURARE

di BRUNO VESPA

È PASSATO un mese, è cambiato il governo, ma la domanda resta la stessa: quanto durerà? Non poco, come vedremo, perché la forte incompatibilità ideologica e politica tra 5 Stelle e Pd richiederà un po' di tempo per esplodere. Vedremo intanto nei prossimi tre giorni se il Conte bis avrà messo a segno la sua più importante mossa strategica. Se davvero Paolo Gentiloni diventerà commissario europeo agli Affari economici (la volpe a guardia del pollaio, secondo gli inflessibili paesi nordici), Salvini dovrà prendere atto che le battaglie più difficili si vincono attaccando il nemico dall'interno. Ce lo ha insegnato Ulisse conquistando Troia con i guerrieri greci nascosti dentro il cavallo. Il Capitano ha ragione sostenendo che Bruxelles va abbattuta e ricostruita su basi meno miopi e adeguate ai tempi. Ma sarebbe stato possibile avendo tutti contro - dico tutti - nel parlamento europeo? (Se invece - come sostiene il Financial Times - ci daranno l'influente Concorrenza, i giallorossi non avranno guadagnato nulla rispetto ai gialloverdi, confermando l'umiliazione del Paese fondatore, terzo contribuente dell'Unione).

Segue a pagina 2

Giù le tasse, ma soltanto un po'

I piani del governo sul cuneo fiscale penalizzano il ceto medio

MARIN e TROISE
■ Alle pagine 2 e 3



PASSERI e STRAMBI ■ Alle p. 6 e 7

UN MINISTRO A POIS

(e a noi piace così)

STOP ALLA REVOCA
Su Autostrade
la prima lite
tra Pd e M5s

POLIDORI ■ A pagina 4

LA NOSTRA GUIDA
Programmi,
ecco cosa cambia
dopo la staffetta

FARRUGGIA ■ A pagina 5

LO ACCUSA UNA MODELLO
Stupro di gruppo,
tra gli indagati
il figlio di Grillo

MISALE ■ A pagina 8

BOCCASSINI LASCIA
Va in pensione
Ilda la Rossa,
pm del caso Ruby

GIORGI ■ A pagina 9



IL COMICO: L'ITALIA MIGLIORE
Caffè e merendine
Al distributore
spendiamo 4 miliardi



DEGLI ANTONI ■ A pagina 12

LA STAR A VENEZIA
Depp sbarca al Lido:
«Io, colonnello sadico
ma non sono cattivo»



BOGANI e DANESE ■ Alle pagine 26 e 27



FRAGRANZE

13 - 15 SETTEMBRE 2019
STAZIONE LEOPOLDA, FIRENZE

PITTIMAGINE.COM



il manifesto

quotidiano comunista

oggi con **ALIAS**

CON ALIAS QUOTIDIANI
• EURO 1,00
• CON LE MANICHE DIPLOMATICHE
• EURO 2,00

SABATO 7 SETTEMBRE 2019 - ANNO XLVIII - N° 215

www.ilmanifesto.it

euro 2,50

COMMISSIONE EUROPEA

Gentiloni balla sugli Affari economici

Una foto su Instagram che lo ritrae con la presidente della Commissione Ue e un commento scarno: «Al lavoro per una nuova stagione europea». Dall'incontro di ieri fra Paolo Gentiloni e Ursula von der Leyen non è trapelato molto. Con ogni probabilità perché an-

cora non c'è certezza sulla responsabilità che l'italiano andrà a ricoprire: la presidente non ha ancora deciso l'assetto finale del rischio degli incarichi. L'annuncio arriverà martedì. Non è detto che il presidente del Pd si aggiudichi davvero la delega agli Affari economici.

Le capitali rigoriste del Nord non vorrebbero affidare un compito così cruciale a un paese in perenne richiesta di flessibilità. A Berlino invece l'operazione non dispiace. Secondo il Financial Times all'Italia è destinata la Concorrenza.

DANIELA PREZIOSI A PAGINA 2

FNSI: «BASTA TAGLI E BAVAGLI»

Editoria, battaglia per la delega

Braccio di ferro a tre, a Palazzo Chigi, per affidare la delega all'Editoria. Tra Di Maio che vuole riconfermare Vito Crimi, il Pd che preme per Walter Verini e Conte che

cerca un ruolo politico per il segretario generale Roberto Chiappa. Il sindacato dei giornalisti avverte: «È ora di cambiare registro».

ELEONORA MARTINI A PAGINA 3

Sanità

Una Speranza per i malati non autosufficienti?

FRANCESCO PALLANTE

L'operazione che ha portato alla nascita del nuovo governo Conte è tanto ambiziosa quanto rischiosa. Ambiziosa, perché è animata dall'obiettivo evidente di sottrarre basi di consenso sociale alle forze sovraniste.

— segue a pagina 4 —

Nuovo governo È un armistizio sotto minaccia della destra

ALFIERO GRANDI

Un sospiro di sollievo. La formazione del nuovo governo Conte allontana la minaccia di una vittoria elettorale di questa destra becera, reazionaria, sanfedista coagulata dalla Lega.

— segue a pagina 15 —

Sovranismi Il crepuscolo dei leader cattivisti

FABRIZIO TONELLO

L'autunno inizia molto male per Donald Trump, Boris Johnson e Matteo Salvini. I «veri uomini», i leader che più macho non si può, che sembravano irresistibili solo fino a poche settimane fa.

— segue a pagina 15 —



«Violazione dei vincoli paesaggistici e inquinamento delle falde». La procura di Lecce chiude l'inchiesta e mette sotto accusa il già contestato gasdotto Tap nel tratto pugliese. 19 indagati. Il sindaco di Melendugno: cantiere abusivo, va sequestrato. Ma i lavori sono ormai quasi finiti

a pagina 5

biani

TERE, COS'È 'STA RIBELLIONE CHE TI SEI MESSA IL VESTITO BUONO DELLA DOMENICA?



ADDIO MUGABE Da liberatore a oppressore



Già eroe della liberazione dello Zimbabwe dal regime razzista della Rhodesia di Ian Smith, poi tiranno megalomane innamorato solo del potere. Robert Mugabe è morto ieri in un ospedale di Singapore all'età di 95 anni. **BOCCITTO A PAGINA 7**

Giuliana Sgrena
Manifesto per la verità
Donne, guerre, migranti e altre notizie manipolate

ilSaggiatore



VENEZIA 76 Maresco, la mafia e il Quirinale



Lo stile cinico e il grottesco non mancano nel nuovo lavoro di Franco Maresco presentato nell'ultima giornata del concorso *La mafia non è più quella di una volta*, con una coda polemica con il Quirinale.

CRISTINA PICCINO A PAGINA 12

SASSETTA ALTA
AGRIRESISTORI IN MARCHE

Loc. Sasseta Alta 24 - 58054 Sassano (GR)
Tel. +39 0564 509124 - Fax +39 0564 509987
Mobile +39 331 4467030 / +39 338 7373966

www.sassetaalta.it info@sassetaalta.it





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO COME N° 240
ITALIA
SPESSIONE IN ABBONNAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20, L. 662/96

Fondato nel 1892



Sabato 7 Settembre 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A EDIZIONE PRODA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO" - EURO 120

Il personaggio
Addio a Mugabe
l'eroe che liberò
lo Zimbabwe
diventato tiranno
Mafetano a pag. 13



Dieci anni fa la morte
Lady Buongiorno:
«Al Paese manca
l'allegria di Mike»
Bellino a pag. 15



Le accuse armene
Capitan Bonucci
il campione
con il vizio
della sceneggiata
Taormina a pag. 19



Si allarga la spy story Ipotesi sabotaggio sull'Avio

Razzo italiano caduto i sospetti degli 007 sul manager arrestato

Leandro Del Gaudio
Valentino Di Giacomo

Un razzo italiano, a luglio, precipitò poco dopo la partenza. L'intelligence ora sospetta il coinvolgimento del manager russo Aleksandr Korshunov, arrestato a Napoli e già interrogato. Indagato un italiano, Maurizio Paolo Bianchi, 59 anni: l'ipotesi di dipendenti corrotti di Avio Aero.

Alle pagg. 2 e 3

Il retroscena

La caccia del segugio Fbi
«Volevano copiare il 737»

Gigi Di Fiore

Un giro di email, l'intento di «copiare» il 737. Una ragnatela di spionaggio internazionale ricostruita dall'investigatore Fbi Runnels.

A pag. 3



La sede di Avio Aero e, nel fondo, il manager russo Aleksandr Korshunov

Lo scenario

LA NUOVA GUERRA FREDDA PER IL DOMINIO DELLO SPAZIO

Angelantonio Rosato

Il caso di Aleksandr Korshunov, un dipendente dell'industria di Stato russa United Engine Corp arrestato a Napoli con l'accusa di spionaggio industriale da parte del colosso statunitense General Electric, ci porta a focalizzare l'attenzione sulla guerra (per ora solo spionistico-industriale) per la supremazia dello spazio tra le grandi potenze, in particolare Usa, Russia, Cina ed Europa. United Engine Corp produce motori per i programmi di esplorazione

spaziale di Mosca, ed è di proprietà della holding della Difesa russa Rostec. Sia United Engine che Rostec sono nella lista delle imprese sotto sanzioni americane. Il presidente Trump, intanto, ha effettuato una mossa del cavallo, asimmetrica, al fine di assicurare che gli Usa abbiano il totale dominio dello spazio. Ha ordinato la creazione di un nuovo comando del Pentagono, SpaceCom, destinato a diventare il sesto braccio delle Forze Armate americane.

Continua a pag. 42

Il governo alla Ue: più deficit

► Manovra, parte il confronto: chiesti 12 miliardi di flessibilità per la crescita e gli investimenti
Sul tavolo anche il taglio Irpef. Gentiloni a Bruxelles, battaglia sulla delega da commissario

Le idee di Pd e M5S
IL CONTE BIS
TRA SVILUPPO
E DECRESCITA

Luca Ricolfi

Ischiamo tutti, credo, di giudicare questo governo solo per il «peccato originale» da cui nasce: una manovra di Palazzo, parzialmente pilotata dalle autorità europee, volta a impedire che si ritorni al voto. Non è una novità: quando il popolo rischia di fare la scelta sbagliata, i «sinceri democratici» fanno di tutto per aiutare il popolo a non sbagliare. E la via maestra è sempre quella: evitare il voto.

Continua a pag. 43

Inizia la trattativa del governo italiano con l'Unione Europea in vista della manovra finanziaria, primo e vero scoglio del Conte bis. Sulla flessibilità, si parte da 12 miliardi, dunque più spazio sul deficit per finanziare la crescita dell'Italia. Sul tavolo una serie di manovre: oltre al cuneo fiscale, anche il taglio dell'Irpef. Intanto l'ex premier Paolo Gentiloni, indicato dall'Italia per una Commissione Ue, a Bruxelles incontra la von der Leyen. Martedì il varo della nuova commissione: il ruolo di commissario all'Economia, però è in forse. Secondo il Financial Times all'Italia potrebbe andare la concorrenza.

Aquaviti, Bassi, Conti, Di Branco, Errante, Franzese, Orsini e Pollio Salimbeni
alle pagg. 4, 5, 6, 7 e 9

Il caso abito L'ironia contro gli insulti social



Bellanova al giuramento (a sin.) e nella foto del tweet di ieri
Bellanova, dai campi al ministero
la pasionaria che sfida gli haters

Santonastaso a pag. 8

Confindustria
Boccia: «Governo
a trazione Sud?
Conta cosa farà»

Ivana Infantino

Benedice la nascita del nuovo governo purché duri, fermo restando che la linea di Confindustria rimane la stessa. «Cambiano i Governi, ma restano i nodi di sviluppo del Paese». Il presidente di Confindustria, Vincenzo Boccia, nella «sua» Salerno, ha parlato di presente e futuro: «Governo del Sud? Conta ciò che farà», osserva.

A pag. 7

La trappola

Omicidio Cerciello
i due americani
scelsero un luogo
senza telecamere

Fu una trappola, organizzata dal due giovani studenti americani protagonisti dell'agguato co-

stato la vita, a Roma, al vicebrigadiere dei carabinieri di origini campane, Mario Cerciello Rega: l'appuntamento fu dato in un luogo oscuro, non sorvegliato dalle telecamere. Intanto emergono contraddizioni nelle dichiarazioni del collega carabinieri della vittima: prima aveva dichiarato di essere disarmato e in seguito di avere la pistola. Intanto, a Somma Vesuviana, paese d'origine di Cerciello, la solidarietà per la giovane vedova Rosa.

Errante, Scarpa e Spadaro
a pag. 11

Ordigno della II guerra, domani la bonifica

Il «bomba day» di Battipaglia fa evacuare 20mila famiglie

Paolo Panaro

Countdown per il bomba day a Battipaglia. Ormai mancano poche ore all'evacuazione di 36.177 persone indispensabili per far scattare lo smantellamento di un ordigno bellico ritrovato sei mesi fa in un appezzamento di terreno a Spineti. L'evacuazione di 19.995 famiglie, ovvero 36.177 persone, scatterà domani mattina alle 5 e dovrebbe concludersi tre ore dopo, entro le 8 quando gli artificieri dell'Esercito, appartenenti al 21° Reggimento della Brigata Garibaldi di Caserta, dovrebbero iniziare le operazioni di disinnescamento della pericolosa bomba che dureranno dalle 8 alle 12 ore. L'ordigno, di fabbricazione inglese, pesa 113 chilogrammi e risale al secondo conflitto bellico. La «zona rossa» dove risiede il 72% degli abitanti di Battipaglia ha un raggio di interdizione di 1.600 metri. Tra le strutture da evacuare ci sono il Municipio, la stazione, il comando dei vigili e l'ospedale.

A pag. 10

Il «bomba day» di Battipaglia. Ormai mancano poche ore all'evacuazione di 36.177 persone indispensabili per far scattare lo smantellamento di un ordigno bellico ritrovato sei mesi fa in un appezzamento di terreno a Spineti. L'evacuazione di 19.995 famiglie, ovvero 36.177 persone, scatterà domani mattina alle 5 e dovrebbe concludersi tre ore dopo, entro le 8 quando gli artificieri dell'Esercito, appartenenti al 21° Reggimento della Brigata Garibaldi di Caserta, dovrebbero iniziare le operazioni di disinnescamento della pericolosa bomba che dureranno dalle 8 alle 12 ore. L'ordigno, di fabbricazione inglese, pesa 113 chilogrammi e risale al secondo conflitto bellico. La «zona rossa» dove risiede il 72% degli abitanti di Battipaglia ha un raggio di interdizione di 1.600 metri. Tra le strutture da evacuare ci sono il Municipio, la stazione, il comando dei vigili e l'ospedale.

IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

CARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA

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

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI

Con Magnesio, Potassio e Vitamina C

Chiedi un consiglio nelle farmacie

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



Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 141-N° 240
ITALIA
Sped. in A.P. 0333/2002 conv. L.43/2004 art.1 c.1 B2B RM

NAZIONALE



Sabato 7 Settembre 2019 • S.Regina

IL GIORNALE DEL MATTINO

Innanzitutto le notizie su ilmessaggero.it

Il centenario D'Annunzio a Fiume, quando arte e illusione vanno all'assalto
Nordio a pag. 21



Il ricordo Dieci anni senza Mike Bongiorno padre dei tequiz e delle (finte) gaffe
Arnaldi e Cotto a pag. 23



Venezia 76 Johnny Depp, Waters e Jagger chiusura rock E oggi i premi
Satta e Alò alle pag. 24 e 25



Il Pd al bivio
Ora non farsi ammaliare dalle sirene della decrescita

Luca Ricolfi

Rischiare tutti, credo, di giudicare questo governo solo per il "peccato originale" da cui nasce: una manovra di Palazzo, parzialmente pilotata dalle autorità europee, volta a impedire con tutti i mezzi che si torni al voto. Non è una novità: quando il popolo rischia di fare la scelta sbagliata, i "sinceri democratici" fanno di tutto per aiutare il popolo a non sbagliare. E la via maestra è sempre quella: evitare il voto.

Ma concentrarci sulla genesi di questo governo è sterile. Dopodiché, cosa fatta capo ha. Molto più importante, arrivare a questo punto, è capire che cosa questo governo ha in serbo per noi. Quali sono le sue priorità. Ma soprattutto: qual è l'idea dell'Italia che lo ispira? Qual è la diagnosi delle esigenze del Paese che guiderà le sue scelte?

Perché se prevedere che cosa esattamente farà è praticamente impossibile, capire qual è la sua visione dei problemi dell'Italia non è troppo difficile. E' vero che il programma in 29 punti è estremamente generico, confuso, e al momento privo di ipotesi su come trovare le risorse per fare le innumerevoli cose che si vorrebbero fare. Però proprio quella congerie di impegni generici, alla fine, un'idea dell'Italia la trasmette.

Quale idea? L'idea sembra questa: il problema dell'Italia sono le disuguaglianze economico-sociali.

Continua a pag. 20

Flessibilità, si parte da 12 miliardi

► Manovra, al via la trattativa con l'Europa: più spazio sul deficit per finanziare la crescita. Sul tavolo con il cuneo anche il taglio Irpef. Gentiloni a Bruxelles, si tratta sull'Economia

ROMA Flessibilità, si parte da 12 miliardi. Al via la trattativa con la Ue in vista della Manovra: più spazio sul deficit per finanziare la crescita. Sul tavolo, oltre al cuneo fiscale, anche il taglio dell'Irpef. Gentiloni a Bruxelles incontra la von der Leyen. Martedì il varo della nuova commissione: il ruolo di commissario all'Economia è in forse. Il Financial Times: l'Italia otterrà la concorrenza.

Bassi, Conti, Di Branco
Franzese, Nicotri, Orsini
Pollio Salimbeni e Pucci
da pag. 2 a pag. 7

Diplomazia e affari
Cina in allarme
«L'Italia sia equa con noi sul 5G»

Roberta Amoroso

Cina in allarme sul 5G: «L'Italia sia leale con noi». Sullo sfondo ci sono le accuse di Trump a Huawei e Zte di puntare a spiare diversi Paesi.
A pag. 5

La ministra e la mise
Bellanova, l'ironia contro gli haters: eleganti ci si sente

ROMA La neo ministra Teresa Bellanova vittima degli haters, insultata per il look e per il diploma da terza media. Ma anche la destra è con lei. E ieri ha postato una mise a pois: «Eleganti ci si sente».
Acquaviti a pag. 9

I piani di Fioramonti

Il rilancio dell'Università parte dal Sud per la scuola spunta il modello finlandese

ROMA Far ripartire l'università italiana, soprattutto quella del Sud, impantanata tra fuga di cervelli e conti che non tornano. E svecchiare la scuola riducendo l'orario e usando la



tecnologia per attirare l'attenzione dei ragazzi, sul modello finlandese. Questi i primi obiettivi del neo ministro all'Istruzione Lorenzo Fioramonti.
Loiacono a pag. 10

1924-2019 Cacciò gli inglesi, poi 37 anni di terrore nel suo Zimbabwe



Addio Mugabe, l'eroe che divenne tiranno

Robert Mugabe con sua moglie Grace (foto AP)

Mafetano a pag. 13

Cerciello, la trappola dei due americani: qui niente telecamere

► L'appuntamento in un luogo non sorvegliato. Il collega del carabiniere si contraddice sulle armi

ROMA Una vera e propria trappola quella dei due giovani americani protagonisti dell'agguato costato la vita al vicebrigadiere dei carabinieri Mario Cerciello Rega: l'appuntamento in un luogo non sorvegliato dalle telecamere. Intanto il collega della vittima si contraddice: prima aveva dichiarato di essere disarmato e in seguito di avere la pistola.
Errante e Scarpa a pag. 15

Rete 1 nel mirino
Rai camaleontica i dem alla carica

Mario Ajello

I camaleontismo impazza in Rai. Sovranista io? Mai stato! Ecco il ritornello più gustoso.
A pag. 11

Il blitz di Napoli

Un razzo sabotato dietro l'arresto della spia russa

Valentino Di Giacomo

Italia sotto attacco in un intrigo mondiale? Non si tratta solo di una questione di spionaggio tra gruppi russi e americani, stavolta gli 007 di Mosca sarebbero interessati proprio all'Italia. Il caso riguarda un vettore spaziale prodotto dall'Avio (gruppo Leonardo) di Collifero (Roma).
A pag. 14



IL GIUSTO SUSTENIUM PER LA TUA ESTATE

CARICATI DI UN PLUS DI ENERGIA

REINTEGRA I TUOI SALI MINERALI



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



Con Magnesio, Potassio e Vitamina C

Chiedi un consiglio nelle farmacie



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



IL RINNOVAMENTO DEL CAPRICORNO

Buongiorno, Capricorno! Sabato è il vostro giorno preferito perché sottoposto al governo di Saturno, pianeta che ora più che mai rinnova la vostra vita personale, anche il successo assume un significato diverso. Ci sono persone che vi sfidano però, la voglia di superare le contrapposizioni vince sempre. L'ultima Luna estiva nel segno illumina con luce intensa il rapporto d'amore. Abbracci riparatori nel matrimonio. Auguri.

© IPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 35

* € 1,20 in Umbria e Basilicata. Tardem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nelle province di Lecce, Brindisi e Taranto, Il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttomercato € 1,40. In Abruzzo, Il Messaggero • Corriere dello Sport Stadio € 1,20. Nel Molise, Il Messaggero • 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

Fondato nel 1885

il Resto del Carlino

SABATO 7 settembre 2019 | € 1,60 | Anno 134 - Numero 212 | Anno 20 - Numero 246 | www.ilrestodelcarlino.it

NAZIONALE

ristora
INSTANT TEA

BOLOGNA, RUBATI 45MILA EURO
**Anziane truffate
e narcotizzate**

TEMPERA ■ In Cronaca



ristora
INSTANT TEA

I GIALLO-ROSSI
DESTINATI
A DURARE

di BRUNO VESPA

È PASSATO un mese, è cambiato il governo, ma la domanda resta la stessa: quanto durerà? Non poco, come vedremo, perché la forte incompatibilità ideologica e politica tra 5 Stelle e Pd richiederà un po' di tempo per esplodere. Vedremo intanto nei prossimi tre giorni se il Conte bis avrà messo a segno la sua più importante mossa strategica. Se davvero Paolo Gentiloni diventerà commissario europeo agli Affari economici (la volpe a guardia del pollaio, secondo gli inflessibili paesi nordici), Salvini dovrà prendere atto che le battaglie più difficili si vincono attaccando il nemico dall'interno. Ce lo ha insegnato Ulisse conquistando Troia con i guerrieri greci nascosti dentro il cavallo. Il Capitano ha ragione sostenendo che Bruxelles va abbattuta e ricostruita su basi meno miopi e adeguate ai tempi. Ma sarebbe stato possibile avendo tutti contro - dico tutti - nel parlamento europeo? (Se invece - come sostiene il Financial Times - ci daranno l'influente Concorrenza, i giallorossi non avranno guadagnato nulla rispetto ai gialloverdi, confermando l'umiliazione del Paese fondatore, terzo contribuente dell'Unione).

Segue a pagina 2

Giù le tasse, ma soltanto un po'

I piani del governo sul cuneo fiscale penalizzano il ceto medio

MARIN e TROISE
■ Alle pagine 2 e 3



**TERESA BELLANOVA
INSULTATA PER IL LOOK
E IL TITOLO DI STUDIO.
LEI REPLICA CON STILE:
«SONO SINCERA
COME UNA DONNA»**

PASSERI e STRAMBI ■ Alle p. 6 e 7

UN MINISTRO A POIS
(e a noi piace così)

STOP ALLA REVOCA

Su Autostrade
la prima lite
tra Pd e M5s

POLIDORI ■ A pagina 4

LA NOSTRA GUIDA

Programmi,
ecco cosa cambia
dopo la staffetta

FARRUGGIA ■ A pagina 5

LO ACCUSA UNA MODELLO

Stupro di gruppo,
tra gli indagati
il figlio di Grillo

MISALE ■ A pagina 8

BOCCASSINI LASCIA

Va in pensione
Ilda la Rossa,
pm del caso Ruby

GIORGI ■ A pagina 9



IL COMICO: L'ITALIA MIGLIORE

Caffè e merendine
Al distributore
spendiamo 4 miliardi



DEGLI ANTONI ■ A pagina 12

LA STAR A VENEZIA

Depp sbarca al Lido:
«Io, colonnello sadico
ma non sono cattivo»



BOGANI e DANESE ■ Alle pagine 26 e 27



FRAGRANZE

13 - 15 SETTEMBRE 2019
STAZIONE LEOPOLDA, FIRENZE

PITTIMAGINE.COM





QUOTIDIANO FONDATA NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

2,00€ con "OGGI" in Liguria. In omaggio "Italo Oggi" in Liguria - 1,50€ in tutte le altre zone - Anno CCXXXIII - NUMERO 212, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50

GNN

LA MOSTRA DEL CINEMA

Venezia, si accende la polemica sulla mafia del film di Maresco

L'INVIATA TAMBURRINO E CAPRARÀ / PAGINE 38 E 39



LA SAMPDORIA

Di Francesco vuole cambiare adesso prova la difesa a tre

BASSO / PAGINA 44



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Economia-Matrimoni	Pagina 15
Genova	Pagina 18
Cinema/Tv	Pagina 38-41
Xtè	Pagina 36
Sport	Pagina 42
Heros	Pagina 47

RUOLI CHIAVE IN EUROPA PER I DEMOCRATICI: GENTILONI DESTINATO AGLI AFFARI ECONOMICI

Giustizia, Orlando boccia la riforma

«Nata con la Lega, ora va ridiscussa»

Il vicesegretario Pd avverte gli alleati. Gelo con Di Maio, che convoca i ministri M5S alla Farnesina

Il vicesegretario del Pd Orlando, in un'intervista mette il chiaro il suo pensiero sulla riforma della giustizia che porta la firma di Bonafede. «Non si può pensare che un nuovo governo prenda per buono un testo costruito da due forze politiche che non ci coinvolsero minimamente, e di cui una era la Lega». Tensione tra il premier Conte e Di Maio, che convoca i ministri grillini alla Farnesina. Gentiloni verso il ruolo di commissario agli Affari economici.

BRESOLIN, CAPURSO, DI MATTIO, LA MATTINA, MARTINI, PERPOLI, RADICIONI, SCHANZANI, SFORZA ETIDONA / PAGINE 2-7

IL COMMENTO

GIANNIRIOTTA

SALVINI E JOHNSON, L'AUTUNNO TRISTE DEI POPULISTI

Il 2019 segna le prime, brusche ed inaspettate, sconfitte per le forze della rabbia "sovranista". E i simboli di questa inversione di tendenza sono Matteo Salvini e Boris Johnson.

L'ARTICOLO / PAGINA 7

ROLLI

NUOVO CORSO IN EUROPA



IL CASO

Alessandro Barbera

Si blocca la crescita di Italia e Germania, più flessibilità dall'Ue

La brusca frenata dell'economia tedesca e le difficoltà dell'Italia a superare la stagnazione, dovrebbero spingere l'Unione Europea a concedere maggiore flessibilità sul deficit.

L'ARTICOLO / PAGINA 3



GENOVA, IL PONTE SI SVELA: IL VIAGGIO VIRTUALE NEL VIDEO DI ITALFERR

GRILLO / PAGINA 13

TRA GLI INDAGATI IL FIGLIO DEL COMICO

«Mi fecero bere, poi quei ragazzi abusarono di me a casa di Grillo»

Parla la ragazza che accusa quattro genovesi, tra cui il figlio di Grillo, di averla violentata a Porto Cervo. FREGATTE E GRASSO / PAGINA 11



Uomo attaccato e ucciso. Allarme cinghiali a Genova

Un branco di cinghiali fotografato (Fornetti) nel quartiere di Albaro, a Genova

FORLEO, MEDILI E ROSSI / PAGINE 12 E 18-19

UN MERCATO IN CRESCITA

Crociere, tra Costa e Msc il derby si gioca in Liguria

Msc e Costa stanno per schierare le proprie ammiraglie del mercato crocieristico, Grandiosa e Smeralda in Liguria. E i passeggeri, non solo la merce, diventano così sempre più centrali per lo sviluppo delle banchine. Nella corsa continua alla crescita, Genova è strategica: Costa Crociere ha ribadito nel forum televisivo del MediTelegraph, la necessità di trovare casa nel capoluogo ligure e ha ottenuto il sostanziale via libera da Regione e Authority portuale. Ed Msc, dal canto suo, ha chiarito la strategia sulla riqualificazione dell'ex silos Hennebique, che potrebbe diventare il nuovo polo delle crociere di lusso, in vista dell'arrivo di quattro navi vip ordinate a Fincantieri.

GALLOTTI / PAGINA 17

BUONGIORNO

L'attore torinese Luca Argentero ha detto di essere stufo dell'eccesso di femminismo: a lui piace portare fiori alla sua donna, versarle l'acqua a tavola, aprirle la portiera, e qualsiasi altra galanteria che per Cechov sarebbe stata naturale come il sorgere del sole, e pure per Claudio Baglioni, che rimasto senza compagna si chiedeva chi ora andasse a prenderla e chi le aprisse lo sportello, presupponendo che fossero compiti da maschio. Da tre giorni avanza il dibattito online, sia noiosissimo sia spaventoso. Alcuni con Argentero, parecchi contro. Questi ultimi hanno visto nella confessione un passo verso lo sprofondo dei secoli patriarcali, o più modernamente un sintomo dell'attitudine al femminicidio. Non c'è tanta voglia di riflettere due minuti sul molto tempo libero a disposi-

zione dell'essere contemporaneo per cercare quotidianamente qualcuno da giudicare. Ci sarebbe già più voglia di azzardare che, se un uomo regge l'ombrello o la sporta a una donna, forse manifesta un'forma di attenzione e di rispetto che più difficilmente lo spingerà ad alzare un dito, ma ci si trattiene perché è un'opinione non supportata da numeri Istat. Di certo, però, confondere un gesto di cortesia con un atto reazionario è questione rivelatrice. La buona educazione, infatti, è contraria a quello che l'espressione porta a credere, non è il risultato di un'istruzione ben riuscita ma del corretto uso di un cervello sano: se per strada cedete il passo e non vi ringraziano, è perché sono maleducati, e cioè stupidi. L'Italia villanosa di oggi, che vota ed è votata, si spiega anche così.

I villanzoni

MATTIA FELTRI

SORI T.C. ASD

PADDLE

PROVE GRATUITE

CALCETTO INDOOR

ABBONAMENTI

TEL. 335 8047424

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



€ 2,50* in Italia — Sabato 7 Settembre 2019 — Anno 155*, Numero 246 — ilsole24ore.com

*solo per gli acquirenti edicola e fino ad esaurimento copie in vendita abitualmente obbligatoria con AIRE e Letteratura — Edicola: € 2,50 + IVA — Abbonamento: € 10,00 + IVA

Poste Italiane SpA, in A.P. - D.L. 353/2003 art. 1, c. 40/2005, art. 1, c. 1, D.C. Milano



Il Sole 24 ORE

Fondato nel 1865
Quotidiano
Politico Economico Finanziario Normativo

FTSE MIB 21947,33 -0,04% | SPREAD BUND 10Y 151,30 -0,60 | €/€ 1,1027 -0,28% | BRENT DTD 61,58 -2,18% | Indici & Numeri → PAGINE 24-27

Il mondo degli affari apre al Conte due: decisiva la manovra

IL FORUM DI CERNOBBIO

Aspettative positive dalla business community verso il nuovo esecutivo

Il presidente di Confindustria Bocca: restano i nodi di sviluppo, tagliare il cuneo

L'istat avverte: indicatori economici in flessione, impatto sull'occupazione

Edizione chiusa in redazione alle 22,30

Prevalgono le aspettative positive nei confronti del governo Conte-due nella business community, riunita a Cernobbio per l'appuntamento annuale del forum Ambrosiotti. Alla vigilia di una manovra considerata decisiva sono crescite, investimenti e contenimento del debito le indicazioni al nuovo esecutivo, accolto molto bene dai mercati rassicurati dalla collocazione europea e atlantica del Paese. Il presidente di Confindustria Bocca ha ricordato l'importanza di ridurre le tasse sul salario di un piano per l'inclusione dei giovani. Nuovi segnali negativi intanto dall'Istat: si allarga il divario con i partner Ue con conseguenze negative sull'occupazione. — a pagina 2-7

SUMMIT CON GUALTIERI

TRUMP TELEFONA AL PREMIER

Con le parole nel week end su manovra e disordine che terrà i nodi alla Camera per la fiducia. Ieri il premier ha incontrato separatamente i ministri Gualtieri (Tesorero) e Lamorgese (Interno). Intanto giovedì c'è stato il primo colloquio telefonico con il presidente Usa Trump «per discutere di temi bilaterali». — a pagina 2

SONDAGGI TRA GLI OPERATORI

In aumento l'attrattività dell'Italia

Morya Longo — a pag. 3

16

La posizione dell'Italia nel mondo secondo il Global attractiveness Index

Divisione sul rischio di recessione

— a pagina 5

Subito scontro De Micheli-M5S su revoca concessioni e Gronda

AUTOSTRADE

È già scontro Pd-M5S: rischia di saltare l'accordo di compromesso su una «revisione» delle concessioni autostradali dopo che la ministra De Micheli ha escluso che la revoca sia all'ordine del giorno e ha rilanciato il progetto Gronda a Genova. Dura replica M5S. Giarrusso: chiarite o no alla fiducia. — Santilli — a pag. 2



Paolo Gentiloni, ex premier e candidato italiano alla Commissione europea

Il portafoglio Ue Gentiloni vede von der Leyen: Affari economici o Commercio

Gerardo Pelosi — a pag. 2

LEONTEQ

PUBBLICITÀ

LA TECNOLOGIA FINANZIARIA SVIZZERA AL TUO SERVIZIO

Scopri i nostri certificati di investimento su

<https://certificati.leonteq.com>

Leonteq Securities (Europe) GmbH, London branch

Prima di investire, leggere attentamente il Prospetto di Base, ogni eventuale supplemento e la relativa Nota di Sintesi nonché la Condotta Definitiva (Final Terms) e il Documento con le informazioni chiave (KID) del prodotto, con particolare attenzione alle sezioni dedicate al rischio e alla solvibilità. Il Prospetto di Base e gli altri documenti relativi al prodotto sono disponibili sul sito www.leonteq.com oppure gratuitamente presso Leonteq Securities AG, Europastrasse 33, 8004 Zurigo, Svizzera. Il prezzo dei prodotti finanziari è soggetto a variazioni del mercato, che possono condurre alla perdita, totale o parziale, del capitale investito nei prodotti finanziari. Si raccomanda agli investitori di consultare un consulente finanziario competente prima di investire nei prodotti finanziari.

- Più di 28.000 prodotti emessi a livello globale
- Italian Certificate Awards '17 & '18

PARLA L'EX DIRETTORE DELLA CIA, PRESIDENTE DEL FONDO KKR



David Petraeus. Il generale americano passato dal Pentagono al private equity

Petraeus: «La soluzione alla crisi tra Usa e Cina è il multilateralismo»

Accordo dai dati tra Stati Uniti e Cina è possibile e deve portare benefici al mondo intero. Ma per risolvere questioni così complesse il multilateralismo. I mercati fanno bene a non spaventarsi: entrambe le potenze hanno troppo da perdere. È la visione di David Petraeus, ex generale e ora direttore della Cia, oggi presidente del fondo Kkr. — Morya Longo — a pag. 6



L'ambasciatore cinese a Roma, l'industria Usa si oppone alle parole di Trump

Li Junhua «Con l'escalation nessuno vince, gli Usa rispettino la parola data»

Rita Fatiguso — a pag. 6

Si riapre la partita sul contante Spunta l'ipotesi tassa e BoT vincolati

CASSETTE DI SICUREZZA

Prelievo su parte delle somme, il restante sarà investito in titoli

Prima la tassazione di una quota variabile, tra il 30 e il 50%, del contante occultato. Poi l'obbligo di investimento in BoT quinquennali a tasso zero per la parte rimanente. È una delle ipotesi per

l'emersione del denaro non circolante su cui sta lavorando un think-tank di professionisti. Quella della caccia al contante occultato è una partita che si riapre costantemente all'avvio di ogni nuovo governo. I precedenti non sono confortanti, come insegna l'ultima voluntary disclosure cui nessuno ha aderito, e dunque la caccia con cui va trattata la materia deve essere massiccia. — Galimberti e Marroni — a pagina 7

FALCHI & COLOMBE

UN BAZOOKA CONTRO L'EVASIONE FISCALE

di Donato Masciandaro — a pagina 7

IMPRESE E FINANZA

Carige lavora al piano senza Malacalza

Luca Davi — a pag. 12

Atlantia, gara a quattro per Telepass

Carlo Festà — a pag. 13

La Perla taglia ma rimane in Italia

Giulia Crivelli — a pag. 8

ABB

PANORAMA

FISCO

Entrate tributarie +0,5% in sette mesi Dai maxicontrolli 900 milioni in più

Nel periodo gennaio-luglio le entrate fiscali hanno toccato 250,14 miliardi di euro, lo 0,5% sul 2018 (nel solo mese di luglio si registra un calo dell'1,3%). Da inizio anno spiccano le entrate erariali derivanti dall'attività di accertamento e controllo: 6,47 miliardi, in crescita di 892 milioni (+16%). — a pagina 8

INDAGINI IN USA

Facebook, Google & co: nuova crociata sui rischi antitrust

Marco Valsania — a pag. 11

INDUSTRIA

Produzione tedesca ancora in flessione: a luglio -0,6%

In un difficile contesto a livello mondiale, la produzione industriale della Germania segna ancora un rallentamento: a luglio la flessione è stata dello 0,6%. Le previsioni erano per un lieve rialzo. — a pagina 15

GOLDEN POWER IN ITALIA

Sul 5G affondo della Cina: servono condizioni eque

All'indomani dell'esercizio dei poteri speciali del Golden Power sulle forniture per le reti 5G agli operatori italiani, Pechino interviene a difesa di Huawei e Zte e chiede condizioni eque per le imprese cinesi. — a pagina 13

SIDERURGIA A TRIESTE

Arvedi, Fedriga conferma: «Servono va riconvertita»

Dopo la lettera di Arvedi, ieri il presidente della Regione Friuli VG, Massimiliano Fedriga, ha ribadito l'intenzione di avviare un processo di riconversione dell'acciaieria di Servola. — a pagina 10

.marketing

SOLUZIONI PER COMUNICARE E COMPETERE



Aziende e brand sull'orlo di una crisi di scopo

Ambiente, diversità, inclusione. Ora i consumatori vogliono acquistare da aziende che hanno uno scopo. E Alan Jope, alla guida di Unilever, spiega che le aziende devono bilanciare il business con valori non negoziabili e con una reputazione che deve incarnare la nuova consapevolezza d'acquisto, che condiziona soprattutto i millenniali. — Giampaolo Colletti — a pag. 12

ristora
INSTANT TEA

IL TEMPO

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

ristora
INSTANT TEA

Sabato 7 settembre 2019 | € 1,20

S. Regina di Alise
Anno LXXV - Numero 246

Direzione, Redazione, Amministrazione 00187 Roma, piazza Colonna 365, tel 06/675.891 * 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 + Cicerone Oggi €1,50 - a Terni e prov.: Il Tempo + Corriere dell'Umbria €1,20

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

Ancora uno sfregio al carabiniere

Esclusivo Gli incredibili verbali di interrogatorio dei due americani dopo le 11 coltellate
L'assassino invoca la legittima difesa: «Cerciello voleva strozzarmi». Pure l'altro farnetica

IL TEMPO di Oshø



Miracolo De Micheli: grillini nostalgici di Toninelli

Solimine → a pagina 5

Per i fondi all'infrastruttura-manifesto della campagna elettorale della Raggi manca solo l'ok del ministero
Una firma e la funivia di Casalotti diventa realtà

Nasce l'asse tra Dem e grillini
«Capitale più attraente?
Serve una legge speciale»

→ a pagina 17

■ L'ufficialità ancora non c'è perché manca ancora la firma di Paola De Micheli (Pd), successore di Danilo Toninelli come Ministro delle Infrastrutture. Però dal Campidoglio filtrano le prime notizie circa i progetti presentati per l'approvazione ministeriale. Tra i progetti finanziati anche la funivia Battistini-Casalotti (uno dei cavalli di battaglia della Raggi).

Magliaro → a pagina 16

Crescono pure i centri sportivi
Il Lazio si tiene in forma
Boom di nuove palestre

Verucci → a pagina 18

■ Ecco i verbali dell'interrogatorio di Natale Hjort e Finnegan Elder, i due giovani americani accusati dell'omicidio del carabiniere Mario Cerciello Rega. I due ragazzi cercano di scagionarsi in ogni modo, ma la loro versione dei fatti fa acqua da tutte le parti.

Di Corrado → alle pagine 2 e 3

Nasce il Conte bis

Doppia morale sul caso Bellanova

Il Pd si indigna perché subisce il metodo Pd



Fondato → a pagina 7

La renziana «brucia» il premier
«Arriverà il viceministro»
L'Ascani s'è già nominata

Carta → a pagina 5

Per gli Affari economici si fa dura
E Gentiloni rischia la prima euro-beffa

Sforza → a pagina 6

Anche ex M5S e Lega al sit in
La piazza della Meloni verso il tutto esaurito

De Leo → a pagina 8

TESSUTI ARREDO ROMA

BIANCHERIA
BELLORA
FINO AL
70%

TESSUTI
OGNI METRO 1 IN
OMAGGIO

P.zza SAN SATURNINO 1 (P.zza VERBANO)

Buona TV a tutti

L'estate della riscossa per il cinema italiano



di Maurizio Costanzo

Avrete certamente fatto caso anche voi che la programmazione televisiva dei film questa estate, è stata principalmente rivolta al cinema italiano. Con Riccardo Scamarcio, Raul Bova e altri ancora, abbiamo fatto un ripasso del cinema italiano. Il che non è certamente condannabile. Ma sono an-

dati anche molto di moda i film cosiddetti «musicarelli», quelli cioè tratti da canzoni famose, come «Nel sole», con Al Bano e Romina Power, trasmesso su Raiuno, in prima serata, il 31 agosto.

A proposito del «musicarello», Retequattro ha dedicato tre puntate costruite su spezzoni di film musicali. E

stata fatta una rivisitazione di celebri canzoni, come «Riderà», interpretata da Little Tony, anche protagonista del film, e «Quando quando quando», interpretata da Tony Renis, anche lui protagonista del film.

Racconto queste cose perché vorrei fosse chiaro (...) segue → a pagina 24

Sabato 7 Settembre 2019

Nuova serie - Anno 29 - Numero 211 - Spedizione in A.P. art. 1 c.1 L. 4604, DCB Milano

* Offerta esclusiva con Marketing Oggi (Italia Oggi € 1,20 + Marketing Oggi € 0,80)

Lk € 1,40 - Ch fr. 3,50
Francia € 2,50

€2,00*

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



SCATOLE CINESI

Scissione per sfuggire al fisco: c'è frode e bancarotta

Allerica a pag. 25

CON CASSA DEPOSITI

Mutui rinegoziati: i comuni risparmieranno 400 mln di euro

Barbero a pag. 27

CORTE CONTI UE CRITICA

Referendum europei anche con tre soli partecipanti

Chiarello a pag. 28

ADDITIONALE RINNOVI

Contratti a termine più costosi: al via la maggiorazione

Cirio a pag. 29

SU WWW.ITALIAOGGI.IT

Fisco/1 - Liberalità deducibili, l'elenco aggiornato degli enti di ricerca

Fisco/2 - Scatole cinesi, la sentenza della Corte di cassazione



Unione europea - La relazione della Corte dei conti Ue sulle consultazioni pubbliche online

Salvini non ha sbagliato i tempi della crisi ma li ha scelti per imporre agli altri una soluzione affrettata

Federico Puntì a pag. 7

Italia Oggi

QUOTIDIANO ECONOMICO, GIURIDICO E POLITICO



IL NUOVO NUMERO DI GENTILEMAN

Panama papers, nuova lista

Al via i controlli della Gdf su un elenco di 204 soggetti (198 persone fisiche e 6 persone giuridiche) coinvolti in illeciti trasferimenti di capitali all'estero

Panama papers, nuovi controlli della Guardia di finanza per 204 soggetti che coinvolti in presunti trasferimenti illeciti di capitali all'estero. La lista, frutto dell'incrocio di banche dati effettuato dal nucleo speciale entrate delle Fiamme gialle mette sotto i riflettori casi di occultamento di patrimoni in paesi a fiscalità privilegiata, che originano dai documenti dello studio legale panamense protagonista nel 2017 di un grande scandalo fiscale.

Bartoli a pag. 23

Programma di 3.066 parole senza mai parlare di debito



Tremilasestantsei parole senza mai nominare debito o deficit. Sono quelle che costituiscono le «linee programmatiche di politica generale del governo per il prosieguo della XVIII legislatura» (in pratica, il programma). Già da sola questa constatazione sia il segnale di una pessima partenza del nuovo governo che si avvia sulla strada di tutti i precedenti, il cui obiettivo fondamentale è

stato quello di essere autorizzati dalla Ue all'ampliamento del debito, ignorando qualunque sforzo volto alla sua riduzione. Eppure, è evidente che la crescita del debito, ha ormai da tempo costretto lo Stato ad abdicare alla sua fondamentale funzione di stabilizzatore macroeconomico e di investire in direzione anticiclica per stimolare la ripresa.

Gualtieri a pag. 4

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Che cosa ha fatto e fa la differenza? La differenza di livello dello spread che a giugno scorso ha toccato la vetta di 280 punti, per non scendere mai al di sotto di 200 punti, e solo per pochi giorni a fine luglio, e invece i 149,8 punti segnati nel giorno del giuramento del nuovo governo? La differenza in positivo l'ha fatta per caso una nuova visione del mondo da parte del Movimento 5Stelle, sempre al governo, o l'ha fatta la sostituzione della Lega con il Pd? Per capirlo occorre ricordare che le ragioni della crisi di governo, con l'uscita della Lega dal famigerato contratto, sono riconducibili, secondo Matteo Salvini, all'impossibilità di fare, cioè di decidere e realizzare attività concrete con i 5Stelle: il partito del no, l'ha chiamato Salvini per la durata di 14 mesi di governo. Non vi è dubbio che i 5Stelle sono stati il partito del no

continua a pag. 2

LUNEDÌ IN EDICOLA



ALL'ANAGRAFE

Il comune di Siena sperimenta il robot italiano Caterina

Valentini a pag. 10

Credito d'imposta per Ricerca & Sviluppo

FOCUS PMI

Hai beneficiato dell'agevolazione fiscale per le spese sostenute nell'ambito di un **progetto di Ricerca e Sviluppo**? La nuova Legge di Bilancio 2019 ha introdotto l'obbligo di redigere e conservare una relazione di progetto sulle attività di R&S svolte nel periodo di imposta agevolato.

Sei sicuro che la documentazione a supporto del tuo progetto sia conforme ai requisiti previsti dal Mi.S.E.?

Noverim ti affianca nella revisione della documentazione e nella gestione dei rapporti con l'Ente verificatore.



Per maggiori informazioni:

info@noverim.it | Tel: +39 02 49 75 85 71 | www.noverim.it



* Esclusivamente per la Liguria fino a esaurimento scorte in abbonamento esclusivo a «IL SECOLO XIX» a euro 1,50

1.943.000 lettori (dati Auditpress 2019/II)



VENTIMILA LEGHE SOTTO I MARI



IN EDICOLA A € 7,90

Fondato nel 1859

LA NAZIONE

SABATO 7 SETTEMBRE 2019 | € 1,60 | Anno 161 - Numero 246 | **QN** Anno 20 - Numero 246 | www.lanazione.it

NAZIONALE

ristora
INSTANT TEA

AREZZO: IL DELITTO NEL PIED-A-TERRE DELLA BRASILIANA

Prostituta legata e uccisa Arrestato cliente di 37 anni

MANNINO ■ A pagina 17



ristora
INSTANT TEA

I GIALLO-ROSSI
DESTINATI
A DURARE

di BRUNO VESPA

È PASSATO un mese, è cambiato il governo, ma la domanda resta la stessa: quanto durerà? Non poco, come vedremo, perché la forte incompatibilità ideologica e politica tra 5 Stelle e Pd richiederà un po' di tempo per esplodere. Vedremo intanto nei prossimi tre giorni se il Conte bis avrà messo a segno la sua più importante mossa strategica. Se davvero Paolo Gentiloni diventerà commissario europeo agli Affari economici (la volpe a guardia del pollaio, secondo gli inflessibili paesi nordici), Salvini dovrà prendere atto che le battaglie più difficili si vincono attaccando il nemico dall'interno. Ce lo ha insegnato Ulisse conquistando Troia con i guerrieri greci nascosti dentro il cavallo. Il Capitano ha ragione sostenendo che Bruxelles va abbattuta e ricostruita su basi meno miopi e adeguate ai tempi. Ma sarebbe stato possibile avendo tutti contro - dico tutti - nel parlamento europeo? (Se invece - come sostiene il Financial Times - ci daranno l'influyente Concorrenza, i giallorossi non avranno guadagnato nulla rispetto ai gialloverdi, confermando l'umiliazione del Paese fondatore, terzo contributore dell'Unione).

Segue a pagina 2

Giù le tasse, ma soltanto un po'

I piani del governo sul cuneo fiscale penalizzano il ceto medio

MARIN e TROISE
■ Alle pagine 2 e 3



TERESA BELLANOVA
INSULTATA PER IL LOOK
E IL TITOLO DI STUDIO.
LEI REPLICA CON STILE:
«SONO SINCERA
COME UNA DONNA»

PASSERI e STRAMBI ■ Allep. 6 e 7

UN MINISTRO A POIS (e a noi piace così)

STOP ALLA REVOCA

Su Autostrade
la prima lite
tra Pd e M5s

POLIDORI ■ A pagina 4

LA NOSTRA GUIDA

Programmi,
ecco cosa cambia
dopo la staffetta

FARRUGGIA ■ A pagina 5

LO ACCUSA UNA MODELLO

Stupro di gruppo,
tra gli indagati
il figlio di Grillo

MISALE ■ A pagina 8

BOCCASSINI LASCIA

Va in pensione
Ilda la Rossa,
pm del caso Ruby

GIORGI ■ A pagina 9

menghi
Loreto (AN)
www.menghishoes.com



IL COMICO: L'ITALIA MIGLIORE

Caffè e merendine
Al distributore
spendiamo 4 miliardi



DEGLI ANTONI ■ A pagina 12

LA STAR A VENEZIA

Depp sbarca al Lido:
«Io, colonnello sadico
ma non sono cattivo»



BOGANI e DANESE ■ Alle pagine 26 e 27



FRAGRANZE

13 - 15 SETTEMBRE 2019
STAZIONE LEOPOLDA, FIRENZE

PITTIMAGINE.COM

Oggi a € 2,50

com

ROBINSON

LUI D

Sabato
7 settembre 2019
Anno 44 - N° 212

la Repubblica

Fondatore Eugenio Scalfari

Direttore Carlo Verdelli



LA PARTENZA DEL CONTE BIS

“Ora che un governo c'è meno tasse sul lavoro”

Landini (Cgil): “Chiusi 14 mesi di campagna elettorale, tutto tempo perso. Servono la riforma fiscale e un piano di investimenti concordato con l'Ue”

Autostrade, la revoca ad Atlantia prima grana nell'esecutivo De Micheli (Pd): va solo rivista. Di Maio ai suoi: non cediamo

intervista di **Gad Lerner** • a pagina 3

«Ci voleva finalmente un governo, dopo 14 mesi di campagna elettorale». Il segretario Cgil Maurizio Landini chiede al Conte bis interventi rapidi: dalla riforma fiscale per agevolare i lavoratori alla lotta all'evasione. E le concessioni autostradali di Atlantia aprono la prima crepa nell'esecutivo tra M5S e Pd.

di **Amato, Cillis, Cuzzocrea, D'Argenio, Lauria, Lopapa, Mastrobardi, Montanari e Vitale** • da pagina 2 a pagina 11

Il retroscena

Il grande disgelo con Bankitalia

di **Claudio Tito**

Se il governo appena nato sarà davvero di cambiamento, lo si vedrà nelle prossime settimane. Quando verranno approvati i primi provvedimenti e, soprattutto, quando verrà presentata in Parlamento la legge di Bilancio.

• a pagina 4

Altan

ISTITUITO IL MINISTERO
DEI PASTICCI ESTERI.



ALTAN.

DOPO L'ONDATA DI INSULTI



▲ **Ex sindacalista Teresa Bellanova**, 61 anni, risponde agli insulti per l'abito blu indossato al Quirinale (a sinistra) con una blusa gialla a pois e una foto sorridente postata sui social **FABIO FRUSTACI/ANSA**

Orgoglio Bellanova “Vesto come voglio”

La bracciante diventata ministro replica agli attacchi per l'abito e la terza media. Solidarietà da tutti i politici, Salvini incluso

di **Concetta De Gregorio**

Si tratta, oggi, di sapere se ci piace o no il vestito blu indossato al giuramento da Teresa Bellanova e se una bracciante agricola con la terza media, poi sindacalista per trent'anni, abbia titoli per fare il ministro. Votate. Mettete like. Dite la vostra, e che sia una battuta sagace.

Insultate, se non sapete fare di meglio, così qualcuno si indignerà dei vostri insulti e avremo la cronaca di domani: le voci in difesa della vittima. Un talk show con favorevoli e contrari che si urlano addosso.

• a pagina 31
servizi di **Casadio, Ferrara e Foschini** • a pagina 8



Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 90
Tel. 06/49821, Fax 06/4982393 - Sped. Abb.
Post., Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

Nel centro di Cosenza

Quel bambino immigrato preso a calci

di **Alessia Candito**

Lo hanno cacciato a calci come un cane rognoso, un pericolo. Era solo un bambino di 3 anni, incuriosito da una coetanea addormentata nel passaggio che una coppia spingeva in centro a Cosenza. Per il padre della piccola forse le manine che si avvicinavano alla figlia erano di un colore troppo scuro.

• a pagina 18

Su Robinson



**Paul McCartney
ci racconta
le sue favole**

con DVD
Le Stelle della Danza
€ 12,40

Il giovane americano

“Il carabiniere mi stringeva e io l'ho ucciso”

di **Mensurati e Tonacci**

«Mi chiamo Finnegan Lee Elder. Sono nato il 31 gennaio del 2000 a San Francisco. Il mio soprannome è Fin. Sono uno studente di Economia. Non ho condanne. E ho continuato a colpirla finché non ho sentito mollare la presa al collo».

• alle pagine 20 e 21
commento di **Bonini** • a pagina 31

Venezia Polemica sulla mafia
E Maresco diserta il Festival

CAPRIARA, DELLA CASA E TAMBURRINO - PP. 26-27

Carosello Mostra sulle réclame
che segnarono gli anni del boom

ALBERTO MATTIOLI - PP. 24-25



Miss Italia Il bello della resilienza
nelle storie delle ragazze in gara

EMANUELA MINUCCI - P. 29



LA STAMPA

SABATO 7 SETTEMBRE 2019



QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

2,00 € (CON TUTTI I LIBRI) II ANNO 153 II N. 245 II IN ITALIA II SPEDIZIONE 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

INTERVISTA AL VICESEGRETARIO DEL PD. DISTANZE CON BONAFEDE SU INTERCETTAZIONI E TEMPI DEI PROCESSI

Orlando: giustizia, la riforma non va

Di Maio convoca i ministri M5S alla Farnesina. Irritazione di Conte: "No alle invasioni di campo" Europa, ruoli chiave per l'Italia: Gentiloni verso gli Affari economici, Tinagli al posto di Gualtieri

DA SALVINI A BORIS JOHNSON

L'AUTUNNO GELIDO DEI POPULISTI

GIANNI RIOTTA

L'agosto torrido finisce in freddo autunnale per il movimento nazional-populista, orgogliosamente sicuro, solo un anno o sono, di conquistare d'assalto le democrazie occidentali, Europa ed America, occupando il XXI secolo. Invece, per la sorpresa dei profeti dell'intolleranza, il 2019 segna le prime, brusche ed inaspettate, sconfitte per le forze della rabbia "sovranista".

L'uscita dal governo italiano di Matteo Salvini e della sua Lega di movimento, così aliena dalla Lega di governo dei presidenti Maroni e Zaia, ma anche del vecchio sindaco Formentini a Milano, non è solo errore tattico.

CONTINUA A PAGINA 23

Il vicesegretario del Pd, Andrea Orlando, prende le distanze da Bonafede (M5S): «La riforma della giustizia non va». Di Maio convoca i "suoi" ministri alla Farnesina. Irritazione di Conte: «No alle invasioni di campo». Ue, Gentiloni verso gli Affari economici, Tinagli al posto di Gualtieri. SERVIZI - PP. 2-5

ONDATA DI SOLIDARIETÀ ALLA MINISTRA INSULTATA SUI SOCIAL PER IL SUO ABBIGLIAMENTO



Teresa Bellanova, ministra dell'Agricoltura

BELLANOVA E IL MACHISMO DECLINANTE

LINDA LAURA SABBADINI - P. 23

Langhe, tra i filari del Dolcetto cancellati dalla grandine



I grappoli d'uva, ormai pronti per la vendemmia, rovinati dalla grandine nelle Langhe, in Piemonte

FOTO BRUNO MURIALDO

"NOI NELLE VIGNE BOMBARDATE"

GIUSEPPE BOTTERO
INVIATO A SERRALUNGA D'ALBA

«La tempesta è durata almeno di mezz'ora e si è portata via il lavoro di un

anno». Serralunga d'Alba, le tre del pomeriggio. Piero Bagnasco è un uomo stanco ma senza intenzione di mollare. - P. 15

LA SFIDA TECNOLOGICA

INNOVAZIONE SIGNIFICA EGUAGLIANZA

MARIO CALDERINI

Un frutto inatteso ci ha lasciato la stagione che abbiamo chiamato economia della conoscenza, un'espressione con cui si descrive la centralità della tecnologia e degli intangibili nel modello di sviluppo. È quello della disuguaglianza tra segmenti sociali, territori ed individui e della lacerazione tra società ed élite tecnologiche che ciò ha portato con sé.

CONTINUA A PAGINA 23

STAMPA PLUS ST+

LA PRESUNTA VIOLENZA

FREGATTI E GRASSO

**Grillo jr, l'accusa
della modella
"Mi hanno fatto bere"**

P. 14



NEW YORK

MARIO PLATERO

**Collezionista francese
compra Sotheby's
per 3,7 miliardi**

P. 13



LE STORIE

ANTONELLA MARIOTTI

**La vespa samurai
per combattere
la cimice asiatica**

P. 32

ELISABETTA FAGNOLA

**I rem-attori del lago
ora sognano
di girare il mondo**

P. 32

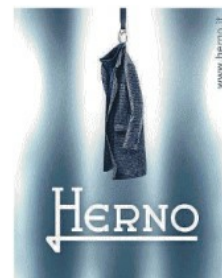
BUONGIORNO

L'attore torinese Luca Argentero ha detto di essere stufo dell'eccesso di femminismo: a lui piace portare fiori alla sua donna, versarle l'acqua a tavola, aprirle la portiera, e qualsiasi altra galanteria che per Cochov sarebbe stata naturale come il sorgere del sole, e pure per Claudio Baglioni, che rimasto senza compagna si chiedeva chi ora andasse a prenderla e chi le aprisse lo sportello, presupponendo che fossero compiti da maschio. Da tre giorni avvampa il dibattito online, sia noiosissimo sia spaventoso. Alcuni con Argentero, parecchi contro. Questi ultimi hanno visto nella confessione un passo verso lo sprofondo del secolo patriarcali, o più modernamente un sintomo dell'attitudine al femminicidio. Non c'è tanta voglia di riflettere due minuti sul molto tempo libero a disposizione dell'es-

sere contemporaneo per cercare quotidianamente qualcuno da giudicare. Ci sarebbe già più voglia di azzardare che, se un uomo regge l'ombrello o la sporta a una donna, forse manifesta un forma di attenzione e di rispetto che più difficilmente lo spingerà ad alzare un dito, ma ci si trattiene perché è un'opinione non supportata da numeri Istat. Di certo, però, confondere un gesto di cortesia con un atto reazionario è questione rivelatrice. La buona educazione, infatti, e contrariamente a quello che l'espressione porta a credere, non è il risultato di un'istruzione ben riuscita ma del corretto uso di un cervello sano: se per strada cedete il passo e non vi ringraziano, è perché sono maleducati, e cioè stupidi. L'Italia villanzona di oggi, che vota ed è votata, si spiega anche così.

I villanzoni

MATTIA FELTRI





UN 3.42 - C116 10.20
Finanza 4.00



Scopri le idee di investimento di domani su www.fidelity-italia.it

CONTI CORRENTI ATTENZIONE, ARRIVANO I RINCARI

MILANO FINANZA

www.milanofinanza.it



Scopri le idee di investimento di domani su www.fidelity-italia.it

€ 4,20
Sabato 7 Settembre 2019 Anno XXXI - Numero 177
MF il quotidiano dei mercati finanziari
Classedtori
Spedizione in A.B. art. 1-2 L. 4804/1964 DCB Milano

IL GOVERNO CONTE-BIS RISCHIA DI IGNORARE LE ISTANZE CHE VENGONO DALLE REGIONI PIÙ RICCHE

Più tasse e meno autonomia? Qui il Nord se ne va

INCHIESTA *Si è chiuso un mercato record con trasferimenti per 1,2 miliardi. Ma tra bilanci in rosso, plusvalenze fittizie e diritti tv, ecco come sta davvero il calcio italiano*

Pallone gonfiato?

ORSI & TORI

DI PAOLO PANERAI

Che cosa ha fatto e fa la differenza? La differenza di livello dello spread che a giugno scorso ha toccato la vetta di 280 punti, per non scendere mai al di sotto di 200 punti, e solo per pochi giorni a fine luglio, e invece i 149,8 punti segnati nel giorno del giuramento del nuovo governo?

La differenza in positivo l'ha fatta per caso una nuova visione del mondo da parte del Movimento 5Stelle, sempre al governo, o l'ha fatta la sostituzione della Lega con il Pd? Per capirlo occorre ricor-

dare che le ragioni della crisi di governo, con l'uscita della Lega dal famigerato contratto, sono riconducibili, secondo Matteo Salvini, all'impossibilità di fare, cioè di decidere e realizzare attività concrete con i 5Stelle: il partito del no, l'ha chiamato Salvini per la durata di 14 mesi di governo.

Non vi è dubbio che i 5Stelle sono stati il partito del no su tutto quanto è lavori pubblici e investimenti relativi. Il culmine di questi no è stato raggiunto quando l'abile e assennato presidente del Consiglio, Giuseppe Conte, ha inviato la lettera alla Francia e all'Unione europea per confermare che l'Italia avrebbe mantenuto gli impegni per la costruzione della Tav. Pochi giorni dopo Luigi Di



PARLA CANNATA
Sarà un Mts più tricolore

IL FONDATORE DI N26
La mia banca sembra Spotify

GLI ASSET DI GBH
Il portafoglio di Braggiotti

TASSI ZERO
Valanga bond a rischio bolla?

AZIMUT LIBERA IMPRESA EXPO

29-30 OTTOBRE 2019 - MILANO RHO FIERA

CUORE & MOTORE

DELL'IMPRENDITORIA ITALIANA

L'evento dell'anno, punto di incontro tra Economia Reale e risparmio gestito.

12.000 Mq
di allestimenti

10.000
Partecipanti

50
Conferenze

150
Relatori

Storie
di successo

Scopri di più su expo.azimutliberaimpresa.it

GRUPPO AZIMUT
AZIMUT
LA DIREZIONE PER INVESTIRE

AZIMUT LIBERA IMPRESA EXPO
L'ARTE DI FARE IMPRESA



Informazioni Marittime

Primo Piano

Conte bis, cluster marittimo chiede continuità

Le associazioni di categoria scrivono alla neoministra dei Trasporti, Paola De Micheli. C'è chi snocciola ottimismo, chi si congratula, chi chiede celerità, chi si annoia all'idea di ricominciare tutto da capo

Via della seta cinese, Brexit, Ten-T, guerra dei dazi, tecnologia 5G, controllo dei flussi merce, commercio elettronico, gig economy, cargo aereo, ferrovie. Con queste priorità il cluster marittimo saluta la neoministra dei Trasporti, Paola De Micheli, che ha giurato al Quirinale giovedì per il governo Conte bis. Confetra, Confcommercio, **Assoporti**, Assarmatori e Trasportounito, tra gli altri, hanno scritto a De Micheli. C'è chi si congratula, chi fa un lungo elenco delle cose da fare e da continuare, chi invece si mostra più seccato, dovendo ora, col nuovo governo, ricominciare tutto da capo. Le fatiche di Sisifo (Trasportounito) L'associazione più cauta di tutte è Trasportounito, l'unica a sottolineare il tempo che si perderà nei prossimi mesi per ricostruire il dicastero e i rapporti tra istituzioni e imprenditori. «Si dovrà ripetere la medesima trafila - spiega Maurizio Longo, segretario generale di Trasportounito - nomina e delega al sottosegretario; presentazione di temi e problemi; commissioni; calendarizzazione; riunioni ristrette e plenarie; dispositivi legislativi che puntualmente ritardano; qualche minaccia di protesta; qualche convegno; sagrestie che si aprono a qualche eletto e qualche raccomandazione per evitare conflitti sociali per non destabilizzare il sistema, e così via». La lunga lista (Confetra) «Occorre ripartire - secondo il presidente di Confetra, Guido Nicolini - da Connettere l'Italia, dal Fondo Unico Infrastrutture, dare piena attuazione alla legge di riforma della portualità e della logistica, rendere operativo lo sportello unico doganale e dei controlli, procedere col Contratto di programma di RFI per il completamento dei Corridoi TEN T, avviare l'implementazione del Piano Nazionale per il rilancio del Cargo Aereo», così il presidente di Confetra, Guido Nicolini. La semplificazione digitale (**Assoporti**). I porti italiani generano il 2,6 per cento del prodotto interno lordo nazionale movimentando mezzo miliardo tonnellate di merci e 53 milioni di passeggeri, precisa il presidente di **Assoporti**, Daniele Rossi. «Abbiamo bisogno di una semplificazione normativa del codice degli Appalti e del codice ambientale, la digitalizzazione amministrativa per rendere i porti più competitivi e la realizzazione di infrastrutture indispensabili, soprattutto ferroviarie, per integrarsi alle reti di trasporto europee. Il lavoro da fare è davvero tanto», spiega Rossi. Il dumping nell'autotrasporto (Conftrasporto) Più focalizzato sull'autotrasporto Paolo Uggè, vicepresidente di Confcommercio e Conftrasporto, che chiede una posizione «netta» sulle limitazioni alla circolazione dei mezzi pesanti importate dall'Austria e da altri paesi Ue. «Non è stata ancora risolta la lentezza con la quale le motorizzazioni rilasciano le autorizzazioni ai mezzi pesanti», spiega Uggè, poi c'è da contrastare il fenomeno «del dumping sociale dei Paesi dell'Est». Governance dedicata al mare (Confitarma). Il presidente di Confitarma, Mario Mattioli, torna a chiedere «una governance dedicata al comparto marittimo, in grado di dare maggior slancio all'economia del mare». Un organismo dedicato è «assolutamente necessario». Le risposte chiare (Assarmatori) Gli armatori italiani, attraverso armatori, rendono noto a De Micheli che «l'industria del mare sta vivendo un momento delicatissimo e ha bisogno di risposte chiare», in particolare sulle infrastrutture, senza posizioni equivocate. Seguono gli auguri e l'apertura alla collaborazione.



Assoporti: primi passi per la riforma

ROMA La riorganizzazione interna di **Assoporti**, alla quale stanno lavorando le varie commissioni, ha fatto un passo avanti con la nomina del nuovo segretario generale reggente nella figura di Oliviero Giannotti, che subentra a Franco Mariani, dopo il lungo mandato svolto da quest'ultimo. L'incarico è per il momento di reggente perché la riorganizzazione è in corso e toccherà sia lo statuto, sia la struttura di comando con la divisione in gruppi di lavoro su temi specifici. Giannotti opera da tempo all'interno di **Assoporti** come esperto di servizi nautici, con rapporti diretti con le varie associazioni degli stessi. **Assoporti**, anche allo scopo di fronteggiare la diaspora interna (la secessione di una rappresentanza significativa del sud guidata dall'ex presidente della stessa **Assoporti** Pasqualino Monti, oggi presidente da Palermo dell'AdSP della Sicilia Occidentale) sta lavorando sul nuovo statuto «al fine di affrontare i numerosi cambiamenti in atto ha dichiarato la presidenza e per assicurare che siano rappresentate tutte le realtà portuali italiane». Secondo quanto riferito, la governance verso cui si dirige la riforma sarà guidata dal presidente affiancato da quattro vice che dovranno occuparsi in particolare di approfondire i problemi delle principali aree marittime, dei loro porti e dei Sistemi comprendenti anche la logistica interna. Altro punto importante, i rapporti con il governo nazionale, che negli ultimi tempi sono stati abbastanza episodici e non strutturati. Infine c'è in programma il tentativo di ricomporre la rottura con il sud, per dare rinnovata forza all'associazione.



ACCIAIO

Aervedi, la risposta di Fedriga: «Servola è da riconvertire»

Dopo la lettera della proprietà gli enti locali hanno ribadito l'intenzione di chiudere. Possibile una trattativa sull'occupazione e sull'area a freddo dell'acciaieria

Matteo Meneghello

Dopo la lettera di Giovanni Arvedi, che giovedì ha reso pubblica tutta la sua amarezza per essere stato messo alla porta dopo avere lavorato a un rilancio della ex Ferriera di Servola integrandola nel suo gruppo, tutti gli attori in campo riallineano le pedine per favorire l'avvio di un tavolo sulla chiusura dell'area a caldo. E lo si fa anche cercando di coinvolgere i più alti livelli istituzionali, a partire dal Mise, da pochi giorni guidato da un triestino, Stefano Patuanelli, che siede in Consiglio comunale proprio quando il progetto dell'imprenditore cremonese prendeva le mosse. Dopo il Comune di Trieste, ieri anche la Regione Friuli Venezia Giulia ha chiamato in causa il nuovo Governo nel tentativo di trovare una soluzione comune per "pilotare" la chiusura dell'area a caldo della ex Ferriera di Servola. La strada sembra tracciata, e se ci sarà una convocazione a Roma, spiegano fonti vicine all'azienda cremonese, Arvedi ci sarà e farà la sua parte. «Se si fa un serio processo di riconversione con gli investitori adeguati, ovviamente con un coinvolgimento dell'attuale proprietà e delle istituzioni coinvolte, dall'autorità di sistema portuale al Comune di Trieste - ha detto ieri il presidente della Regione Massimiliano Fedriga - penso che riusciremo a raggiungere l'obiettivo di chiudere l'area a caldo, che è particolarmente impattante e gravosa sull'ambiente e sulla salute dei cittadini, e a garantire il lavoro a tutte le persone coinvolte. La Regione sta lavorando. Abbiamo inviato una lettera ai ministeri competenti, chiedendo che venga subito istituito un tavolo». Ma il

secondo tempo di una trattativa fino a oggi condotta più o meno sottotraccia sembra partire in salita. Bisogna trovare una soluzione per la questione occupazionale. Un altro dei nodi poi è legato alla valorizzazione delle aree occupate oggi da altoforno, cokeria e lavorazioni a caldo, che nei piani dovrebbero essere abbandonate a favore di una mission logistica, meno impattante dal punto di vista ambientale. In circa cinque anni di gestione il gruppo Arvedi ha investito più di 160 milioni di euro nella ex Ferriera, rilevata dal gruppo Lucchini in amministrazione straordinaria. Parte di queste risorse sono state destinate alla creazione ex novo di un'area a freddo con un laminatoio completo di forni di cottura, uno skin pass, uno slitter per il taglio e il decapaggio in linea, con un centinaio di persone assunte in aggiunta alle circa 400 relative all'area a caldo. Un'altra parte degli investimenti è stata invece destinata alla messa a norma degli impianti, ed è in questo ambito che l'imprenditore cremonese chiede un'adeguata valorizzazione, vista la prospettiva di chiudere e indirizzare le aree verso un futuro di logistica integrata, considerati gli approcci di investitori cinesi con l'autorità portuale, che sta conducendo una due diligence sul valore delle aree nella loro interezza. Su questo punto si è espresso anche il presidente dell'autorità, Zeno D'Agostino, secondo il quale Arvedi, «ha voluto accelerare una situazione già in corso»; la lettera, per D'Agostino «è un messaggio ai soggetti istituzionali e alle imprese che c'è la sua disponibilità a chiudere l'area a caldo». Sul futuro della zona portuale oggi in concessione, D'Agostino, ha spiegato che «è strategica per il porto» e che l'attività siderurgica «non può più essere fatta vicino al mare». Tra gli interventi sull'area a caldo, il gruppo Arvedi ha provveduto al rifacimento della bocca dell'altoforno ed ha installato un impianto di aspirazione della cokeria. Sul piano ambientale sono stati rispettati i punti dell'accordo di programma del 21 novembre 2014. Tra questi: lo smaltimento del cumulo di rifiuti (oltre 15mila tonnellate), la pavimentazione



Il Sole 24 Ore

Trieste

e la messa in sicurezza dalla falda. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Ferriera: le reazioni della politica alla lettera di Arvedi

Il Governatore del FVG ha chiesto ai Ministeri competenti di convocare un tavolo per garantire il futuro dei lavoratori impiegati nell' area a caldo della Ferriera di Servola. Serracchiani: "Fatto il danno, Fedriga chiede l' intervento del Governo per scaricare su Roma la responsabilità".

Risale a ieri, 5 settembre, la lettera con cui il cav. Giovanni Arvedi, fondatore e presidente dell'omonimo gruppo, ha annunciato la volontà di cessare la produzione nell' area a caldo della Ferriera di Servola. La notizia ha scatenato diverse reazioni nella politica, ma la priorità ora è legata al futuro dei lavoratori. La Regione chiede ai Ministeri competenti la convocazione di un Tavolo Appreso l' annuncio, il governatore Fedriga ha richiesto ai ministeri del Lavoro, dello Sviluppo Economico, dell' Ambiente e dei Trasporti di convocare un tavolo, coinvolgendo la Regione Fvg, il Comune di Trieste, l' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale**, le parti datoriali e le organizzazioni sindacali, per garantire il futuro dei lavoratori impiegati nell' area a caldo della Ferriera di Servola. "Fermo restando il fatto - sottolinea il governatore - che l' azienda deve continuare a garantire la piena sicurezza degli impianti fino alla loro chiusura, l' Amministrazione regionale apprezza gli sforzi compiuti dalla proprietà, che hanno portato all' adempimento di quasi tutte le prescrizioni previste negli accordi, e prende al contempo atto delle sue difficoltà a far fronte a nuovi investimenti sull' area che risulterebbero antieconomici". "Per questo - conclude Fedriga - è fondamentale che il Governo si attivi, coinvolgendo le istituzioni locali, per garantire il mantenimento dei livelli occupazionali a seguito della chiusura dell' area a caldo". Serracchiani: "Chiusura traumatica, gravi conseguenze" Immediato il commento della deputata Debora Serracchiani (Pd) che, in merito alla vicenda, ha dichiarato: "E' stata creata una situazione di rottura senza preoccuparsi delle gravi conseguenze che rischiano di essere pagate dai lavoratori e dalle loro famiglie. Non si è pensato a cosa significhi la chiusura non guidata e traumatica di un pezzo di industria a Trieste in assenza di alternative concrete già sul tavolo". "Sia atto premeditato o gesto imprudente - spiega Serracchiani - l' accelerazione impressa dalla Regione ha evidentemente ottenuto il risultato di accendere la miccia della crisi industriale e occupazionale più grave di Trieste, da decenni. Fatto il danno, Fedriga chiede l' intervento del Governo per scaricare su Roma la responsabilità di mantenere i livelli occupazionali". Per la parlamentare "certo ora bisogna al più presto evitare che si verifichino gli scenari peggiori, evitare il salto nel buio ed elaborare una transizione sostenibile dal punto di vista sociale, economico e ambientale. Con la collaborazione fattiva di Regione e comune di Trieste". Savino: "Basta polemiche, la priorità è gestire la crisi" "Non è tempo di polemiche - ha invece dichiarato Sandra Savino, deputata e coordinatrice regionale di Forza Italia FVG -, ognuno si assuma le proprie responsabilità e svolga al meglio il proprio compito: in ballo c' è la tutela della salute dei lavoratori e dei cittadini, oltre che centinaia di posti di lavoro. Le problematiche legate all' area a caldo della Ferriera sono note, così come le osservazioni mosse negli anni. Ora è fondamentale che tutto gli attori istituzionali ed economici facciano quanto devono per gestire al meglio questa fase". Cecco (Progetto FVG): "Priorità salute pubblica" Anche Giorgio Cecco, membro del coordinamento regionale e referente triestino per Progetto FVG ha commentato la vicenda esprimendo solidarietà per i lavoratori: "Fermo restando che la priorità deve essere sempre quella della salute pubblica, piena solidarietà ai lavoratori della Ferriera di Servola che da anni vivono nell' incertezza anche per scelte sbagliate, supportate in passato pure dalle amministrazioni pubbliche, come quella di continuare a tenere aperta a tutti i costi l' area a caldo, invece di ricercare altre attività più sostenibili dal punto di vista ambientale e dal certo futuro occupazionale". "Di sicuro - aggiunge



Trieste Prima

Trieste

Cecco - le colpe della situazione non vanno ricercate nell' attuale amministrazione regionale, quel che conta ora è dare risposte per definire il percorso di riconversione che risolva sia il problema ambientale per i residenti che quello del lavoro per le maestranze - sottolinea Cecco - è evidente che la fase attuale è complessa e molte sono ancora le questioni da trattare come il processo di ricollocazione dei lavoratori e la richiesta della Siderurgica Triestina di recuperare gli investimenti effettuati, quindi sarà importante coinvolgere il Ministero preposto, ancor di più ora che al capo del quale c' è un triestino che probabilmente ben conosce il problema".

Il Piccolo

Trieste

«Uno stop non controllato rischia di fare gravi danni»

Il monito dell' esperto Barbieri sull' ipotesi di chiusura anticipata della Ferriera «Basta un attimo a far risalire le emissioni». Usb sollecita un tavolo romano

Giovanni Tomasin Prosegue serrato il confronto sulla Ferriera. Il presidente regionale Massimiliano Fedriga anche ieri è tornato a chiedere un intervento rapido del governo. Stessa richiesta arrivata dai vertici nazionali dell' Usb, che sollecitano un tavolo ministeriale sulla questione occupazione, mentre sul fronte dell' ambiente il professor Pierluigi Barbieri, nel tempo consulente sulla Ferriera di Comune e Regione, avverte: «Nell' eventuale fase di chiusura bisognerà tenere alta l' attenzione per evitare il ritorno delle emissioni inquinanti». Cominciamo con il presidente della Regione. Ha dichiarato ieri Fedriga commentando la lettera aperta che il presidente di Siderurgica Triestina Giovanni Arvedi ha pubblicato sul Piccolo: «Se si fa un serio processo di riconversione con gli investitori adeguati, ovviamente con un coinvolgimento dell' attuale proprietà e delle istituzioni coinvolte, dall' **Autorità di sistema portuale** al Comune di Trieste, penso che riusciremo a raggiungere l' obiettivo di chiudere l' area a caldo che è particolarmente impattante e gravosa sull' ambiente e sulla salute dei cittadini e a garantire il lavoro a tutte le persone coinvolte». La Regione, ribadisce il governatore, «sta lavorando. Abbiamo inviato una lettera ai Ministeri competenti, chiedendo che venga subito istituito un tavolo». Poi un affondo all' azienda: «Arvedi ha ammesso di fatto che l' impianto inquina e che è disponibile a chiuderlo. Dopo di che non entro in merito alle sue valutazioni personali e sulla strada da perseguire». Affermazioni che, da Cremona, si affrettano comprensibilmente a contestare. L' azienda non interviene sull' argomento con note ufficiali, ma precisa che in alcun modo le parole del cavalier Arvedi possono essere lette come un' ammissione d' inquinamento da parte di Siderurgica Triestina. Nel frattempo il responsabile nazionale di Usb Siderurgia Sergio Bellavita chiede un tavolo al Mise: «Le ultime dichiarazioni di Arvedi appaiono l' ennesimo tentativo di scaricare su altri le responsabilità di un' azienda che si sta sganciando dai propri impegni e che prova per l' ultima volta a produrre un' operazione di "cassa" sulla pelle dei lavoratori e della città di Trieste. Usb ritiene sia necessario che l' azienda venga a rispondere delle sue scelte industriali davanti alle istituzioni nazionali». Il professor Pierluigi Barbieri, del dipartimento di Scienze chimiche, è stato consulente del Comune e, attraverso UniTs, lo è della Regione in materia di Ferriera. Tutti gli riconoscono padronanza del tema sotto il profilo ambientale: «Nel tempo il Comune e la Procura hanno creato una rete di rilevazione dati che affianca quella iniziale, considerata anche dall' Aia. Il risultato è che ora disponiamo di molti dati aggiuntivi che, venendo da macchine non previste dall' Aia, non possono essere utilizzati. Quel che stiamo facendo con la Regione è semplificarli e integrarli in maniera da avere un quadro che consenta poi di decidere». L' informazione scientifica, secondo Barbieri, dovrebbe essere il punto da cui la politica parte: «È importante per questo che l' attenzione rimanga alta e che ci sia tempestività nel comunicare i risultati delle analisi, tale da permettere alle istituzioni di rispondere per tempo». L' eventuale periodo della chiusura dovrà essere un momento di alta vigilanza: «Nel tempo le pressioni sull' azienda hanno ridotto in modo significativo le emissioni di benzene. In una fase di chiusura, però, sarà fondamentale impedire che l' allerta venga meno. Basta un attimo a far risalire i valori». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

TRIESTE CRONACA

Il futuro di Sersveta



«Uno stop non controllato rischia di fare gravi danni»

Il monito del professor Barbieri sull' ipotesi di chiusura anticipata della Ferriera. «Basta un attimo a far risalire le emissioni». Usb sollecita un tavolo romano

Mozione contro D'Annunzio ma Rossi difende la statua

Il futuro di Sersveta

Il professor Barbieri, consulente del Comune e della Regione, avverte: «Nell' eventuale fase di chiusura bisognerà tenere alta l' attenzione per evitare il ritorno delle emissioni inquinanti». Cominciamo con il presidente della Regione. Ha dichiarato ieri Fedriga commentando la lettera aperta che il presidente di Siderurgica Triestina Giovanni Arvedi ha pubblicato sul Piccolo: «Se si fa un serio processo di riconversione con gli investitori adeguati, ovviamente con un coinvolgimento dell' attuale proprietà e delle istituzioni coinvolte, dall' **Autorità di sistema portuale** al Comune di Trieste, penso che riusciremo a raggiungere l' obiettivo di chiudere l' area a caldo che è particolarmente impattante e gravosa sull' ambiente e sulla salute dei cittadini e a garantire il lavoro a tutte le persone coinvolte». La Regione, ribadisce il governatore, «sta lavorando. Abbiamo inviato una lettera ai Ministeri competenti, chiedendo che venga subito istituito un tavolo». Poi un affondo all' azienda: «Arvedi ha ammesso di fatto che l' impianto inquina e che è disponibile a chiuderlo. Dopo di che non entro in merito alle sue valutazioni personali e sulla strada da perseguire». Affermazioni che, da Cremona, si affrettano comprensibilmente a contestare. L' azienda non interviene sull' argomento con note ufficiali, ma precisa che in alcun modo le parole del cavalier Arvedi possono essere lette come un' ammissione d' inquinamento da parte di Siderurgica Triestina. Nel frattempo il responsabile nazionale di Usb Siderurgia Sergio Bellavita chiede un tavolo al Mise: «Le ultime dichiarazioni di Arvedi appaiono l' ennesimo tentativo di scaricare su altri le responsabilità di un' azienda che si sta sganciando dai propri impegni e che prova per l' ultima volta a produrre un' operazione di "cassa" sulla pelle dei lavoratori e della città di Trieste. Usb ritiene sia necessario che l' azienda venga a rispondere delle sue scelte industriali davanti alle istituzioni nazionali». Il professor Pierluigi Barbieri, del dipartimento di Scienze chimiche, è stato consulente del Comune e, attraverso UniTs, lo è della Regione in materia di Ferriera. Tutti gli riconoscono padronanza del tema sotto il profilo ambientale: «Nel tempo il Comune e la Procura hanno creato una rete di rilevazione dati che affianca quella iniziale, considerata anche dall' Aia. Il risultato è che ora disponiamo di molti dati aggiuntivi che, venendo da macchine non previste dall' Aia, non possono essere utilizzati. Quel che stiamo facendo con la Regione è semplificarli e integrarli in maniera da avere un quadro che consenta poi di decidere». L' informazione scientifica, secondo Barbieri, dovrebbe essere il punto da cui la politica parte: «È importante per questo che l' attenzione rimanga alta e che ci sia tempestività nel comunicare i risultati delle analisi, tale da permettere alle istituzioni di rispondere per tempo». L' eventuale periodo della chiusura dovrà essere un momento di alta vigilanza: «Nel tempo le pressioni sull' azienda hanno ridotto in modo significativo le emissioni di benzene. In una fase di chiusura, però, sarà fondamentale impedire che l' allerta venga meno. Basta un attimo a far risalire i valori». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Piccolo

Trieste

incontro col rotary

D' Agostino «Per il porto nuova politica sul lavoro»

Futuro del porto e porto del futuro. Questo il tema dell' incontro conviviale organizzato dal Rotary club Trieste all' hotel Savoia Excelsior al quale ha partecipato quale ospite d' onore l' attuale presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale** del Mare Adriatico Orientale Zeno D' Agostino. Un paio d' ore durante le quali ribadire gli scenari presenti e futuri del porto di Trieste. Uno dei temi focali ribaditi da D' Agostino ha riguardato l' occupazione. «L' innovazione - ha sottolineato il presidente dell' Authority - deve essere necessariamente accompagnata da un' adeguata politica occupazionale». «Abbiamo portato il porto fuori dal porto - ha ricordato D' Agostino, riferendosi al recente sviluppo del retroporto - perché oggi l' attività dello stesso ha bisogno di maturazione e innovazione per essere pronta alle sfide del futuro». Futuro che è più vicino di quanto si possa pensare, come ha ripetutamente sottolineato nel corso del suo intervento. «Dobbiamo prepararci al fatto che nel giro di 10 anni probabilmente non vedremo neppure una persona lavorare "nel porto" perché le operazioni saranno completamente automatizzate». Da qui la necessità per l' **Autorità Portuale** di anticipare queste dinamiche senza bloccarle perché «sarebbe ridicolo frenare il progresso e i competitor potrebbero approfittarne». Diventa necessario perciò ripensare il valore umano presente nel porto creando nuove attività industriali attraverso un **sistema** totalmente coordinato». Per fare questo serve un **sistema** integrato fra porto, retroporto e punti franchi, il tutto coordinato da un unico soggetto. Da qui le recenti nuove assunzioni portate avanti dall' **Autorità Portuale**.

«Noi stiamo andando controcorrente rispetto al trend del mondo del lavoro - ha spiegato D' Agostino - negli ultimi anni abbiamo riportato in capo all' **Autorità Portuale** tante delle attività precedentemente terziarizzate perché se affidare a terzi può forse ridurre i costi, al tempo stesso riduce la qualità del lavoro». Una riorganizzazione di tutte le attività "condominiali" del porto che negli ultimi tempi ha comportato un aumento dell' occupazione di circa 400 unità, molte delle quali a tempo indeterminato. «Siamo diventati competitivi facendo quanto è sconsigliato dalle attuali teorie lavorative». --L.D. BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Pressing del Pd sul neo ministro Fiengo: serve unità sul Mose

DeMicheli e il dossier crociere con Marghera sullo sfondo: «Ipotesi mai cambiata»

Alberto Zorzi

VENEZIA «La vedrò nei prossimi giorni e parleremo sicuramente anche di Venezia», dice Andrea Martella, capo della segreteria politica di Nicola Zingaretti e uno degli «sherpa» che hanno portato alla nascita del governo giallo-rosso. «Bisognerà dare risposte su grandi navi, Mose, protocollo fanghi - aggiunge il deputato Nicola Pellicani - Sulle navi bisogna ripartire dagli studi del **porto** e dire chiaramente se vogliamo mantenere la crocieristica a Venezia, abbandonando soluzioni assurde come Chioggia o San Nicolò». Cioè quelle sostenute dall'uscente ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli, mentre il Pd, con l'allora titolare Graziano Delrio, aveva messo il timbro sul Comitadone del 2017 che aveva puntato su Marghera per le navi più grandi, lasciando aperto lo spiraglio per tenere in Marittima quelle medie attraverso il canale Vittorio Emanuele. «Quella ipotesi non è mai cambiata, non c'è un atto amministrativo di modifica - sottolinea il senatore Andrea Ferrazzi - Detto questo, il nuovo ministro è una persona seria e si prenderà tutto il tempo per approfondire i temi veneziani, che non sono facili. A partire dal protocollo fanghi, che è pronto da tempo e va chiuso». Non c'è solo il sindaco Luigi Brugnaro, che fin dalla nomina di tre giorni fa si è detto disponibile a incontrare il nuovo ministro Paola De Micheli, per «spiegarle» le questioni aperte su Venezia. Anche i «maggioranti» romani del Pd veneziano sono pronti a parlare con la compagna di partito, che è salita alla guida del ministero di Porta Pia, dei grandi temi della città: crociere, fanghi, Mose, appunto. De Micheli ha già sul tavolo numerosi dossier in tutta la penisola, ma molte delle «grane» lagunari sono non solo aperte, ma addirittura in itinere. Le soluzioni di lungo periodo sulle grandi navi a cui stava lavorando Toninelli sono destinate a naufragare, con un ritorno all'ipotesi Marghera, su cui già Italia Nostra ha pubblicato un post polemico: «Dovremo subire i progetti di grandi opere cari al Pd», dicono gli ambientalisti. Ma c'è in ballo il lavoro guidato dall'Autorità di sistema portuale sugli approdi diffusi, con i tavoli tecnici di agosto. Il **Porto** aspetta novità da Roma, ma nella relazione finale aveva spiegato come molte delle parti in causa (operatori privati, ma anche forze dell'ordine) ritenessero un po' avventato lo spostamento di alcune navi a Fusina o alla banchina di Tiv già da settembre, come voleva Toninelli: anche per questo si potrebbe partire nel 2020, tenendo conto che però potrebbe passare il principio di sgravare il bacino di San Marco e il canale della Giudecca in attesa dei tempi lunghi della soluzione definitiva. Quanto al Mose vanno sbloccate due nomine fondamentali: quella del commissario «sblocca cantieri», se il governo lo vorrà mantenere, e quella del provveditore. Per il primo era in corsa il carabiniere Gaetano De Stefano, che però ha declinato; per il secondo Toninelli ha indicato il dirigente del Mit Emanuele Renzi, ma la nomina non è stata completata. «A me va bene anche un terzo commissario, ma il vero nodo è ritrovare la concordia tra le istituzioni - dice Giuseppe Fiengo, uno dei due commissari del Consorzio Venezia Nuova - Dobbiamo lavorare assieme: noi e il Provveditorato, ma anche l'Avvocatura, l'Agenzia delle Entrate». Fiengo ribadisce la sua tesi: «Siamo tutti pezzi dello Stato, l'obiettivo è finire l'opera ed è inutile farci la guerra e difendere il proprio orticello, altrimenti non si va da nessuna parte».



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

LA MANIFESTAZIONE

Corteo per il clima, primo blitz contro le navi

Gli attivisti con i barchini alla Marittima per fermare i crocieristi, scortata dalla polizia la Msc Lyrica. Oggi alle 17 la protesta

Francesco Furlan Eugenio PendoliniLIDO. Sono pronti a prendersi la Mostra del Cinema. E ieri pomeriggio, con un flash mob improvviso e con un corteo acquatico arrivato alla Stazione Marittima, gli attivisti in difesa del clima accampati in questi giorni a Ca' Bianca, al Lido, hanno riscaldato i motori in vista della manifestazione di oggi. Mancano pochi minuti alle 17 di ieri quando via Sandro Gallo viene invasa da un fiume di persone, bandiere in mano e giacche a vento colorate contro la pioggia battente. Escono dalla Batteria in via Pigafetta, che in questi giorni ospita il Venice Climate Camp: cinque giorni di incontri e dibattiti sugli effetti del surriscaldamento globale ai danni dell'ambiente. Sono circa quattrocento, una buona parte delle oltre ottocento persone da tutt'Europa che in questi giorni hanno piantato la tenda al Lido. All'altezza del galoppatoio, all'incrocio con via Colombo, vengono scanditi i primi cori: contro le grandi navi in laguna, contro il Mose e in difesa dell'ambiente. Il traffico del Lido, già bloccato dalla chiusura del Lungomare per via della Mostra, va in tilt. Dalle vetrine dei negozi e dalle terrazze degli appartamenti, escono residenti incuriositi dal baccano. Il corteo prosegue, la meta dei manifestanti è piazzale Santa Maria Elisabetta. Arrivati a destinazione, tutti giù per terra ad occupare simbolicamente il cuore del Lido. Il tempo di qualche slogan, di qualche striscione appeso tra i lampioni, e poi ritorno verso la base. Ma oltre che in terra, la protesta è anche sull'acqua. E infatti, in contemporanea, lungo il canale della Giudecca, un corteo acquatico sfilava davanti alla Marittima con l'obiettivo di bloccare l'uscita delle crociere. Anche se a partire dalle 16.30, tuttavia, le navi erano già state bloccate dalla Capitaneria di Porto. Le condizioni climatiche, e il forte vento, non consentivano di svolgere in sicurezza le manovre. Una precauzione dovuta, visto lo scampato incidente di luglio in riva degli Schiavoni. Solo a tarda sera, un'altra crociera (la Msc Lyrica), è stata scortata da dodici tra barche e moto d'acqua della polizia lungo il canale della Giudecca. È l'antipasto della giornata di oggi, quando gli attivisti del Comitato No Grandi Navi e di Fridays for Future Venezia si sono dati appuntamento alle 17 proprio in piazzale Santa Maria Elisabetta per la "Venice Climate March". Sarà attraversato il Gran Viale, poi da piazzale Bucintoro a destra in direzione lungomare Marconi. L'obiettivo dichiarato è di arrivare fin sotto il palazzo del Cinema, ma il cordone di polizia consentirà di arrivare fino all'ingresso dello stabilimento delle Quattro Fontane. Per organizzare l'ordine pubblico ieri mattina in prefettura si è riunito il Cosp (il Comitato per l'ordine pubblico e la sicurezza). Al corteo potrebbero esserci fino a 3mila partecipanti. «Ci aspettiamo una manifestazione pacifica, come è stata quella di giugno contro le grandi navi, da parte di chi si batte per il clima», spiega il prefetto Vittorio Zappalorto, «sarà garantito il diritto a manifestare, ma sarà anche tutelata anche la serenità della Mostra del Cinema». Manifestazione sì, blitz sul red carpet no, è quindi il messaggio che arriva dalla prefettura. Dove sono state adottate le misure per evitare sfondamenti dell'ultimo minuto. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



Le condizioni climatiche, e il forte vento, non consentivano di svolgere in sicurezza le manovre. Una precauzione dovuta, visto lo scampato incidente di luglio in riva degli Schiavoni. Solo a tarda sera, un'altra crociera (la Msc Lyrica), è stata scortata da dodici tra barche e moto d'acqua della polizia lungo il canale della Giudecca. È l'antipasto della giornata di oggi, quando gli attivisti del Comitato No Grandi Navi e di Fridays for Future Venezia si sono dati appuntamento alle 17 proprio in piazzale Santa Maria Elisabetta per la "Venice Climate March". Sarà attraversato il Gran Viale, poi da piazzale Bucintoro a destra in direzione lungomare Marconi. L'obiettivo dichiarato è di arrivare fin sotto il palazzo del Cinema, ma il cordone di polizia consentirà di arrivare fino all'ingresso dello stabilimento delle Quattro Fontane. Per organizzare l'ordine pubblico ieri mattina in prefettura si è riunito il Cosp (il Comitato per l'ordine pubblico e la sicurezza). Al corteo potrebbero esserci fino a 3mila partecipanti. «Ci aspettiamo una manifestazione pacifica, come è stata quella di giugno contro le grandi navi, da parte di chi si batte per il clima», spiega il prefetto Vittorio Zappalorto, «sarà garantito il diritto a manifestare, ma sarà anche tutelata anche la serenità della Mostra del Cinema». Manifestazione sì, blitz sul red carpet no, è quindi il messaggio che arriva dalla prefettura. Dove sono state adottate le misure per evitare sfondamenti dell'ultimo minuto. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

Il Porto pronto a "cedere" l'area dei Pili al Comune ma Brugnaro chiede di più

Dopo un anno di confronto l'Autorità di Sistema Portuale aspetta il via libera per l'accordo sulla pianificazione urbanistica nelle aree d'interazione con la città

Gianni Favarato Dopo quasi un anno di confronto, non sempre facile, siamo a un passo dalla firma dell' atteso accordo tra il Comune di Venezia e l' Autorità di sistema Portuale per il futuro assetto urbanistico delle cosiddette "aree con funzione di interazione porto-città". Aree, che pur rientrando nell' esclusivo perimetro di "ambito portuale", passerebbero all' amministrazione comunale per predisporre la relativa programmazione e destinazione urbanistica. Dopo la presentazione di proposte e controproposte di ambo le parti, il presidente dell' Autorità di Sistema Portuale di Venezia e Chioggia, **Pino Musolino**, aspetta la risposta dell' amministrazione comunale per poter chiudere l' accordo (che coinvolge anche i comuni di Mira, Cavallino Treporti) e poter così definire il nuovo Piano Regolatore Portuale e documento di pianificazione strategica di sistema (Dpss). Non si tratta solo di passaggi burocratici e amministrativi, in ballo c' è il futuro sviluppo del porto con tutte le sue attività logistiche e gli sviluppi delle reti infrastrutturali, e ci sono aree inserite nell' ambito portuale sulle quali il Comune potrebbe, invece, decidere in esclusiva una destinazione urbanistica che può includere attività commerciali, turistiche e residenziali. Si tratta di aree a cavallo tra porto e città, molto appetibili per possibili sviluppi immobiliari e attività alberghiere, commerciali e residenziali, come via dell' Elettricità e le limitrofe aree che costeggiano via Fratelli Bandiera fino al cavalcavia della stazione Ferroviaria, via delle Macchine dove si dovrebbe realizzare una nuova piscina, via delle Industrie davanti al Parco Vega e al Pala Exo - che saranno collegati a via Torino dalla nuova viabilità - e la grande e ormai famosa area dei Pili acquistata anno fa dal demanio da una società (Porta Venezia) che fa capo al sindaco Luigi Brugnaro. Proprio su questa aree il sindaco vorrebbe veder spuntare un nuovo palasport, come ha detto lui stesso pubblicamente l' anno scorso, annunciando un non meglio precisato interesse dell' imprenditore di Singapore Ching Chiat Kwong di investire in quest' area - ora dominio di uccelli migratori e stanziali, malgrado la presenza di una discarica di fosfogessi radioattivi, sempre in attesa di essere messa in sicurezza e poi bonificata - per costruire villini, un palasport, un casinò e una darsena con posti barca e alberghi, già previsti da una progetto degli architetti Tobia Scarpa e Fabiano Pasqualetto. Ora, dopo mesi di confronto e scontro, il presidente dell' Autorità portuale - malgrado il riserbo di ambo le parti - avrebbe accolto buona parte, ma non tutte, le "pretese" avanzate dal sindaco. Su un' area come quella dei Pili, l' Autorità portuale non ha progetti di sviluppo ed è pronta a cedere al Comune la pianificazione urbanistica, che altrimenti sarebbe di esclusiva competenza portuale. Il Porto è pronto a "cedere" la pianificazione e i destini urbanistici del Vallone Moranzani - ai confini di Malcontenta, dove sarebbe in predicato la realizzazione di una mega discarica di fanghi dei canali navigabili, che verrebbe trasformata in parco pubblico - e l' area di via delle Macchine, nei terreni dell' ex Feltrificio veneto di Andrea Mevorach dove dovrebbe sorgere la piscina a spese dei privati, come prevedeva l' accordo per il trasferimento del mercato ortofrutticolo. Nell' ultima proposta del Porto c' è anche la possibile "cessione" di alcune fette di terreni su via dell' Elettricità - fatte salve, naturalmente, clausole di salvaguardia per dei binari e del sedime stradale che porta ai terminal portuali - come quelle dell' ex Dopolavoro, del Centro Rivolta e del tratto che confluisce su via delle Macchine. Le uniche "pretese" dell' Autorità portuale riguardano l' inclusione nell' ambito portuale di tutta l' isola delle Tresse che ospita i fanghi scavati dai canali e due aree già utilizzate per



La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

attività logistiche e deposito container in via Padana Superiore. Ma, a quanto pare, il sindaco vorrebbe di più, l'intero tratto di via dell'Elettricità e i terreni compresi tra il parco Vega e il canale Brentella, quello che si immette sul Canale Nord dove si è paventata la costruzione di una nuova Marittima. A questo punto la parola ce l'avrebbe il sindaco Brugnaro, ovvero accettare o meno il possibile compromesso proposto dall'Autorità portuale. Oppure attendere ancora, con l'intento di ottenere tutto quello che voleva fin dall'inizio del confronto. A correre più rischi, nell'attesa che si arrivi all'accordo sulle aree di "interazione porto-città", è l'Autorità portuale, che non potrà procedere alla predisposizione del nuovo piano regolatore portuale (Prp) - come prevede la legge nazionale di riforma dei Porti - che ridefinisca l'assetto urbanistico nelle aree di ambito portuale, sia a Venezia che a Chioggia, adeguandolo all'oggi e alle prospettive future, visto che per quanto riguarda la destinazione d'uso legata alle attività di trasporto marittimo del centro storico di Venezia, il Piano regolatore portuale ancora in vigore è stato predisposto dal Genio Civile nel lontano 1906, mentre la variante per Porto Marghera è del 1965. Dal canto suo, l'Autorità portuale ha sempre detto che vuole adeguare il nuovo Piano regolatore portuale alle nuove rotte ed esigenze dei traffici commerciali e passeggeri, e alle attività logistiche e di retroporto. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

La Nuova di Venezia e Mestre

Venezia

la mancata vendita del parco vega

Il nuovo "waterfront" lagunare aspetta ancora gli investitori

L' **Autorità** di **Sistema Portuale** è pronta a cedere la pianificazione urbanistica della fetta della preziosa fetta di "waterfront" occupata dalle aree strategiche - affacciate sulla laguna - del Parco Vega in via delle Industrie e dal Palaexpo in via Pacinotti-via Ferraris. Ma, intanto, il Comune non riesce a vedere gli immobili e i terreni di proprietà della società Parco Vega scarl, della quale Ca' Farsetti ha la quota societaria di maggioranza. Neanche il terzo bando di vendita, chiuso nella scorsa primavera - in esecuzione del concordato preventivo concesso sei anni fa dal Tribunale al consorzio di società proprietario del Parco tecnologico e scientifico Vega - è riuscito a vendere tutti i lotti messi in gara per coprire il buco di 15 milioni di debiti accumulati dalla società che ha come socio di maggioranza il Comune di Venezia, con il 55% delle quote attraverso la controllata Ive. Alla fine risulterebbero venduti solo 2 degli 1 lotti all' asta per un totale di base d' asta di 19.180.600 euro: il lotto 5 (la torre Hammon) per un valore di 1 milione di euro e il lotto 6 (edificio Antares) per 830.00 euro. Il liquidatore del Vega, Paolo Marchiori, aveva affidato ad un "advisor" l' incarico di far precedere il terzo bando di vendita da un "master plan", da condividere con il Comune di Venezia, che dimostrasse che l' acquisto degli asset di Vega potevano essere il cuore dello sviluppo urbano dell' intero comprensorio che comprende anche Forte Marghera, in modo da cedere l' intera proprietà. «Ma - come sostenuto dall' advisor Andrea Silipo in una intervista concessa al nostro giornale - l' interesse degli operatori nei confronti di Vega e delle aree circostanti poneva però condizioni di agibilità e certezza, prima fra tutte l' attiva partecipazione degli stakeholder pubblici come Comune, **Autorità portuale** e di quel grande proprietario para-pubblico che è Eni». «Grandi operazioni come quella di investire nel waterfront lagunare - aveva aggiunto l' advisor - ricadono nel settore delle iniziative pubblico-private che comportano il consenso delle amministrazioni competenti, la loro partecipazione alle infrastrutture da realizzare e la capacità degli sviluppatori a portare avanti iniziative complesse che partono dalla pianificazione ed arrivano alla gestione, come le grandi operazioni milanesi, da Porta Nuova alle aree ex-Falk». A parere dell' advisor per portare a termine positivamente la vendita e lo sviluppo di tutte le aree del Vega e del waterfront, compreso Forte Marghera «servirebbe un "concerto", che non c' è stato, tra il **sistema** politico, amministrativo e finanziario e i diversi poteri e competenze: in questo caso la sostenibilità urbanistica, ambientale e socio-economica a medio termine in capo al Comune di Venezia; e gli indirizzi del nuovo Piano regolatore **portuale** nell' ambito in una strategia di **sistema**». -- G.Fav.



Barche No navi cercano di fermare la Msc, ma la Marittima è chiusa

GRANDI NAVI VENEZIA La marcia del clima era attesa per domani al Lido. Inoltre, il vento forte e il mare formato anche in canale della Giudecca non avrebbero fatto presagire che ieri ci sarebbe stata una manifestazione estemporanea contro il passaggio delle grandi navi da crociera. Così invece è stato e ieri un gruppetto di No grandi navi, anche con componenti internazionali, ha messo sotto assedio la Marittima attendendo che la Msc Sinfonia salpasse. Il gruppo di manifestanti è arrivato davanti al bacino attorno alle 16 con bandiere e fischietti. A causa del tempo inclemente si sono dovuti equipaggiare con cerate, stivali e vestiti impermeabili mentre le forze dell'ordine presidiavano il corteo. Non è accaduto nulla, anche perché la nave è rimasta ferma agli ormeggi. «La nave è stata bloccata con successo» hanno esultato gli attivisti su Twitter, portando anche fotografi e cineoperatori per diffondere l'azione a livello internazionale. In realtà, la nave è rimasta ferma perché la Capitaneria aveva chiuso il **porto** a causa del forte vento, come prevede la nuova ordinanza emanata in seguito all'incidente della Msc Opera del 2 giugno e quello, sfiorato, dalla Costa Deliziosa il 7 luglio. L'ordine è stato diramato alle 16.23 e la nave è rimasta al suo posto, per poi partire verso le 19, quando le condizioni meteo sono migliorate e l'Autorità marittima ha revocato il divieto. A quell'ora, però, i manifestanti se n'ero già andati e la nave (275 metri per 65mila tonnellate di stazza lorda) è uscita senza disturbo e, ovviamente, con l'ausilio di tre rimorchiatori: due a prua e uno a poppa. Oggi pomeriggio al Lido, nella giornata conclusiva della Mostra del cinema, quella in cui si assegnano i premi, è prevista la Climate March. Alla manifestazione è prevista una partecipazione di circa 3mila persone ed è probabile che si cercherà di superare i varchi di sicurezza per arrivare davanti al palazzo del cinema. M.F. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Musolino, Via della Seta: Opportunità di sviluppo per la Cina, necessaria una politica europea

06 Sep, 2019 Il Porto di Venezia interviene in Polonia sulle prospettive della Via della Seta - **Musolino**: 'la strategia cinese, ancora troppo aderente agli interessi cinesi' - necessaria "maggiore reciprocità". Krynica-Zdrój, Polonia - L'Autorità di Sistema Portuale di Venezia ha partecipato al Forum Economico dell'Europa centro-orientale, svolto in Polonia a Krynica-Zdrój. Il presidente dell'ente portuale, **Pino Musolino** ha partecipato a una sessione di dibattito relativa agli sviluppi della nuova Via della Seta. Il Forum giunto alla XIX edizione, è considerato il più rilevante summit geo-politico tra le economie dell'Europa orientale, coinvolgendo oltre 4000 esperti provenienti da 60 Paesi del mondo. I Paesi dell'Europa dell'est sono particolarmente coinvolti dagli sviluppi della strategia cinese della Belt & Road, poiché sono destinati ad intercettare la linea di collegamento terrestre con l'estremo Oriente ma sono interessati anche all'aumento dei traffici lungo le altre due direttrici marine, quella mediterranea e quella artica. Il presidente **Musolino** è intervenuto nel contesto di un panel di relatori che comprendeva: Yuxi Sun, Advisor del Ministero degli Affari Esteri cinese; Altai Efendiev, Segretario generale The GUAM, Organizzazione per la Democrazia e lo Sviluppo Economico; Paul Irwin Crookes, Professore di studi contemporanei cinesi ad Oxford; Diane Paula Corina Vancea, Vicerettore della Università romena Ovidius di Costanza; Darren Spinck, Managing Partner di Global Strategic Communications Group e Jinping Zhao, ricercatore del Consiglio di Stato cinese. 'La BRI continua a rappresentare una grande opportunità in termini potenzial' ha dichiarato **Musolino** rilevando come, a sei anni dal suo lancio, 'la strategia cinese, ancora troppo aderente agli interessi cinesi, deve ora cominciare a delineare in maniera puntuale percorsi di cooperazione internazionale volti a rappresentare vantaggi concreti per tutti i soggetti in campo in un'ottica di maggiore reciprocità'. 'Nessuna strada è pensata per essere percorsa solo in una direzione' - chiarisce **Musolino** - 'È indubbio che, al momento, la strategia della nuova Via della Seta rappresenti soprattutto una grande opportunità per l'economia e finanche per la politica internazionale cinese, ma per poter dare frutti duraturi deve essere più aperta e condivisa con i Paesi e con le aree lungo le quali si sviluppa, in maniera sostenibile non solo in termini ambientali, ma anche sotto il profilo della fattibilità e tenuta economica e finanziaria dei vari progetti ricadenti dentro questo grande contenitore'. 'L'Europa - conclude il presidente dell'Authority lagunare - si trova nella situazione di poter espandere la propria sfera d'influenza ma ciò potrà avvenire solo in presenza di una strategia sovranazionale coerente, che permetta di conseguire accordi di interesse reciproco con il partner cinese'.



Il Porto di Venezia interviene in Polonia sulla Via della Seta

GAM EDITORI

6 settembre 2019 - Invitato per il secondo anno consecutivo dall'organizzazione del Forum Economico dell' Europa centro-orientale, il presidente dell' **Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale**, **Pino Musolino** ha partecipato a una sessione di dibattito relativa agli sviluppi della nuova Via della Seta. Contestualmente, Stefano Bonaldo, capo segreteria del Presidente e del Segretario Generale, ha partecipato al panel "Infrastrutture regionali: previsioni e direttrici di sviluppo". Il Forum, che si tiene annualmente a Krynica in Polonia e che giunge quest' anno alla XIX edizione, è considerato il più rilevante summit geo-politico tra le economie dell' Europa orientale, coinvolgendo oltre 4000 esperti provenienti da 60 Paesi del mondo. I Paesi dell' Europa dell' est sono particolarmente coinvolti dagli sviluppi della strategia cinese della Belt & Road, poiché sono destinati ad intercettare la linea di collegamento terrestre con l' estremo Oriente ma sono interessati anche all' aumento dei traffici lungo le altre due direttrici marine, quella mediterranea e quella artica. Il presidente **Musolino** è intervenuto in rappresentanza del porto veneziano, che è considerato uno snodo fondamentale dei traffici futuri sullo scacchiere europeo, nel contesto di un panel di relatori che comprendeva: Yuxi Sun, Advisor del Ministero degli Affari Esteri cinese; Altai Efendiev, Segretario generale The GUAM, Organizzazione per la Democrazia e lo Sviluppo Economico; Paul Irwin Crookes, Professore di studi contemporanei cinesi ad Oxford; Diane Paula Corina Vancea, Vicerettore della Università romena Ovidius di Costanza; Darren Spinck, Managing Partner di Global Strategic Communications Group e Jinping Zhao, ricercatore del Consiglio di Stato cinese. "La BRI continua a rappresentare una grande opportunità in termini potenziali" ha dichiarato **Pino Musolino** rilevando come, a sei anni dal suo lancio, "la strategia cinese, ancora troppo aderente agli interessi cinesi, deve ora cominciare a delineare in maniera puntuale percorsi di cooperazione internazionale volti a rappresentare vantaggi concreti per tutti i soggetti in campo in un' ottica di maggiore reciprocità".



Il Secolo XIX

Genova, Voltri

Costa-Msc, il derby delle crociere si gioca in Liguria

Simone Gallotti

GENOVA Più di seimila passeggeri e 180 mila tonnellate di stazza. L'autunno dei porti di Genova e Savona sarà da record per le crociere. Msc e Costa stanno per schierare le proprie ammiraglie, Grandiosa e Smeralda in Liguria. E i passeggeri, non solo la merce, diventano sempre più centrali per lo sviluppo delle banchine. Nella corsa continua alla crescita, Genova è strategica e così ieri nel corso del secondo forum televisivo del The MediTelegraph, Costa Crociere ha ribadito la necessità di trovare casa nel capoluogo ligure e ha ottenuto il sostanziale via libera da Regione e **Authority** portuale. «Il mio sogno è vedere realizzato il nostro terminal in 3-5 anni» ha detto Neil Palomba, incassando il sostegno di Regione e **Authority**. La trasmissione, disponibile on line su www.themeditelegraph.it, ha coinvolto la parte pubblica (con il governatore Giovanni Toti e il presidente dei porti Paolo Emilio Signorini) e i due principali operatori privati del settore: oltre a Palomba, è intervenuto anche il country manager di Msc Leonardo Massa. MSC CRESCE E PUNTA SUL LUSSO «Abbiamo già superato il milione di passeggeri e saliremo ancora nel 2020, ma stiamo già pensando agli anni successivi con nuovi piani di crescita». Massa punta sulla destagionalizzazione e cita ad esempio proprio l'arrivo di Grandiosa: «La portiamo a Genova a novembre: è un bel segnale». Il manager chiarisce la strategia anche sulla riqualificazione dell'ex silos Hennebique che potrebbe diventare il nuovo polo delle crociere di lusso, in vista dell'arrivo di quattro navi vip ordinate a Fincantieri nella flotta della compagnia:

«Genova per noi è strategica e lo abbiamo dimostrato. Ha logistica, suscita interesse nei passeggeri e ha strutture: anche per l'extra lusso dunque il porto potrebbe rappresentare una base adeguata». Il ritorno, come spiega Signorini, sarebbe enorme: «Il crocierista "standard" vale tra i 50 e i 100 euro per il territorio. L'impatto di quello di lusso è notevolmente superiore come spiegano gli esperti». All'operazione Hennenbique crede anche Toti: «È l'occasione per risanare urbanisticamente e dal punto di vista del diritto, quella parte di città. Ci stiamo lavorando». Toti si riferisce al contenzioso di antica data con Alta rea, il colosso francese che oltre a ponte Parodi adesso punta anche all'ex silos. L'IMPATTO DI COSTA SULLA LIGURIA Palomba annuncia: «In occasione del Salone Nautico, tra pochi giorni, presenteremo uno studio dettagliato sull'impatto economico delle nostre attività che in Liguria nel 2018 hanno raggiunto un valore di 500 milioni di euro». Anche per questi numeri Toti conferma che «Costa ha tutto il diritto di trovare il suo spazio a Genova». Gli scogli sembrano più tecnici che politici e Signorini annuncia: «Il terminal va nel bacino storico, stiamo mappando fondali e infrastrutture del porto: lavoriamo anche su questo fronte». -



The Medi Telegraph

Genova, Voltri

I porti di Genova e Savona pronti ad accogliere i colossi delle crociere / VIDEO

Genova - Si avvicina la nascita del terminal di Costa Crociere a Genova e Msc punta al polo dell' extra lusso. Sono alcune delle novità emerse nel corso del secondo forum Tv del MediTelegraph dedicato ai porti di Genova e Savona a cui hanno partecipato il governatore ligure Giovanni Toti , il presidente dell' Authority **Paolo Emilio Signorini** , il direttore generale di Costa Crociere Neil Palomba e il country manager di Msc Leonardo Massa . I due principali operatori porteranno le proprie ammiraglie (Costa Smeralda e Msc Grandiosa) in Liguria nelle prossime settimane: Regione e porto si preparano alla crescita del settore con nuovi piani di sviluppo.



L' intervista

Cosulich "Sbrighiamoci il mercato non ci aspetta"

di Massimo Minella «Ma che cosa dobbiamo aspettare ancora prima di far partire le infrastrutture?» L' interrogativo arriva al telefono da Berlino dalla voce di Augusto Cosulich, l' agente marittimo a capo di una delle principali aziende attive nel settore della blue economy, oltre un miliardo di fatturato l' anno, una presenza capillare in tutti i continenti e un cuore che continua a restare genovese. «Lontani dall' Italia le polemiche sulle infrastrutture risultano ancor più incomprensibili per noi e per i nostri partner stranieri» spiega Cosulich nella pausa di una conferenza. Ma perché? «È molto semplice, basta guardare la carta geografica. L' Italia è in una posizione baricentrica in Europa, al centro dei grandi interscambi commerciali fra Oriente e Occidente. Ha però evidenti difficoltà a servire al meglio il cammino della merce. La soluzione è una sola: le infrastrutture. Basterebbe questo per decidere rapidamente di intervenire, coprendo quel gap che ancora ci tiene distanti dalla possibilità di crescere. Il mercato non ci aspetta». Detto così sembra facile. Il fatto è che poi, quando bisogna procedere, sorgono i problemi... «L' elenco lo conosciamo tutti. Parto dal Terzo Valico, perché è finalmente un' opera in via di realizzazione che fra qualche anno sarà operativa. Ma poi aggiungo il nodo di Genova, che deve marciare insieme al Valico, e poi ovviamente la Gronda e la diga foranea del porto e ancora il raddoppio ferroviario del Ponente». **Tutto in una regione fragile dal punto di vista ambientale come la Liguria. Non crede che siano giusti certi allarmi?** «Non

facciamo l' errore di dividere ancora una volta ambiente e lavoro. Lo abbiamo fatto un sacco di volte e non è uscito mai niente di buono. Siamo d' accordo sulla necessità di avere una nuova arteria autostradale che possa dividere il traffico pesante dalla viabilità ordinaria? Se lo siamo allora chi deve farlo si metta attorno a un tavolo e decida. Sento parlare della possibilità di modifiche e di miglioramenti al progetto della Gronda. Benissimo, se questo non vuol dire azzerare tutto e ricominciare da capo un iter che mi risulta sia partito più di dieci anni fa. Si faccia tutto il possibile per migliorare l' opera dal punto di vista progettuale, ma poi si proceda». Il porto ha ripreso a camminare come nei mesi precedenti al crollo del Ponte Morandi. E dopo un luglio record anche agosto pare abbia dato segnali molto positivi... «Sì e questo rafforza la necessità di nuove infrastrutture. Se il porto riprende la sua corsa non è pensabile che tutto il traffico si muova sulle modalità di trasporto che abbiamo oggi. Anche secondo i nostri dati, agosto ha dato risultati eccellenti. Merito di uno sforzo non indifferente di privati, terminalisti e operatori del porto, lavoratori e dell' **authority**. Insomma, un gioco di squadra vincente». © RIPRODUZIONE RISERVATA



Di nuovo collegati con il mondo la sfida possibile della Lanterna

di Aldo Lampani

Una città di nuovo "collegata" al mondo con il ripristino dell' ex ponte Morandi e della Gronda richiamerebbe capitali di rischio e di venture capital. Ed a beneficiarne innanzitutto sarebbe il **porto**, che nonostante i disastri sulle vie di comunicazioni che lo collegano è riuscito a restare dignitosamente in piedi. E quando **Genova** va, lo dice la storia, tutta Italia ne beneficia. Chissà cosa uscirebbe da uno studio scientifico sul rapporto costi benefici successivo al rilascio dell' autonomia finanziaria al **Porto di Genova**. Un' "azienda" che offre un volano di uno a sette tra capitali investiti e ricavi lordi. Chissà cosa sarebbe **Genova** dotata di uno scalo marittimo collegato alla pianura padana da terzo valico e gronda. Le banchine collegate all' alta velocità, sostenute da una logistica strutturata, liberate dal cappio di strade che rischiano di bloccarsi per un qualsiasi tamponamento. Il **Porto di Genova** sarebbero in grado di cambiare volto alla città solo facendo, in sedicesimo, quello che possono fare i grandi porti del nord Europa. Ma sui mari settentrionali parliamo del successo di un mondo al servizio dei porti (in Germania), così come parliamo (in Italia) di crisi di un mondo che al contrario le banchine le sfrutta per drenarne anche le briciole finanziarie. Se ne parla, con la massima attenzione, in una recente pubblicazione tecnica del centro studi della Cassa Depositi e Prestiti, uno dei centri di finanziamento delle infrastrutture italiane. «La perdita di competitività della portualità italiana è un danno non solo per il settore ma per l' intero sistema economico nazionale, non solo perché questa (portualità ndr) rappresenta il 2,6% del pil ma anche perché è un elemento di competitività per tutto il sistema industriale». La Cassa "vede" ventiquattro porti, ognuno con i propri programmi di investimento, organizzativamente non comunicanti l' uno con l' altro, scali con alle spalle infrastrutture di trasporto frammentate e senza alcuna priorità di realizzazione. Il rischio creato dalla mancata interconnessione infrastrutturale, specie nei retroporti, è di far perdere all' Italia una delle più importanti partite economico commerciali che si stia giocando in Europa. Perché una sconfitta nella riorganizzazione della logistica, significa non solo la perdita di posizioni di favore geografico del comparto dei moli, ma "anche un costo per le imprese che ad oggi assomma ad un onere sui loro conti che supera i 12 miliardi di euro. E c' è di più nel triste ambito della mancanza di colloquio tra porti. Tutti gli scali nazionali, infatti, hanno lanciato proposte di investimento sulle proprie banchine La Cassa depositi e prestiti, nello studio, ha messo insieme le cifre ed i relativi ritorni per singolo **porto** tratti dai programmi dei 24 scali nel settore container. Ebbene, se si realizzassero tutti si arriverebbe ad un aumento di capacità, a livello nazionale, di 11 milioni di teu in un paese che oggi ne movimentava poco più di 10. Un raddoppio non giustificato da alcunché, visto lo stato delle vie di uscita dai porti stessi, della logistica per la distribuzione e della burocrazia. Non è questione, o non solo, di avere un **porto** grande. Condizione logistica che **Genova** non avrà mai. Ma essere un grande **porto**. Avere regole di ingaggio nel mondo delle banchine è fondamentale, come lo è il non volersi limitare a "movimentare" le merci, ma ad offrirsi come chi sa "lavorare" le merci prima di imbarcarle o appena dopo averle sbarcate. Per esempio, il riempimento e lo svuotamento di container è fino a cinque volte più a "lavoro intensivo" che l' imbarco e lo sbarco da una nave, considerato "lavoro base". Lo stoccaggio, la distribuzione e altre attività logistiche, nel quadro del subappalto industriale o della manifattura dopo nell' area portuale, generano livelli di occupazione discreti per un dato livello base di traffico nel **porto**. f g © RIPRODUZIONE RISERVATA



Privatizzazione aeroporto di Genova, Toti smentisce: «Al momento nesso progetto»

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."



Nuova versione di Milos TOS per il Terminal San Giorgio

GENOVA 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. Come noto, 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.



La Spezia: navi da crociera, qualità dell' aria monitorata costantemente da strumenti sempre più efficienti

(FERPRESS) - La Spezia, 6 SET - Con riferimento agli articoli apparsi sulla stampa locale relativi all' inquinamento navi da crociera, il Comune di La Spezia precisa quanto segue: "Fin dal suo insediamento, l' Amministrazione Peracchini si è concentrata sul tema dell' inquinamento e dell' impatto ambientale delle navi da crociera sul territorio. L' inquinamento è stato continuamente monitorato da un gruppo tecnico che ha operato in sinergia fra tutti gli enti e istituzioni competenti: Comune, Provincia, ADSP Mar Ligure orientale, Capitaneria di **Porto**, Arpal e ASL 5. Rispetto al passato, l' attività di controllo è stata notevolmente ampliata, sia nella quantità sia nella qualità. Sono state effettuate, infatti, una campagna nel 2017, quattro nel 2018 e due nella prima parte del 2019 al fine di una rilevazione degli impatti delle navi da crociera e la strumentazione tecnica utilizzata è stata efficientata permettendo, grazie agli importanti investimenti di Arpal e del Comune a inizio 2018, di avere oggi i dati in tempo reale. Arpal ha stimato che il contributo delle emissioni dello stazionamento delle navi da crociera sul valore annuo medio rilevato presso la centralina di San Cipriano, contribuisca per un massimo del 7%, evidenziando che la maggior parte del contributo emissivo è da attribuirsi al traffico veicolare e al riscaldamento domestico. L' Amministrazione, in collaborazione con gli enti che partecipano al gruppo di lavoro, ha predisposto di proseguire l' azione di elettrificazione del **porto** con riferimento all' infrastrutturazione dei moli e delle reti, in prospettiva di utilizzare in rada combustibili a basso tenore di zolfo e utilizzare combustibili alternativi, tipicamente GNL. In virtù di queste politiche, è di quest' anno l' approdo della prima nave alimentata a GNL, l' Aida Nova, il cui impatto emissivo sarà oggetto di future valutazioni del monitoraggio di Arpal, allorché saranno disponibili un numero maggiore di eventi rilevati. Infine, l' Amministrazione intende attuare le previsioni contenute nel Piano di risanamento qualità dell' aria approvato dalla Giunta Comunale il 22.07.2019 che contiene importanti ambiti di intervento afferenti la pianificazione, la mobilità, il riscaldamento domestico e l' attività portuale-crocieristica", conclude la nota.



Informazioni Marittime

La Spezia

Missione negli States per La Spezia e Contship

Tra il 9 e il 17 settembre voleranno a New York, Long Beach e Houston per promuovere l'intermodalità e le connessioni marittime dello scalo ligure

Il **porto** di La **Spezia**, e il suo principale operatore, Contship Italia, sbarcano a New York per iniziare, dal 9 settembre, un "road show" negli Stati Uniti per promuovere le proprie attività e avviare nuovi rapporti commerciali. La missione è composta dai vertici dell'Autorità di sistema portuale della Liguria occidentale, con il presidente Carla Roncallo insieme alla responsabile della comunicazione dell'ente portuale, Monica Fiorini; dal responsabile marketing di Contship Italia, Daniele Testi, insieme al direttore commerciale, Peter Hill; infine da Nicolò Marrali, responsabile vendite dell'operatore multimodale di Contship, Hannibal. L'Adsp e Contship si muoveranno principalmente tra le due 'capitali' della East e West Coast, il sistema portuale di New York-New Jersey e quello di Los Angeles a Long Beach, dove voleranno il 12 e 13 settembre, coinvolgendo la Camera di Commercio losangelina e i consolati generali italiani di New York e Los Angeles. Ultima tappa Houston, in Texas, il 16 e 17 settembre.

Questo sito utilizza i cookie per rendere la tua esperienza di navigazione più piacevole. Continuando questo browser, accetti il nostro utilizzo dei cookie. [No thanks](#) [Close](#)

Mantieni aggiornati i tuoi contatti

Informazioni Marittime

PIRELLA MARITTIME

Adesso in modo
Servizi Online
Scegliere l'opzione Marittima,
Avviare a partire dalla tua

ASSARMATORI
Assicurazione Marittima

AL FERRARI
Assicurazione Marittima

FEDESPEDI
Federazione Nazionale
Federazione Nazionale
Federazione Nazionale

MARRALI
Marrali

Articoli correlati

Conto del
Conto del
Conto del

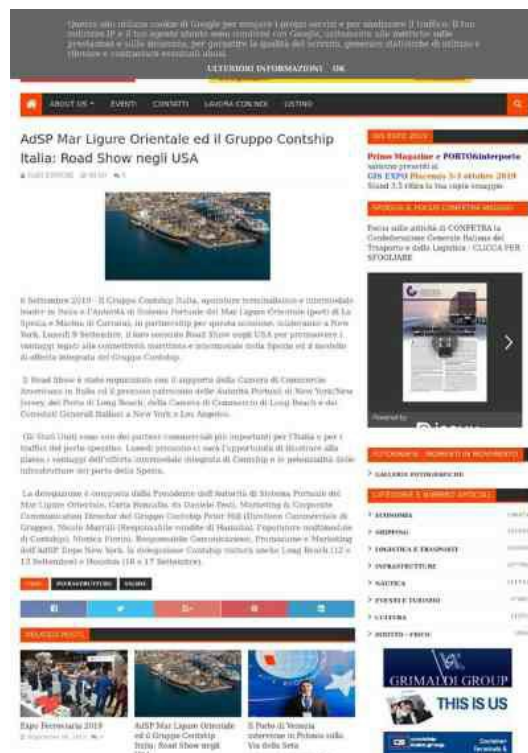
Conto del
Conto del
Conto del

Conto del
Conto del
Conto del

AdSP Mar Ligure Orientale ed il Gruppo Contship Italia: Road Show negli USA

GAM EDITORI

6 Settembre 2019 - Il Gruppo Contship Italia, operatore terminalistico e intermodale leader in Italia e l'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** (porti di La Spezia e Marina di Carrara), in partnership per questa missione, inizieranno a New York, Lunedì 9 Settembre, il loro secondo Road Show negli USA per promuovere i vantaggi legati alla connettività marittima e intermodale della Spezia ed il modello di offerta integrata del Gruppo Contship. Il Road Show è stato organizzato con il supporto della Camera di Commercio Americana in Italia ed il prezioso patrocinio delle **Autorità Portuali di New York/New Jersey**, del Porto di Long Beach, della Camera di Commercio di Long Beach e dei Consolati Generali Italiani a New York e Los Angeles. Gli Stati Uniti sono uno dei partner commerciali più importanti per l'Italia e per i traffici del porto spezzino. Lunedì prossimo ci sarà l'opportunità di illustrare alla platea i vantaggi dell'offerta intermodale integrata di Contship e le potenzialità delle infrastrutture del porto della Spezia. La delegazione è composta dalla Presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale**, Carla Roncallo, da Daniele Testi, Marketing & Corporate Communication Director del Gruppo Contship Peter Hill (Direttore Commerciale di Gruppo), Nicolò Marrali (Responsabile vendite di Hannibal, l'operatore multimodale di Contship), Monica Fiorini, Responsabile Comunicazione, Promozione e Marketing dell'**AdSP**. Dopo New York, la delegazione Contship visiterà anche Long Beach (12 e 13 Settembre) e Houston (16 e 17 Settembre).



Economia Trasporti

Porti, secondo Road Show negli USA per Autorità Sistema Portuale Mar Ligure Orientale e Contship Italia

L' Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale (Porti La Spezia e Marina di Carrara) ed il Gruppo Contship Italia, presentano il modello di connettività intermodale e i vantaggi per i caricatori nord Americani

(Teleborsa) - Il Gruppo Contship Italia , operatore terminalistico e intermodale leader in Italia e l' Autorità di **Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale** (porti di La Spezia e Marina di Carrara), in partnership per questa missione, inizieranno a New York, Lunedì 9 Settembre, il loro secondo Road Show negli USA per promuovere i vantaggi legati alla connettività marittima e intermodale della Spezia ed il modello di offerta integrata del Gruppo Contship . Il Road Show è stato organizzato con il supporto della Camera di Commercio Americana in Italia ed il prezioso patrocinio delle Autorità Portuali di New York/New Jersey, del Porto di Long Beach, della Camera di Commercio di Long Beach e dei Consolati Generali Italiani a New York e Los Angeles. Gli Stati Uniti sono uno dei partner commerciali più importanti per l' Italia e per i traffici del porto spezzino . Lunedì prossimo ci sarà l' opportunità di illustrare alla platea i vantaggi dell'offerta intermodale integrata di Contship e le potenzialità delle infrastrutture del porto della Spezia. La delegazione è composta dalla Presidente dell' Autorità di **Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale**, **Carla Roncallo**, da Daniele Testi, Marketing & Corporate Communication Director del Gruppo Contship Peter Hill (Direttore Commerciale di Gruppo), Nicolò Marrali (Responsabile vendite di Hannibal, l' operatore multimodale di Contship), Monica Fiorini, Responsabile Comunicazione, Promozione e Marketing dell' AdSP. Dopo New York, la delegazione Contship visiterà anche Long Beach (12 e 13 Settembre) e Houston (16 e 17 Settembre).

The screenshot shows the TeleBorsa website interface. The main headline reads: "Porti, secondo Road Show negli USA per Autorità Sistema Portuale Mar Ligure Orientale e Contship Italia". Below the headline, there is a sub-headline: "L'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale (Porti La Spezia e Marina di Carrara) ed il Gruppo Contship Italia, presentano il modello di connettività intermodale e i vantaggi per i caricatori nord Americani". The article text begins with: "Il Gruppo Contship Italia, operatore terminalistico e intermodale leader in Italia e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale (porti di La Spezia e Marina di Carrara), in partnership per questa missione, inizieranno a New York, Lunedì 9 Settembre, il loro secondo Road Show negli USA per promuovere i vantaggi legati alla connettività marittima e intermodale della Spezia ed il modello di offerta integrata del Gruppo Contship". The sidebar on the right contains market data for various indices like New York 1771, USA 1000, and Nikkei 225. There is also a section titled "Altre notizie" with links to various news items.

Transportonline

La Spezia

AdSP del Mar Ligure Orientale e Contship negli USA per promuovere l'intermodalità

LA SPEZIA - Il Gruppo Contship Italia, operatore terminalistico e intermodale leader in Italia e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale (porti di La Spezia e Marina di Carrara), in partnership per questa missione, inizieranno a New York, Lunedì 9 Settembre, il loro secondo Road Show negli USA per promuovere i vantaggi legati alla connettività marittima e intermodale della Spezia ed il modello di offerta integrata del Gruppo Contship. Il Road Show è stato organizzato con il supporto della Camera di Commercio Americana in Italia ed il prezioso patrocinio delle Autorità Portuali di New York/New Jersey, del Porto di Long Beach, della Camera di Commercio di Long Beach e dei Consolati Generali Italiani a New York e Los Angeles. Gli Stati Uniti sono uno dei partner commerciali più importanti per l'Italia e per i traffici del porto spezzino. Lunedì prossimo ci sarà l'opportunità di illustrare alla platea i vantaggi dell'offerta intermodale integrata di Contship e le potenzialità delle infrastrutture del porto della Spezia. La delegazione è composta dalla Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, Carla Roncallo, da Daniele Testi, Marketing & Corporate Communication Director del Gruppo Contship Peter Hill (Direttore Commerciale di Gruppo), Nicolò Marrali (Responsabile vendite di Hannibal, l'operatore multimodale di Contship), Monica Fiorini, Responsabile Comunicazione, Promozione e Marketing dell'AdSP. Dopo New York, la delegazione Contship visiterà anche Long Beach (12 e 13 Settembre) e Houston (16 e 17 Settembre). www.asdpmarligureorientale.it



Il Tirreno

Livorno

tragedia in porto

Quattro indagati per la morte del marinaio caduto dalla nave

Il procuratore ha disposto l'autopsia e il sequestro di tutta l'attrezzatura in dotazione al ventiseienne

Federico Lazzotti **LIVORNO**. Sono quattro, a cominciare dal comandante, le persone iscritte nel registro con l'accusa di omicidio colposo per la morte di Marvin Galero, il marittimo filippino di 26 anni precipitato giovedì mattina dalla "Vision of the Seas", la gigantesca nave da crociera della compagnia Royal Caribbean mentre era ormeggiata al molo 47, nella zona dell'Alto Fondale del **porto di Livorno**. Per ricostruire le cause e le eventuali responsabilità dell'ennesima tragedia sul lavoro, il procuratore capo Ettore Squillace Greco, che coordina l'indagine condotta dalla Capitaneria di **porto** e della sezione di medicina del lavoro dell'Asl, ha disposto l'autopsia sul corpo del marinaio (sarà effettuata oggi dal dottor David Forni) e il sequestro di tutta l'attrezzatura in dotazione al ventiseienne. È da questi due accertamenti che gli investigatori sperano di capire che cosa sia accaduto intorno alle 11,30 di giovedì quando il marinaio era impegnato in alcuni interventi di pulizia fuori bordo sul ponte più alto in compagnia di un collega. Secondo una prima ricostruzione il giovane che fino a poco prima della caduta era ancorato a delle funi come prescritto dalla normativa sulla sicurezza sul lavoro, nel momento in cui ha terminato l'intervento, si è sganciato ed è precipitato per trenta metri. Adesso c'è da capire se sia stato per colpa di un malore, per imperizia oppure per il cattivo funzionamento o per l'usura dell'attrezzatura. «È stato come cadere contro un muro», spiegano i soccorritori per far capire la violenza dell'impatto con l'acqua. Il corpo del ventiseienne è stato ritrovato due ore più tardi a tredici metri di profondità. Oltre al comandante sono finiti nel registro degli indagati anche altri tre membri dell'equipaggio: il primo ufficiale, il nostromo e il secondo nostromo, tutti di nazionalità straniera. «Appresa la notizia di un ennesimo incidente sul lavoro in ambito marittimo - spiegano dal Comune - la giunta esprime il proprio cordoglio per la morte dell'uomo, filippino, caduto in mare mentre stava lavorando, a quanto sembra, sulla murata della nave da crociera "Vision of The Seas" ancorata al **porto di Livorno**. In attesa di informazioni più dettagliate sull'accaduto - concludono - la Giunta si stringe ai familiari e ai colleghi del defunto, auspicando che vengano attuate sempre maggiori misure di sicurezza sul lavoro nel settore dei trasporti marittimi, e relativi controlli, affinché eventi simili, purtroppo estremamente frequenti, non debbano più ripetersi». --



Tragedia in porto a Livorno, indagini in corso

Redazione

LIVORNO Tragedia in porto a bordo della nave da crociera Vision of the Seas lunga 279 metri e battente bandiera delle Bahamas; ennesimo incidente sul lavoro avvenuto intorno alle 11.45 di giovedì 5 settembre. La vittima Marvin Galero, marinaio filippino di 26 anni, è morto precipitando giù nelle acque del porto di Livorno a tredici metri di profondità mentre stava eseguendo alcuni lavori di manutenzione sulla murata della nave. L'allarme è scattato immediatamente, quando dalla sala comando della nave è partita la prima telefonata al centralino della Polmare che coordina le indagini insieme alla Capitaneria di Porto. Stando ad una prima ricostruzione, il giovane uomo stava eseguendo alcuni lavori sul ponte più alto della nave che guarda verso il mare. Il 26enne, in coppia con un collega, stava effettuando la pulizia delle vetrate, operazione fuori bordo per cui è obbligatoria l'imbracatura. Proprio perché esiste un protocollo di sicurezza, resta un alone di mistero sulla causa; l'ipotesi più accreditata è che nel momento in cui il marinaio stava tornando a bordo per dare il cambio al collega, si sia sganciato, scivolando, forse a causa di un malore. Tragedia in porto, indagini in corso Tragedia in porto, indagini in corso Fondamentali, per fare luce su questa ennesima tragedia, saranno ulteriori dettagliati accertamenti disposti dal procuratore capo Ettore Squillace Greco e l'autopsia sul corpo della vittima. Soltanto così potranno emergere maggiori dettagli sulle cause del decesso ed eventuali responsabilità. Intanto la nave Vision of The Seas ha lasciato il molo 47 del porto di Livorno la sera stessa, intorno alle 22.30 con destinazione Civitavecchia, partenza leggermente ritardata dagli accertamenti della polizia scientifica. La nota della CGIL Ci viene spontanea la domanda: quante volte l'uomo ha fatto il lavoro senza le corrette procedure di sicurezza? Quanti responsabili sicurezza ci sono a bordo? Se avesse indossato le corrette attrezzature sarebbe sempre fra noi è quanto spiegato in una nota da Patrizia Villa, segretaria confederale Cgil di Livorno. Le Ooss da novembre dello scorso anno hanno ottenuto che nel protocollo porti, oltre al classico lavoro portuale, siano inseriti anche i marittimi ma le procedure tardano ad avviarsi. La Cgil conclude la nota si unisce al dolore della famiglia e dei colleghi e colleghe di lavoro, continuando ad invocare provvedimenti veri e non scarico di responsabilità. La nota della FIT-CISL Anche la Fit-Cisl esprime forte preoccupazione per il susseguirsi di incidenti mortali all'interno del Porto di Livorno. Non possiamo rassegnarci di fronte a queste morti bianche perché siamo convinti che intervenendo con più controlli, con il rispetto delle norme di sicurezza e con la formazione dei lavoratori potremo ridurre i rischi di gravi incidenti precisa la nota. E' indispensabile investire maggiori risorse per garantire progetti formativi e di sicurezza di elevata qualità dando attuazione anche al protocollo sulla salute e sicurezza dei porti toscani firmato ormai da diversi anni e mai stato operativo, passando così dalla parole ai fatti.

The screenshot shows the homepage of the Messaggero Marittimo website. At the top, there is a navigation bar with the site's logo and name. Below this, a large banner features the article title 'Tragedia in porto a Livorno, indagini in corso' with a sub-headline 'Fondamentali, per fare luce su questa ennesima tragedia, saranno ulteriori dettagliati accertamenti disposti dal procuratore capo Ettore Squillace Greco e l'autopsia sul corpo della vittima'. A photograph of the ship Vision of the Seas is visible. To the right of the main article, there is a sidebar with a newsletter sign-up form and a list of 'ULTIME' (latest) news items, including 'Il Marco Polo academy: aprono le iscrizioni' and 'Dragaggio nel porto di Livorno: effetti ambientali'.

Progetto Passage: in Cciaa a Livorno

Seminario internazionale su innovazione e sostenibilità ambientale dal 10 al 12 settembre

Redazione

LIVORNO Con quali azioni si può far crescere un'economia a basse emissioni di carbonio, in aree come quella livornese caratterizzate da porti ad intenso traffico? Vi sono già degli esempi da seguire sul nostro territorio? Di esperienze e strategie in questo ambito così complesso e così attuale si discuterà a Livorno da martedì 10 a giovedì 12 settembre: la Camera di commercio della Maremma e del Tirreno ha organizzato infatti un seminario, riunendo i partner internazionali del progetto PASSAGE, finanziato dal programma Interreg Europe. Gli ospiti a cui è rivolto il seminario provengono da Francia, Regno Unito, Grecia, Albania, Finlandia, Estonia e Danimarca. Li riunirà la lingua inglese, mentre si confronteranno sulle attività realizzate nelle aree marittime coinvolte nel progetto per favorire la transizione verso un'economia a basse emissioni di carbonio. E' l'economia circolare il tema sul quale la Camera di commercio ha focalizzato l'attenzione. Ed è stato tutto il territorio ad essere coinvolto, con un lavoro condotto in sinergia con i soggetti istituzionali più significativi. Il porto, quindi, ma anche il turismo e l'agroalimentare, per definire modelli di sviluppo realizzabili e al contempo rispettosi dell'ambiente. Interverranno a questa tre giorni di lavoro aperta ufficialmente dal Presidente Cciaa Riccardo Breda istituzioni del territorio impegnate nella definizione ed implementazione delle strategie di sviluppo in chiave di sostenibilità ambientale e i partner internazionali del progetto PASSAGE. In particolare, nel programma dei lavori si segnalano tre visite: al porto di Livorno, uno dei più importanti nel Mediterraneo; alla fabbrica del futuro di Scapigliato, a Rosignano Marittimo, che da pochi mesi produce energia dai rifiuti; e la visita alla Cantina Petra di Suvereto, esempio di ecosistema nel settore agroalimentare e già inserita nel percorso Cantine d'autore. Alcuni importanti contributi da segnalare in questa tre giorni: martedì 10 l'intervento di Filippo Corsini e Natalia Marzia Gusmerotti della Scuola superiore S. Anna; mercoledì 11 quello di Barbara Bonciani, assessora con deleghe al porto, all'innovazione e alla cooperazione internazionale, sull'integrazione tra Città e Porto per la riduzione dei gas serra; giovedì 12 la Conferenza di presentazione del 1° rapporto sulla Carbon Footprint del sistema portuale dell'Alto Tirreno, a cura dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale. Il seminario organizzato a Livorno è l'ultimo appuntamento prima della conferenza finale che si terrà a novembre nel Dipartimento di Pas de Calais (Francia). LA SCHEDA Il progetto PASSAGE Public Authorities Supporting low-carbon Growth in European maritime border regions di cui la Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno è partner, è stato presentato e finanziato nell'ambito dell'asse 3 LOW CARBON ECONOMY del programma INTERREG Europe 2014-2020. Il progetto è finalizzato a supportare lo sviluppo di un'economia a basse emissioni di carbonio nei sistemi territoriali europei che si sviluppano lungo le frontiere marittime nell'ambito degli Stretti e dei Canali d'Europa. I partner Sono 11 e saranno tutti presenti alla tre giorni livornese: Consiglio del Dipartimento di Pas-de-Calais (Francia); Consiglio del Dipartimento del Kent (Regno Unito); Camera di Commercio dell'Alta Corsica (Francia); Camera di Commercio della Maremma e del Tirreno; Provincia of Lecce; Innopolis Centro per Innovazione e Cultura (Grecia); Regione delle Isole Ioniche (Grecia); Consiglio Regionale Vlora (Albania); Consiglio Regionale di Helsinki-Uusimaa (Finlandia); Governo della Circoscrizione di Harju (Estonia); Fernem Belt Development (Danimarca). Le attività ed i risultati Dal 2016 la Camera ha condiviso con i partner del progetto le iniziative promosse dal territorio nel settore dei trasporti marittimi, in materia di imprenditorialità e innovazione sociale e nell'ambito delle strategie di sviluppo sostenibile e responsabile. Questo lavoro ha permesso alla Camera di Commercio, insieme alla consorella di Bastia, di definire un piano di azione transfrontaliero



Messaggero Marittimo

Livorno

che potesse contribuire allo sviluppo di una società a basse emissioni di carbonio nelle aree marittime e costiere. Le due Camere hanno deciso di focalizzarsi sull'economia circolare, tematica di estrema attualità a livello europeo. Chi sono i soggetti coinvolti dalla Camera di commercio nel piano di azione La Cciaa sta lavorando in sinergia con l'Istituto di Management della Scuola Superiore Sant'Anna di Pisa, il Centro Interuniversitario di Ricerche Economiche e Mobilità dell'Università di Cagliari, l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, il Comune di Rosignano Marittimo (in rappresentanza del partenariato che ha sottoscritto il protocollo per la creazione del Centro di Competenza sull'Economia Circolare), il Comune di Livorno, l'Autorità di gestione del Programma di cooperazione Italia-Francia Marittimo 2014-2020.

Comitato Sistemi Logistici ecco le linee di sviluppo

LIVORNO Si è riunito nei giorni scorsi, presso Villa Letizia, sede del Polo Universitario Sistemi Logistici, il Comitato strategico e di indirizzo del Polo, con la partecipazione di Gianluca Dini, direttore del Polo; di Alessandro Balestrino, in rappresentanza dei Dipartimenti universitari coinvolti; di Luca Salvetti, sindaco del Comune di Livorno e di Barbara Bonciani, assessore al Porto, con delega all'Università del Comune di Livorno; del presidente della Fondazione Livorno, Riccardo Vitti, e di **Stefano Corsini**, presidente dell'**Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale**, insieme a Simone Gagliani, dirigente direzione bilancio, finanza e risorse umane (f.f. segretario generale) e Claudio Capuano, dirigente direzione controllo interno, trasparenza, anticorruzione e formazione. Anche il Rettore dell'Università di Pisa, Paolo Maria Mancarella, non ha voluto mancare all'appuntamento, a testimonianza dell'attenzione dell'Ateneo pisano nei confronti del territorio livornese. Il Comitato è stata l'occasione per tracciare le linee di sviluppo del prossimo anno e di fare il punto sui risultati conseguenti nei mesi precedenti, che hanno visto il Polo impegnato nell'attivazione del nuovo percorso di laurea magistrale in Management e Controllo dei Processi Logistici e nel consolidamento del percorso di laurea triennale in Economia e Legislazione dei Sistemi Logistici, che, di anno in anno, ha saputo ampliare le capacità di attrazione, con circa centocinquanta nuovi iscritti, ed una percentuale sempre maggiore di studenti fuori sede, grazie anche agli esiti positivi in termini di placement dei laureati. Infatti, come dimostrano le indagini ufficiali sulla condizione occupazionale dei laureati del corso di laurea in Economia e Legislazione dei Sistemi Logistici (AlmaLaurea), il 50% inizia a lavorare entro 3 mesi dal conseguimento della laurea, mentre nel 15% dei casi, la laurea sembra offrire la possibilità di cambiare il lavoro svolto durante gli studi. Il piano di sviluppo del Polo per il 2020 intende ampliare gli investimenti a favore di percorsi di alta formazione e di introduzione alla ricerca applicata, rivolti a giovani laureati, mediante l'attivazione di borse di ricerca, assegni e dottorati di ricerca, finalizzati a sviluppare sinergie tra Università, Istituzioni locali e mondo produttivo, che mirino alla valorizzazione delle imprese del territorio.



Multipurpose, primo incontro

LIVORNO La prima riunione operativa dopo il rientro all'Autorità portuale del presidente ingegner **Stefano Corsini**, si terrà martedì prossimo a palazzo Rosciano con il gruppo ristretto nell'ambito del partenariato sui temi delle aree multipurpose e degli accosti delle Autostrade del mare. Sarà lo stesso presidente **Corsini**, insieme a Claudio Vanni della programmazione, a incontrarsi con i rappresentanti delle categorie operatrici del ramo. Argomento scottante, visto che ha portato come noto all'incriminazione dei vertici dell'AdSP e degli imprenditori coinvolti per l'utilizzo degli accosti pubblici. La commissione ristretta nell'ambito del partenariato è stata nominata poche settimane prima della sua uscita da palazzo Rosciano dal commissario governativo Pietro Verna, non senza qualche mugugno essendo i nominati quasi in toto parte in causa dei traffici suddetti. Da parte dell'Authority si è replicato, sempre a livello ufficioso, che proprio perché coinvolti si tratta di elementi ben addentro al problema, tra i quali andranno trovate se esistono le soluzioni condivise.

The screenshot shows the homepage of 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. The main headline is 'Multipurpose, primo incontro' dated 7 settembre 2019. Below the headline is a photo of Stefano Corsini. The text of the article is visible, matching the text on the left. To the right of the article is a sidebar with various advertisements and logos, including 'PORTO LIVORNO', 'LE NAVI', 'CONSO LOGI', 'PERCAM', 'MEDITERRANEA', 'MDC TERMINAL', and 'UNION EQUIMOR TOSCA'. At the bottom of the page, there is a section titled 'IN FOTOGRAFIA' with three small images and captions: 'Ritorno a Palazzo Rosciano', 'Corsini al lavoro al Marina', and 'Dopo Corsini, il ritorno a Palazzo Rosciano'.

La Gazzetta Marittima

Piombino, Isola d' Elba

Nuovo Pignone negli USA per liquefare i gas naturali

FIRENZE La conferma è recente. Nuovo Pignone (Bhge) si è aggiudicata una ricca commessa di Venture Global Lng per la fornitura di un complesso sistema di treni di compressione del gas naturale per lo stabilimento Usa in Luisiana. I moduli, per 18 treni di compressione saranno costruiti nello stabilimento di Firenze e cominceranno ad essere spediti a età dell'anno prossimo, a lotti successivi fino a tutto il 2021. Secondo alcune indiscrezioni la spedizione, con relativo pre-assemblaggio potrebbe partire proprio dalle aree che Nuovo Pignone ha opzionato nel nuovo settore del **porto di Piombino**, in aggiunta ai siti storici di Massa e di Azenza. Si tratta di impiantistica non solo sofisticata ma anche pesante, visto che sono previsti compressori di svariate tonnellate l'uno. Una tecnologia, questa dei treni di compressione che Nuovo Pignone ha ormai sperimentato da tempo, visto che ne ha costruiti almeno un mezzo centinaio in tutto il mondo. E visto che la richiesta di GNL aumenta e continuerà ad aumentare anche in campo marittimo. La conferma di questa richiesta di moduli di compressione viene infatti dalla quasi totalità dei paesi che puntano all'ammodernamento delle flotte navali, oltre che dalla trasformazione della logistica terrestre per il trasporto pesante. Oltre all'alimentazione delle grandi navi, il GNL sta entrando prepotentemente anche nel campo dei traghetti, dove non c'è la necessità di grandissimi serbatoi vista la possibilità di rifornirsi di GNL dopo ogni Trip (ammesso che i porti siano dotati delle necessarie stazioni. E anche su questo campo, si sta accelerando).

The screenshot shows the homepage of 'LA GAZZETTA MARITTIMA'. The main headline is 'Nuovo Pignone negli USA per liquefare i gas naturali'. Below the headline is a sub-headline '7 settembre 2019'. The article text is visible, starting with 'FIRENZE - La conferma è recente. Nuovo Pignone (Bhge) si è aggiudicata una ricca commessa di Venture Global Lng per la fornitura di un complesso sistema di treni di compressione del gas naturale per lo stabilimento Usa in Luisiana. I moduli, per 18 treni di compressione saranno costruiti nello stabilimento di Firenze e cominceranno ad essere spediti a età dell'anno prossimo, a lotti successivi fino a tutto il 2021. Secondo alcune indiscrezioni la spedizione, con relativo pre-assemblaggio potrebbe partire proprio dalle aree che Nuovo Pignone ha opzionato nel nuovo settore del porto di Piombino, in aggiunta ai siti storici di Massa e di Azenza. Si tratta di impiantistica non solo sofisticata ma anche pesante, visto che sono previsti compressori di svariate tonnellate l'uno. Una tecnologia, questa dei treni di compressione che Nuovo Pignone ha ormai sperimentato da tempo, visto che ne ha costruiti almeno un mezzo centinaio in tutto il mondo. E visto che la richiesta di GNL aumenta e continuerà ad aumentare anche in campo marittimo.' The article is attributed to 'Per leggere l'articolo effettua il login o procedi alla registrazione gratuita.' Below the article is a section 'TUTTA L'ATTUALITÀ' with a search bar and a list of topics: 'Tutto', 'Imprese', 'Comunicazione', 'Gas naturale', 'Nuovo Pignone', 'Venture Global Lng'. There is also a section 'MDC TERMINAL' with a sub-headline 'Gas And Heat spedizione prima parte per Oristano'. The right sidebar contains various logos and advertisements, including 'Porto Livorno', 'LE NAVI', 'CONSO LOG', 'FERCAM', 'MEDITERRANEA', 'ANSENIA', 'MDC TERMINAL', 'UNION EQUIMOR TOSCA', and 'MAREMMA DI CARRARA'.

Raddoppio Fincantieri ancora bloccato al palo

L'Avvocatura non si è espressa sull'appalto da 80 milioni

L'ATTESA ANCONA Il raddoppio della Fincantieri resta in stand by. Dall'Avvocatura di Stato non è ancora uscito il responso con il quale stabilire, una volta per tutte, chi dovrà gestire l'appalto di 40 milioni di soldi pubblici, parte del progetto complessivo da 80 milioni di euro. L'ampliamento dello stabilimento, dove potrebbero trovare lavoro altre mille persone oltre alle 3 mila ora occupate, potrebbe infatti essere realizzato in due o tre anni, ma prima serve il pronunciamento dell'organo legale che sta valutando se Fincantieri possa essere l'ente appaltante, e cioè preposto all'espletamento delle gare ed alla gestione dei tempi. I tempi Un allungamento dei tempi che la crisi di governo non ha certo contribuito a velocizzare. Il progetto della Fincantieri al quadrato prevede un investimento di 80 milioni di euro, di cui 40 milioni messi dalla stessa azienda di cantieristica navale ed i restanti 40 dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ed è su questa seconda metà della mela che si è creata l'impasse. L'Autorità di sistema portuale (che dipende dal Mit) si è già espressa nel merito, ritenendo che debba essere la stessa Fincantieri a coordinare gli appalti, così che possa gestire tutto attraverso un finanziamento dato in base allo stato di avanzamento dei lavori. Se invece l'Avvocatura di Stato dovesse esprimersi in altro senso, potrebbero nascere contenziosi tra Fincantieri da una parte ed Adsp e Stato dall'altra. Un'opportunità economica troppo ghiotta però per lasciarla sfumare, e infatti si stanno vagliando anche ipotesi alternative per portare a casa la partita, benché si continui a sperare in un esito positivo dell'istruttoria presso l'Avvocatura. Nei piani del cantiere dorico, l'ampliamento serve a produrre navi con una stazza di 100 mila tonnellate e di categoria superiore fino a 300 metri di lunghezza. Fincantieri ha chiesto altri 7 mila metri quadrati di aree terrestri e specchi d'acqua, da destinare alla razionalizzazione, ammodernamento e sviluppo del cantiere navale di Ancona, e il rinnovo per altri 40 anni della concessione demaniale, in scadenza nel 2022, dei circa 270 mila mq attualmente utilizzati dall'azienda. «Vogliamo affrontare le sfide future ha sottolineato il direttore del cantiere Giovanni Steconi e abbiamo bisogno di nuovi spazi per costruire navi con una stazza di 100 mila tonnellate. Speriamo che le istituzioni guardino ad Ancona ed a questo cantiere, che ha delle buone prospettive». Attualmente viene utilizzata una banchina temporanea per mettere due navi in acqua. Ma non basta. Martina Marinangeli © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Primo piano • Ancona

L'altro progetto

Raddoppio Fincantieri ancora bloccato al palo
L'Avvocatura non si è espressa sull'appalto da 80 milioni

L'ATTESA

La commissione di governo per la gestione del cantiere di Ancona non ha ancora deciso se affidare l'ampliamento del cantiere a Fincantieri o a un consorzio di imprese. La decisione è stata deferita all'Avvocatura di Stato.

Treni più veloci e parco urbano con il nuovo Lungomare Nord

La commissione di governo per la gestione del cantiere di Ancona non ha ancora deciso se affidare l'ampliamento del cantiere a Fincantieri o a un consorzio di imprese. La decisione è stata deferita all'Avvocatura di Stato.

Si attende ancora il parere del ministero dell'Ambiente

La commissione di governo per la gestione del cantiere di Ancona non ha ancora deciso se affidare l'ampliamento del cantiere a Fincantieri o a un consorzio di imprese. La decisione è stata deferita all'Avvocatura di Stato.

La lettera sull'ambiente

«Patto per le navi nel Mediterraneo»

La commissione di governo per la gestione del cantiere di Ancona non ha ancora deciso se affidare l'ampliamento del cantiere a Fincantieri o a un consorzio di imprese. La decisione è stata deferita all'Avvocatura di Stato.

VISITATE I NUOVI SHOW-ROOM

CREO

Se.Pa.

quedamenti

CENTRO CUCINE

PORTO POTENZA NISINA - CORRIDORIA - PORTO REGAMATI

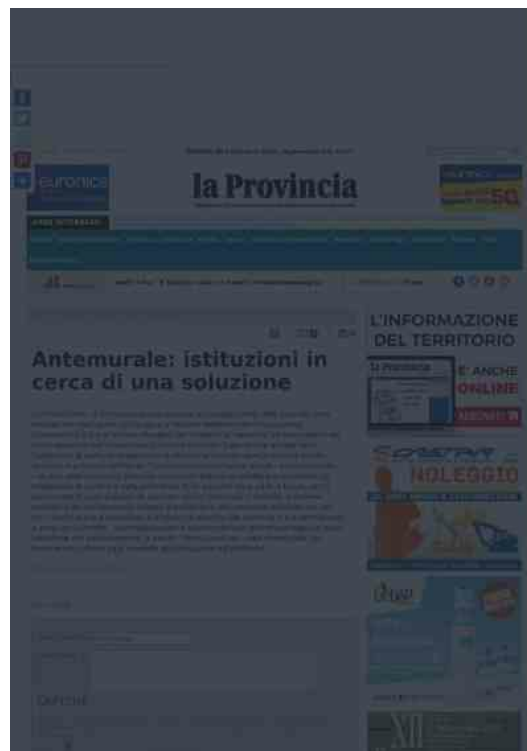
CIVITANOVA MARCHE - ANCONA (dalla Stazione di Ancona) **www.sepa.it**

La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Antemurale: istituzioni in cerca di una soluzione

CIVITAVECCHIA - È terminata questa mattina la consegna delle oltre duemila firme raccolte nei mesi scorsi su iniziativa di Roberto Melchiorri dell'associazione Civitavecchia C'è e di Antonio Margioni per chiedere la riapertura del lato esterno del tratto pedonale dell' antemurale Cristoforo Colombo. Dopo essere andata ieri in Capitaneria di porto, la delegazione di cittadini si è recata questa mattina a Molo Vespucci e a Palazzo del Pincio. "Siamo stati piacevolmente accolti - hanno spiegato - al di là delle previsioni, abbiamo riscontrato grande sensibilità e disponibilità. La Capitaneria di porto si è fatta promotrice di un incontro tra le parti, a breve, ed ha comunicato di aver disposto un accurato studio della zona. L' **Autorità** di **sistema portuale** ci ha confermato la volontà di partecipare alla soluzione del problema con tutti i mezzi a sua disposizione. Il Sindaco ha plaudito alla iniziativa e si è detto pronto a stare con i cittadini, accompagnandoli e sostenendoli nei diversi passaggi sia come istituzione che personalmente. A presto - hanno concluso - sarà organizzata una riunione con tutte le parti preposte alla risoluzione del problema". (06 Set 2019 - Ore 18:36)



Dragaggio del porto di Salerno: effetti ambientali

Giulia Sarti

NAPOLI L'Autorità di Sistema portuale del mar Tirreno centrale ha firmato una convenzione con Arpac, l'Agenzia ambientale campana per indagare gli effetti ambientali delle operazioni di dragaggio del porto di Salerno. Arpac si impegna così a monitorare il rumore e le emissioni in atmosfera prodotti dalle operazioni di movimentazione dei sedimenti. Le operazioni di escavo dei fondali dello scalo marittimo salernitano, in programma a partire da Novembre 2019, prevedono la rimozione di una quantità di sabbie superiore a tre milioni di metri cubi. L'obiettivo è quello di portare i fondali dell'area commerciale a 14,50 metri e quelli dell'area passeggeri a 11,50 metri di profondità. L'intesa stipulata tra i due enti prevede, tra l'altro, una campagna di monitoraggio della qualità dell'aria, della durata di quaranta giorni, condotta con una stazione mobile posizionata all'interno dell'area portuale, con determinazioni analitiche delle concentrazioni di PM10, metalli pesanti e idrocarburi policiclici aromatici. Il monitoraggio degli stessi parametri verrà effettuato prima dell'inizio dei lavori, in modo da valutare l'impatto delle operazioni di movimentazione dei sedimenti sulle concentrazioni degli inquinanti atmosferici; Arpac effettuerà inoltre misure di rumore nell'area delle operazioni. Il tema dell'adeguamento infrastrutturale del sistema portuale -spiega il presidente dell' **AdSp** Pietro Spirito passa prioritariamente per il dragaggio del porto di Salerno, un'attività indispensabile per assicurare l'accesso alle navi di adeguato pescaggio. Tale intervento richiede anche una serie di controlli propedeutici ed in corso d'opera. La convenzione rappresenta la prosecuzione coerente di un percorso di collaborazione che ha comportato già un primo monitoraggio sulla tipologia di sedimenti da dragare. Per Spirito si tratta di un tassello necessario per assicurare la qualità dell'intervento e la conclusione nei tempi previsti grazie ai controlli eseguiti contestualmente ai lavori di dragaggio. Le attività previste da questa convenzione -ricorda il commissario straordinario Arpac Stefano Sorvino non sono le prime che l'Agenzia svolge in funzione del dragaggio del porto di Salerno. Già a partire dal 2015 il nostro dipartimento salernitano ha svolto funzioni di controllo sulle attività preliminari all'operazione, verificando la corretta esecuzione delle attività di campionamento e analisi dei sedimenti dei fondali del porto e del canale di ingresso. Questo dimostra che il coinvolgimento dell'Agenzia ambientale nei lavori pubblici non è affatto un ostacolo, ma può contribuire a renderli più efficienti e trasparenti.



Zes e agevolazioni: ora tocca ai Comuni

ORONZO MARTUCCI

La firma da parte del premier Giuseppe Conte del decreto di istituzione della Zes interregionale adriatica, avvenuta mercoledì scorso (nel giorno di passaggio dal vecchio al nuovo governo) rappresenta un ulteriore, importante tassello che si aggiunge alla complessa procedura prevista per arrivare alla piena operatività delle Zone economiche speciali collegate ai porti, retroporti e aree produttive del Mezzogiorno. Ci sono stati ritardi nel percorso di istituzione delle Zes, collegati alla emissione dei decreti istitutivi e degli strumenti attuativi, come da ultimo il regolamento di istituzione dell' autorità che gestirà i 300 milioni di euro assegnati agli investitori delle Zes con il decreto crescita dell' aprile scorso e destinati a finanziare il Piano grandi opere. Il decreto crescita prevedeva la emanazione del regolamento attuativo e la individuazione dell' autorità che gestirà il Piano entro la fine del mese di maggio. Quella data non è stata rispettata. Gli investitori interessati alle Zes potranno però dal 25 settembre presentare le domande per beneficiare del credito di imposta di circa 207 milioni previsto dalla legge che conteneva interventi urgenti per il Mezzogiorno, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale il 3 agosto 2017. Anche i Comuni sul cui territorio ci sono aree che la Regione ha inserito nel recinto delle Zone economiche speciali, al momento della presentazione al governo nazionale del Piano di sviluppo strategico, hanno un ruolo di primo piano per attrarre gli investitori. Le amministrazioni locali infatti possono cercare di attrarre gli investitori intervenendo sulla fiscalità locale, prevedendo cioè la riduzione o la cancellazione delle quote di imposte locali di loro competenza come Imu, Tasi e Tari. E in questo caso sono i Comuni a mostrare ritardi e difficoltà nel decidere. Da circa un anno il presidente dell' Autorità di sistema portuale dell' Adriatico meridionale, **Ugo Patroni Griffi** (il quale sarà anche il presidente del Comitato di indirizzo che gestirà la Zes adriatica) segnala e sollecita la necessità che i Comuni con aree perimetrate nelle Zes preparino un kit localizzativo nel quale siano chiaramente definite le procedure di insediamento (in termini di semplificazione burocratica) e la fiscalità di vantaggio da concedere con riferimento a tasse e imposte locali. Un passo in direzione del superamento dei ritardi è stato compiuto dal Consiglio Metropolitano della Città Metropolitana di Bari, che con la deliberazione numero 39 del 24 aprile 2019, ha dato indicazioni per la Realizzazione di iniziative finalizzate al coordinamento dei comuni metropolitani in vista dello sviluppo strategico del territorio. In collegamento con quella delibera si è mosso anche il comune di Bitonto, il quale comprende aree produttive che rientrano nel polo di Bari della Zes interregionale adriatica. Nella prossima seduta del Consiglio comunale sarà discusso un atto di indirizzo, presentato dal sindaco Michele Abbaticchio, per gli insediamenti nella Zes.



CASO EX ILVA «SORVEGLIATO SPECIALE»

Niente carbone, procede lo scarico di metalli Parte una interrogazione

Saltata la riunione tecnica prevista ieri sulla possibilità di concedere una deroga all'ordinanza 5/2005 che impone che la movimentazione del carbone nel porto di Brindisi avvenga solo al molo Enel, richiesta per conto di Arcelor Mittal dalla Sir Servizi Industriali, a Costa Morena Est è in corso invece lo sbarco del materiale ferroso destinato all' acciaieria di Taranto. Uno sbarco già iniziato il 30 Agosto scorso come segnalato (nell'edizione di ieri ndr) dal Responsabile provinciale ambiente Franco Magno. È su quanto ruota attorno allo scarico dei materiali ferrosi destinati all'acciaieria tarantina che il consigliere comunale Massimo Ciullo, esponente del Movimento+39, formula una interrogazione ad hoc rivolta al sindaco. «Facendo seguito alle notizie divulgate da alcuni organi di informazione circa lo scarico nel porto di Brindisi di materiale ferroso nell'interesse dell'Arcelor Mittal (ex Ilva) che sarebbe in atto già da alcuni giorni e che sta continuando nonostante la corale contrarietà a tale operazione espressa nei giorni scorsi dall'Amministrazione comunale e da diverse forze politiche presenti in consiglio comunale (seppure con particolare attenzione e riferimento al carbone); prendendo atto che la SIR Servizi Industriali, azienda interessata a tale traffico di materiali destinati a Taranto, dopo il corale diniego ha comunicato la sospensione del programma, sospensione che stante il persistere dello scarico di materiale ferroso dimostra che era proprio sua principale intenzione scaricare e trasportare anche carbone, premette Ciullo. Da qui l'Interrogazione al Sindaco di Brindisi per sapere: «Se il Comune, stante altresì l'originaria convocazione da parte dell'**Autorità Portuale** ad oggi annullata e quindi - almeno apparentemente - la necessità del coinvolgimento del Comune nella decisione autorizzatoria allo scarico in porto, ha verificato, almeno per quanto di propria competenza e necessità di partecipazione al procedimento, la regolarità della procedura seguita dall'**Autorità Portuale**». E ancora: «Se l'azienda che sta eseguendo lo scarico in porto e il trasporto fuori dalle aree portuali sta rispettando le norme a tutela della salute dei cittadini e della sicurezza più in generale». E infine: «Se il Comune, per quanto di sua competenza, anche considerato il ruolo del sindaco come massima **autorità** a tutela della salute pubblica, abbia di sposto un sopralluogo in porto per valutare l'entità della dispersione di polverino rosso proveniente dallo scarico di materiale ferroso e quindi la relativa dispersione di polveri nell'aria». L'attenzione sul porto e sul traffico di merci destinate all'ex Ilva continua a rimanere alta nonostante l'annuncio delle scorse ore della sospensione, da parte della Sir Servizi Industriali, della richiesta di poter sbarcare per conto di Arcelor Mittal un rateo giornaliero di materie prime (tra le quali carbone fossile, minerale di ferro, pellets ecc.) di almeno 30.000 tonnellate.



Insorge il «fronte del porto»

Associazioni, operatori, aziende contrari alla presa di posizione di Palazzo di città

Insorge il «fronte del porto», sulla diatriba relativa agli approvvigionamenti per l'acciaieria di Taranto dirottati a Brindisi dopo il sequestro del molo dedicato a questi traffici da parte della Magistratura della «Città dei due mari». «Riguardo la polemica relativa alle movimentazioni portuali di Arcelor a Brindisi, ci saremmo aspettati dalla politica una disamina e un approfondimento preventivo e che avesse fornito i dati reali prima di dichiarare guerra alle attività portuali su merci non destinate a Brindisi», così intervengo sulla questione in corso l'associazione Ops (Operatori portuali salentini); Raccomar Brindisi; a cui si associano 38 aziende che operano nel porto per un totale di 1.045 dipendenti. «In tutti i porti - rappresenta il "fronte del porto" - vengono quotidianamente movimentate merci di ogni tipo, le attività sono regolamentate da leggi e ordinanze e la tutela ambientale è mantenuta come caposaldo. Questioni politiche relative a scelte per il territorio e per gli impianti produttivi non possono essere con fuse con le movimentazioni portuali. Se il Comune di Brindisi ritiene legittimamente di esprimersi contrario all'utilizzo dei materiali fossili presso lo stabilimento Arcelor Mittal di Taranto ciò non può avere conseguenze dannose verso le attività portuali di Brindisi già in profonda crisi. Soprattutto in un momento in cui è in atto una guerra tra enti e un evidente contrasto del Comune di Brindisi alla realizzazione di infrastrutture portuali da destinare a traghetti e crociere che oggi non hanno ancora ormeggi dedicati e per questo destinati a scomparire nonostante la strategica posizione geografica del nostro porto». Da qui la critica al Comune: «La politica del contrasto a tutto senza ipotesi alternative è irresponsabile e dannosa. Migliaia di posti di lavoro sono a rischio e qua lunque nuova ambizione in ambito portuale in ogni settore è mortificata da ideologiche strumentalizzazioni. Se tutte le regole ambientali sono rispettate durante le operazioni è inammissibile pensare di voler bloccare i traffici e perdere opportunità di lavoro oggi vitali. Pare sia in corso una scelta che arriva da lontano mirata a cancellare le vecchie ambizioni di Brindisi di assumere un ruolo di porto strategico nei corridoi internazionali e di leader nel panorama mediterraneo. Ruolo mantenuto solo dai due porti di Bari e Taranto grazie alle tonnellate di merci movimentate che a Brindisi sono quasi del tutto azzerati come è azzerato non solo il destino di un intero comparto, ma la speranza di un'economia indotta di tutto un territorio». E ancora: «La logica di sistema delle nuove autorità portuali è fallito e in Puglia ha visto il porto di Brindisi soccombere. Un fallimento aiutato dalla politica locale del contrasto che piuttosto che cercare di trovare soluzioni alla crisi, aiuta, paradossalmente, i porti concorrenti. Arcelor ha dichiarato ufficialmente di rinunciare a sbarcare carbone a Brindisi. Con buona pace di tutti». A firmare la presa di posizione espressa con un comunicato (indicanti il numero di dipendenti di ciascuna impresa rappresentati in parentesi) sono le Agenzie Marittime - Gorgoni (8), Sea Gate (3), Poseidone (6), Elica (6), Titi shipping (19), Albatros (4), Zaccaria (4), ACQ Italy srl (1), Euromed di L. Carruezzo (1) -; vari imprenditori portuali di Brindisi - Ba retta Impresa Domenico e Giovanni (45), Vetrugno Ambiente (28), Camer (50), Brigante srl (80), Brinmar (9), Il mondo (10), Seamed trading shipping (15), Cantiere navale Danese (35), Avvisatore marittimo (6), Cantieri Navali Balsamo (14), Interceptor (16),



La Gazzetta del Mezzogiorno (ed. Brindisi)

Brindisi

Dal Pont lavori subacquei (3), Navinsp (4) -; Autotrasportatori: Global transport (42), Attorre (40), Di Viesto (15), Tib srl -; Imprese Portuali - Peyrani (106), Ecologica (110), Briamo (67), IN BA (38), Tmm (8), Bonatesta (50), SIR (192) - i Doganalisti - Derio De Giorgio (2), Spedimpex (9), Ezio Taveri (3), Marco Indiano (1), Piliago (1).

Pianificazione strategica e sul piano energetico -ambientale, incontro lunedì

Duplice appuntamento sul Documento di Pianificazione Strategica di **Sistema Portuale** e sul Documento di Pianificazione Energetica Ambientale di **Sistema Portuale**. Lunedì prossimo alle 9.30 nella sede di Bari (piazzale C. Colombo 1), e alle 16 nella sede di Brindisi (piazza Vittorio 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.



«Migliaia di posti di lavoro a rischio» Controrivolta degli operatori portuali

Nei confronti del sindaco: «La politica del contrasto può solo danneggiarci» Si discute sul futuro dello scalo: accuse anche al sistema-area Chiedono di riconsiderare il rifiuto allo sbarco del carbone per l'ex Ilva

CARMEN VESCO

La logica di **sistema** delle nuove **autorità** portuali è fallita e in Puglia ha visto il porto di Brindisi soccombere rispetto agli altri porti. Un fallimento aiutato dalla politica locale del contrasto che piuttosto che cercare di trovare soluzioni alla crisi, aiuta, paradossalmente, i porti concorrenti: hanno puntato il dito e aspettano risposte, nonostante una nota che si conclude con una rammaricata buona pace di tutti. Di fatto l'accusa non è affatto sottile. Politica del contrasto a questo gridano gli operatori portuali che non ci stanno alle decisioni prese nelle ultime ore in merito alle movimentazioni portuali di Arcelor Mittal a Brindisi. E definiscono quanto sta accadendo la mortificazione del settore portuale a causa di ideologiche strumentalizzazioni scrivono gli operatori portuali che si uniscono in un coro unanime riguardo alla polemica tuttora in atto. Il documento ufficiale giunge da Ops, il comitato di operatori portuali salentini uniti, e sostiene che ci sarebbero in ballo almeno mille lavoratori di una quarantina circa di aziende che replicano alla notizia della sospensione del procedimento avviato per il nulla osta allo sbarco nel porto di Brindisi del carbone diretto allo stabilimento Arcelor Mittal, ex Ilva, di Taranto. Ci saremmo aspettati dalla politica una disamina, un approfondimento preventivo e che avesse fornito i dati reali prima di dichiarare guerra alle attività portuali su merci non destinate a Brindisi si legge nella nota. In tutti i porti vengono quotidianamente movimentate merci di ogni tipo, le attività sono regolamentate da leggi e ordinanze e la tutela ambientale è mantenuta come caposaldo. Questioni politiche relative a scelte per il territorio e per gli impianti produttivi non possono essere confuse con le movimentazioni portuali. E il comune di Brindisi ritiene legittimamente di esprimersi contrario all'utilizzo dei materiali fossili presso lo stabilimento Arcelor Mittal di Taranto ciò non può avere conseguenze dannose verso le attività portuali di Brindisi già in profonda crisi continuano gli operatori. La richiesta era stata avanzata da una impresa portuale che opera a Brindisi. A quanto si apprende la necessità di movimentare il carbone a Brindisi, a causa del sequestro di una banchina del porto di Taranto dopo il crollo di tre gru costato la vita a un operaio, è stata ritenuta non più attuale. L'ipotesi dell'arrivo di carbone nel porto di Brindisi era stata subito avversata dal sindaco di centrosinistra Riccardo Rossi, sostenuto nell'opporvi all'istanza, da forze politiche di maggioranza e opposizione. Il tavolo tecnico convocato dall'Authority è stato poi annullato. Gli operatori, però, chiedono all'unisono di prestare attenzione al caso prima di prendere decisioni soprattutto si legge ancora nella nota - in un momento in cui è in atto una guerra tra enti e un evidente contrasto del Comune di Brindisi alla realizzazione di infrastrutture portuali da destinare a traghetti e crociere che oggi non hanno ancora ormeggi dedicati e per questo destinati a scomparire nonostante la strategica posizione geografica del nostro porto. La politica del contrasto a tutto senza ipotesi alternative è irresponsabile e dannosa. Migliaia di posti di lavoro sono a rischio e qualunque nuova ambizione in ambito portuale in ogni settore è mortificata da ideologiche strumentalizzazioni. Secondo gli operatori del settore portuale se tutte le regole ambientali sono rispettate durante le



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

operazioni è inammissibile pensare di voler bloccare i traffici e perdere opportunità di lavoro oggi vitali ecco perché non comprendono le attuali scelte dell' amministrazione che a loro avviso arriverebbero da lontano. Una mirata a cancellare le vecchie ambizioni di Brindisi di assumere un ruolo di porto strategico nei corridoi internazionali e di leader nel panorama mediterraneo. Ruolo mantenuto solo dai due porti di Bari e Taranto grazie alle tonnellate di merci movimentate che a Brindisi sono quasi del tutto azzerati come è azzerato non solo il destino di un intero comparto ma la speranza di un' economia indotta di tutto un territorio. Arcelor ha dichiarato ufficialmente di rinunciare a sbarcare carbone a Brindisi. Con buona pace di tutti conclude la nota avvelenata di Ops.

Più merci o passeggeri? L'analisi di Antonio Carito sulle strategie e le possibili opportunità L'INTERVISTA

«Il no? È solo buonismo Dobbiamo capire cosa fare di questo porto»

LUCIA PEZZUTO

La risposta corale della città di **Brindisi** alle richieste della Arcelor Mittal prima per scaricare il carbone poi il materiale ferroso apre spunti di riflessione sulla destinazione d'uso del **porto** e sulle aspirazioni dei brindisini. Antonio Carito, operatore turistico, definisce il **porto** di **Brindisi** polifunzionale e giudica la reazione della città quasi scontata. **Il Comune, le parti politiche, le associazioni ambientaliste ma anche l'opinione pubblica hanno fatto fronte comune dinanzi alle richieste di Arcelor Mittal, che lettura dà a queste reazioni?** «È solo buonismo, io non credo sia cambiato qualcosa nello spirito dei brindisini, cambiano gli opinion leader, cambiano le linee, ma nella sostanza vera non è cambiato nulla. Sono abbastanza scontate certe risposte davanti a certi quesiti, specialmente per come vengono posti». **Eppure, c'è stato un tempo in cui le risposte del territorio non coincidevano con quelle della politica e la linea di demarcazione era piuttosto netta, ora sembra sia differente?** «Io penso che forse prima non c'era l'attenzione che oggi c'è per certi temi che oramai sono discussi a livello globale. Io credo che un **porto** è un **porto** ed il nostro è un **porto** polifunzionale e se tutto viene fatto nel rispetto delle norme, nulla può vietare se questa è svolta nel rispetto delle norme. Poi altro è quando dicono: il nostro **porto** deve essere per le crociere. Ma purtroppo non lo decidi tu che cosa deve essere il **porto**, ma lo decidono i flussi del traffico, lo decidono le compagnie». **Che cosa vuol dire?** «Questi sono discorsi molto facili ma andrebbero fatti da tecnici. È chiaro che se ti rivolgi alla massa, la massa ti risponde di pancia ma poi sono i tecnici a valutare le situazioni e a dettare una linea». **Ma l'amministrazione comunale non ha esitato ad opporsi alla richiesta di Arcelor Mittal?** «Ma da Rossi non ci si poteva aspettare una reazione diversa, poi l'opposizione per non sembrare brutta, sporca e cattiva di fronte al popolo ha detto quello che il popolo si è voluto sentir dire. Questo è il non voler assumersi le proprie responsabilità. E questa è la cosa peggiore che può accadere in chi esercita un'attività politica. Bisogna avere il coraggio di dire le cose. Ora sin tanto che il nostro **porto** non si dota di un piano regolatore, che non stabilisca per bene quelle che sono le sue funzionalità. Fare tutta questa polemica per quattro, cinque mesi, il tempo necessario per far sbarcare il materiale ferroso è eccessivo». **Ma alla fine il nostro **porto**, che tipo di **porto** è?** «Allo stato attuale il **porto** non ha una sua connotazione precisa. E' polifunzionale, è un **porto** aperto ad ogni tipo di sbarco e imbarco siano essi merci, siano essi persone, traghetti o crociere. Quindi non è definito, se avessimo stabilito che lì c'è un bel terminal crociere, allora si potrebbe dire che non è che si possono far sbarcare i turisti vicino al materiale ferroso, ma non



Quotidiano di Puglia (ed. Brindisi)

Brindisi

siamo in quelle condizioni perché alla fine il molo per lo scarico è una landa desolata». **Non pensa che la reazione corale contro le richieste di Arcelor Mittal la dica lunga su che tipo di porto vuole la città?** «Allora se è vero che vogliamo una città green che lo sia in tutto, che ci sia coerenza. La città green non vuol dire che oggi diciE no ad Arcelor ma presuppone tutta una serie di interventi. Se poi giriamo in città non è che respiriamo le polveri di carbone bensì i gas di scarico. Io vorrei che ci fosse una progettualità precisa, che si avesse una idea chiara di porto».

Sopralluogo a Taranto alla banchina sequestrata

È stata verificata l'efficienza dei dispositivi anti-uragano

Sopralluogo importante, ma non ancora decisivo, per fare luce sul tragico incidente costato la vita a Taranto, nello scorso 10 luglio, al gruista di ArcelorMittal Mimmo Massaro. L'uomo era impegnato nella sua canonica attività sulla macchina scaricatrice Dm5 quando una vera e propria tempesta che si è abbattuta sull'area jonica lo ha scaraventato in mare con tutta la gru. Il corpo della sfortunata vittima fu ritrovata dal nucleo sommozzatori subacquei dei carabinieri di Pescara solo a distanza di tre giorni dalle ricerche che furono immediatamente attivate nella zona. Il sopralluogo è quello svolto nell'area del quarto sporgente del **porto** del capoluogo jonico. Era finalizzato a verificare l'efficienza dei dispositivi anti-uragano montati sulle gru utilizzate dalla società siderurgica per lo scarico dei minerali. Due le gru monitorate dal lotto di consulenti che ha dato vita al sopralluogo, la Dm6 e la Dm8, e soprattutto i dispositivi anti-uragano di cui sono dotate. La verifica effettuata verteva proprio sulla efficienza e la congruità di quei dispositivi che, secondo indiscrezioni, presenterebbero alcune anomalie. Tuttavia, la circostanza è ancora da accertare del tutto. Ed è questo il compito delegato dalla procura della Repubblica al consulente tecnico Antonio Galati, mentre per gli indagati e i familiari della vittima erano presenti consulenti tecnici di parte: Giuseppe Carbone, Luca Tagliente, Maurizio Scudella, Angelo Gentile, Lorenzo Spinelli e Salvatore Pantone. Giovedì scorso, al sopralluogo hanno preso parte anche ufficiali di pg e l'avvocato Francesco Brescia, come custode giudiziario. Le verifiche, in ogni caso, non sono ultimate. Proseguiranno il 10 settembre. Nell'inchiesta per concorso in omicidio colposo e rimozione od omissione dolosa di cautele contro infortuni sul lavoro sono coinvolte nove persone, a cominciare dal gestore dello stabilimento di Taranto di ArcelorMittal Italia, Stefan Michel Van Campe. Per l'illecito amministrativo della legge 231 del 2001 che disciplina la responsabilità delle imprese, in ordine all'omicidio colposo è coinvolta anche la società siderurgica. Indagati anche Vincenzo De Gioia capo divisione «Sbarco Materie Prime Parchi Primari e Rifornimenti», Carmelo Lucca capo Area «Sbarco Materie Prime» dello stabilimento, Giuseppe Dinoi capo Reparto di esercizio, Domenico Blandamura capoturno di esercizio del IV sporgente, Stefano Perrone membro della squadra di esercizio del IV sporgente, Mauro Guitto capo del Reparto manutenzione meccanica di ArcelorMittal, Teodoro Zezza, capo del turno precedente rispetto a quello in cui è avvenuto l'incidente mortale, Andrea Dinoi capo del Reparto di manutenzione elettrica della fabbrica. L. Cam.



LA SITUAZIONE

Richiesta sospesa, resta il problema: si cerca dove far sbarcare il carbone

Si affaccia la soluzione spezzatino per movimentare il fossile in più territori

ROBERTA GRASSI

La richiesta di sbarcare al porto di Brindisi il carbone destinato allo stabilimento Arcelor Mittal (ex Ilva) di Taranto è stata sospesa. Ma sono in piedi le procedure analoghe per la movimentazione di materiale ferroso e pellet, merci su cui la città non ha nulla da dire. A quanto trapela, le intenzioni di Arcelor Mittal che, nelle more ha chiesto il dissequestro delle banchine del IV sporgente (laddove è avvenuto per il maltempo il crollo di tre gru, incidente in cui ha perso la vita un operaio) non erano esattamente quelle di portare tutto il carbone (30mila tonnellate al giorno, per 4 o 5 giorni, nei prossimi sei mesi) a Brindisi. Si stava già valutando di individuare altri porti in cui poter operare. Il dibattito è stato subito infuocato in quel di Brindisi. Il primo a opporsi, con decisione. Tanto da indurre la Sir servizi industriali a chiedere, il 5 settembre scorso, una sospensione dell' iter avviato per ottenere il nulla osta dall' **Autorità di sistema portuale** del mare Adriatico meridionale. Era stata convocata una riunione per ieri, ma è stata revocata. La questione tuttavia non sembra del tutto archiviata. Considerato che il dibattito è ancora vivo: se la politica ha quasi unanimemente espresso il proprio no netto all' ipotesi che a Costa Morena, molo Enel, potessero transitare migliaia di tonnellate di minerale, c'è chi invece ha sottolineato anche i vantaggi che per il porto potrebbe comportare una operazione del genere, se condotta in sicurezza e nel rispetto dell' ambiente. Facendo riferimento alla vocazione industriale che comunque il porto di Brindisi dovrà in qualche modo mantenere, pur valorizzando la componente turistica. Dalla nota inoltrata dall' Authority al Comune e agli altri enti per rappresentare le intenzioni di Sir e di Arcelor Mittal e convocare la riunione tecnica del 6 settembre, traspariva una certa apertura alle istanze proposte. Le attività in questione scriveva prevedono lo sbarco di carbone da navi, senza alcuna previsione di deposito temporaneo in porto in quanto l' operazione avverrebbe in linea' vale a dire con i camion che, non appena caricati dalla tramoggia, uscirebbero immediatamente dal porto per dirigersi direttamente verso lo stabilimento siderurgico di Taranto della Arcelor Mittal (ex Ilva). Si specificava che il periodo temporale per il quale viene richiesto il nulla osta allo sbarco del citato carbone fossile è limitato a 6-8 mesi. Quindi si aggiungeva: Si ritiene utile precisare 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. E inoltre: 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. Il primo a esprimere una netta contrarietà è stato il sindaco Riccardo Rossi, opponendo un no netto e a suo dire irrevocabile. E' stato supportato dal Pd, ma anche da forze di minoranza. Subito dopo le polemiche, è giunta la retromarcia di Sir. Invocata e ottenuta una sospensione del procedimento. Non certo una revoca.



Brindisi Report

Brindisi

Porto: bloccato il carbone, in corso lo scarico del materiale ferroso

A Costa Morena Est è cominciata l'operazione di emergenza per Arcelor Mittal Taranto. "Il sindaco imponga il monitoraggio delle polveri"

BRINDISI - Annullata la riunione sulla possibilità di concedere una deroga all'ordinanza 5/2005 che impone che la movimentazione del carbone nel porto di Brindisi avvenga solo al molo Enel, richiesta per conto di Arcelor Mittal dalla Sir Servizi Industriali, a Costa Morena Est è in corso invece lo sbarco del materiale ferroso destinato all'acciaieria di Taranto. Per questa tipologia di materiale non esistono infatti divieti, ma solo una regolamentazione che include anche il controllo sulla dispersione di polveri. In questo senso, stamani, il consigliere comunale della lista +39, Massimo Ciullo, chiede al sindaco Riccardo Rossi "se l'azienda che sta eseguendo lo scarico in porto e il trasporto fuori dalle aree portuali sta rispettando le norme a tutela della salute dei cittadini e della sicurezza più in generale; se il Comune, per quanto di sua competenza, anche considerato il ruolo del sindaco come massima autorità a tutela della salute pubblica, abbia disposto un sopralluogo in porto per valutare l'entità della dispersione di polverino rosso proveniente dallo scarico di materiale ferroso e quindi la relativa dispersione di polveri nell'aria". La movimentazione attualmente sta avvenendo con l'accumulo del materiale in banchina e il trasferimento su camion coperti con tramogge, quindi non in struttura sigillata. Questione importante, va aggiunto, è anche verificare che la polvere depositata in banchina venga costantemente rimossa senza interventi lavaggio che la facciano defluire in mare. Competenze, queste, del dipartimento Arpa di Brindisi. La quantità del materiale che sarà sbarcato ogni giorno anche in giornate ventose è tale, infatti, da richiedere un attento monitoraggio. La nave bulk carrier che ha portato a Brindisi il primo carico di materiale ferroso per Arcelor Mittal, la "Aquascope", è un cargo di ben 289 metri di lunghezza e 174mila tonnellate di stazza lorda (bandiera liberiana, provenienza Sud Africa), che rende bene l'idea della portata di questa operazione che andrà avanti sino a quando la magistratura tarantina rimuoverà il sequestro del quarto sporgente del porto ionico.



Brindisi Report

Brindisi

Porto: "Dannosa la politica del no a tutto, a rischio migliaia di posti di lavoro"

Nota congiunta di operatori portuali, agenzie marittime e imprese portuali sulla questione navi della Arcelor Mittal. "Se tutte le regole ambientali sono rispettate durante le operazioni è inammissibile pensare di voler bloccare i traffici"

Riceviamo e pubblichiamo un comunicato dell'associazione Operatori portuali salentini (Ops) e di diversi operatori del settore fra agenzie marittime, imprenditori portuali, autotrasportatori, imprese portuali, doganalisti, sulla questione navi della Arcelor Mittal delle imprese e dei lavoratori del porto di Brindisi. In calce al testo è riportato l'elenco delle imprese firmatarie e il numero dei dipendenti di ciascuna. Riguardo la polemica relativa alle movimentazioni portuali di Arcelor a Brindisi, ci saremmo aspettati dalla politica una disamina e un approfondimento preventivo e che avesse fornito i dati reali prima di dichiarare guerra alle attività portuali su merci non destinate a Brindisi. In tutti i porti vengono quotidianamente movimentate merci di ogni tipo, le attività sono regolamentate da leggi e ordinanze e la tutela ambientale è mantenuta come caposaldo. Questioni politiche relative a scelte per il territorio e per gli impianti produttivi non possono essere confuse con le movimentazioni portuali. Se il comune di Brindisi ritiene legittimamente di esprimersi contrario all'utilizzo dei materiali fossili presso lo stabilimento Arcelor Mittal di Taranto ciò non può avere conseguenze dannose verso le attività portuali di Brindisi già in profonda crisi. Soprattutto in un momento in cui è in atto una guerra tra enti e un evidente contrasto del Comune di Brindisi alla realizzazione di infrastrutture portuali da destinare a traghetti e crociere che oggi non hanno ancora ormeggi dedicati e per questo destinati a scomparire nonostante la strategica posizione geografica del nostro porto. La politica del contrasto a tutto senza ipotesi alternative è irresponsabile e dannosa. Migliaia di posti di lavoro sono a rischio e qualunque nuova ambizione in ambito portuale in ogni settore è mortificata da ideologiche strumentalizzazioni. Se tutte le regole ambientali sono rispettate durante le operazioni è inammissibile pensare di voler bloccare i traffici e perdere opportunità di lavoro oggi vitali. Pare sia in corso una scelta che arriva da lontano mirata a cancellare le vecchie ambizioni di Brindisi di assumere un ruolo di porto strategico nei corridoi internazionali e di leader nel panorama mediterraneo. Ruolo mantenuto solo dai due porti di Bari e Taranto grazie alle tonnellate di merci movimentate che a Brindisi sono quasi del tutto azzerati come è azzerato non solo il destino di un intero comparto ma la speranza di un'economia indotta di tutto un territorio. La logica di sistema delle nuove autorità portuali è fallito e in Puglia ha visto il porto di Brindisi soccombere. Un fallimento aiutato dalla politica locale del contrasto che piuttosto che cercare di trovare soluzioni alla crisi, aiuta, paradossalmente, i porti concorrenti. Arcelor ha dichiarato ufficialmente di rinunciare a sbarcare carbone a Brindisi. Con buona pace di tutti. Di seguito si riportano le firme al presente comunicato, indicanti il numero di dipendenti di ciascuna impresa. Agenzie Marittime: Gorgoni - 8; Sea gate - 3; Poseidone - 6; Elica - 6; Titi shipping - 19; Albatros - 4; Zaccaria - 4; ACQ Italy srl - 1; Euromed di L. Carruezzo - 1 Vari imprenditori portuali di Brindisi: Baretta Impresa Domenico e Giovanni - 45; Vetrugno Ambiente - 28; Camer - 50; Brigante srl - 80; Brinmar - 9; Il mondo - 10; Seamed trading shipping - 15; Cantiere navale Danese - 35; Avvisatore marittimo - 6; Cantieri Navali Balsamo - 14; Interceptor - 16; Dal Pont lavori subacquei - 3; Navinsp - 4 Autotrasportatori: Global transport - 42; Attorre - 40; Di Viesto - 15; Tib srl - Imprese Portuali: Peyrani - 106; Ecologica - 110; Briamo - 67; INBA - 38; Tmm - 8; Bonatesta - 50; SIR - 192 Doganalisti: Derio De Giorgio - 2; Spedimpex - 9; Ezio Taveri - 3; Marco indiano - 1; Piliago - 1 Totale aziende firmatarie: 38 Totale dipendenti: 1.045 Associazioni



Brindisi Report

Brindisi

: OPS OPERATORI PORTUALI SALENTINI; RACCOMAR **Brindisi**; CONFINDUSTRIA SEZ TRASPORTO **PORTO**; FEDESPEDI.

Brindisi Report

Brindisi

Sbarco materiale ferroso: "Comune, Authority e Arpa facciano chiarezza"

Lettera aperta del presidente di Legambiente Brindisi sullo stoccaggio di materiale destinato all'ex Ilva e sui dragaggi

Riceviamo e pubblichiamo una lettera del presidente di Legambiente Brindisi, Doretto Marinazzo, al Segretario Generale **Autorità di sistema portuale** del Mar Adriatico meridionale, al sindaco di Brindisi e alla dirigente dell'Arpa Brindisi, sulle questioni riguardanti lo stoccaggio di materiale ferroso destinato all'Arcelor Mittal nel porto di Brindisi e i dragaggi. Il previsto ed al momento scongiurato scarico nel porto di Brindisi di carbone e quello in corso di materiale ferroso, in entrambi i casi con destinazione lo stabilimento tarantino di Arcelor Mittal hanno provocato un acceso dibattito, rischiando di produrre una guerra fra poveri a Brindisi e fra brindisini e tarantini. Prima di entrare nel merito dell'attuale scarico e trasporto di materiale ferroso, ci sembra necessario sottolineare che il porto, che il presidente dell'**Autorità di sistema portuale** ha definito in passato "complementare" a quello di Bari, viene usato come area di servizio quando si favoriscono interessi ed attività che nessuna positiva ricaduta e soprattutto nessuna condivisibile prospettiva producono per Brindisi. A tal proposito, è da tempo che sollecitiamo una riflessione sulle cause di una crisi legata a monoculture (quella del carbone innanzitutto) che erano destinate a finire, invece di valorizzare realmente il ruolo strategico del porto, le professionalità e le più che sufficienti infrastrutture, prive dei servizi e di una politica di marketing che le rendano competitive. Il periodo estivo non ha consentito di riservare la giusta attenzione alla sentenza del Tar Lecce che ha accolto il ricorso dell'avvocato Giuseppe Durano per conto di No al carbone nei confronti dell'**Autorità portuale** con oggetto le opere nell'area di S. Apollinare e soprattutto il giudizio di compatibilità ambientale negativo della Commissione Via-Vas del Ministero dell'Ambiente sulla colmata e sui dragaggi nel porto medio. Il segretario generale dell'**autorità di sistema portuale** Tito Vespasiani ha cercato di sminuire il giudizio della Commissione Via-Vas facendo riferimento alla richiesta fatta di sospendere l'espressione di tale giudizio in attesa di approvazione di un nuovo piano di caratterizzazione dei sedimenti da dragare. Il dottor Vespasiani non può non sapere che è oggetto di Via la documentazione facente parte dello studio di impatto ambientale e che la Commissione ha consentito di integrare tale documentazione. Il giudizio di compatibilità va espresso sulla base della documentazione tecnica, degli atti e dei pareri endoprocedimentali e non sulla base di un successivo progetto esecutivo. Legambiente conferma quanto già riferito nelle proprie osservazioni in merito alla presenza nei sedimenti di elementi inquinanti, in primo luogo metalli pesanti, che porterebbero a classificare i sedimenti come rifiuto pericoloso da non stoccare a Capobianco e da smaltire a termine di legge. Legambiente, però, conferma le critiche, ampiamente documentate, su opere ad alto impatto ambientale e sul ricorso continuo a varianti ed a deroghe che hanno portato a stravolgere il vecchissimo piano regolatore del porto del 1975. Valuteremo attentamente il nuovo piano in itinere e quello di efficientamento energetico già a commento dell'incontro del 9 settembre, ma la logica delle mega opere e la perdurante assenza di servizi essenziali, quali quelli offerti ai passeggeri in transito, quelli tecnologici o di elettrificazione delle banchine da fonti rinnovabili, non sono una valida premessa. E non è una buona premessa l'aver portato avanti, fino quasi all'atto conclusivo, l'autorizzazione per lo scarico di carbone citato senza informare e coinvolgere nell'istruttoria adeguatamente le istituzioni interessate, ma questa non è una novità: basti ricordare la reazione dell'Assessore Borri, non adeguatamente informato ed invitato a partecipare alla necessaria revisione del piano delle opere portuali confliggenti con i criteri di sostenibilità



Brindisi Report

Brindisi

che ispirano i principi e gli obbiettivi del Pug. Il fatto che oggi sia in corso lo scarico ed il trasporto a Taranto di materiale ferroso non deve far calare l'attenzione e la richiesta delle necessarie misure di prevenzione e salvaguardia. Il pensare a Brindisi come porto per tale scarico, oltre a rendere ancora più palese la quasi ingovernabilità di tutte le attività dell'attuale ciclo di produzione dell'acciaieria, deriva anche da processi autorizzativi non sottoposti al necessario iter valutativo della fattibilità e della compatibilità ambientale. La necessaria trasparenza istituzionale avrebbe dovuto portare a spiegare pubblicamente le ragioni e le caratteristiche dell'attività di scarico e di tutte le successive fasi, ma soprattutto la caratterizzazione dei materiali ferrosi e le misure di prevenzione, di esclusione o mitigazione degli effetti ambientali e sanitari nelle fasi di scarico, stoccaggio in banchina e trasporto di tali materiali. All'Autorità di sistema portuale si chiede quindi di rendere pubblici gli atti istruttori e quelli autorizzativi che hanno motivato la scelta del porto di Brindisi e sorreggono tecnicamente l'atto finale e il suo iter esecutivo attuale. Al sindaco di Brindisi in quanto ufficiale di governo in materia sanitaria e componente del comitato portuale, si chiede quali decisioni abbia assunto o intende assumere in merito ad atti di cui ha pubblicamente affermato di non essere stato informato e di non essere stato parte ed alle attuali attività di scarico, stoccaggio, movimentazione e trasporto del materiale ferroso, da caratterizzare sia di per se, sia per quel che attiene lo spolveramento e gli effetti ambientali e sanitari. Alla dirigente dell'Arpa Puglia di Brindisi si chiede se è stata chiamata ad esprimere un parere in fase istruttoria sulle attività da compiere e se è stata chiamata ad effettuare e sta regolarmente effettuando le caratterizzazioni indicate.

Il Nautilus

Brindisi

LE IMPRESE E DEI LAVORATORI DEL PORTO SULLA VICENDA ARCELOR A BRINDISI

Riguardo la polemica relativa alle movimentazioni portuali di Arcelor a Brindisi, ci saremmo aspettati dalla politica una disamina e un approfondimento preventivo e che avesse fornito i dati reali prima di dichiarare guerra alle attività portuali su merci non destinate a Brindisi. In tutti i porti vengono quotidianamente movimentate merci di ogni tipo, le attività sono regolamentate da leggi e ordinanze e la tutela ambientale è mantenuta come caposaldo. Questioni politiche relative a scelte per il territorio e per gli impianti produttivi non possono essere confuse con le movimentazioni portuali. Se il comune di Brindisi ritiene legittimamente di esprimersi contrario all' utilizzo dei materiali fossili presso lo stabilimento Arcelor Mittal di Taranto ciò non può avere conseguenze dannose verso le attività portuali di Brindisi già in profonda crisi. Soprattutto in un momento in cui è in atto una guerra tra enti e un evidente contrasto del Comune di Brindisi alla realizzazione di infrastrutture portuali da destinare a traghetti e crociere che oggi non hanno ancora ormeggi dedicati e per questo destinati a scomparire nonostante la strategica posizione geografica del nostro porto. La politica del contrasto a tutto senza ipotesi alternative è irresponsabile e dannosa. Migliaia di posti di lavoro sono a rischio e qualunque nuova ambizione in ambito portuale in ogni settore è mortificata da ideologiche strumentalizzazioni. Se tutte le regole ambientali sono rispettate durante le operazioni è inammissibile pensare di voler bloccare i traffici e perdere opportunità di lavoro oggi vitali. Pare sia in corso una scelta che arriva da lontano mirata a cancellare le vecchie ambizioni di Brindisi di assumere un ruolo di porto strategico nei corridoi internazionali e di leader nel panorama mediterraneo. Ruolo mantenuto solo dai due porti di Bari e Taranto grazie alle tonnellate di merci movimentate che a Brindisi sono quasi del tutto azzerati come è azzerato non solo il destino di un intero comparto ma la speranza di un' economia indotta di tutto un territorio. La logica di sistema delle nuove autorità portuali è fallito e in Puglia ha visto il porto di Brindisi soccombere. Un fallimento aiutato dalla politica locale del contrasto che piuttosto che cercare di trovare soluzioni alla crisi, aiuta, paradossalmente, i porti concorrenti. Arcelor ha dichiarato ufficialmente di rinunciare a sbarcare carbone a Brindisi. Con buona pace di tutti. Di seguito si riportano le firme al presente comunicato, indicanti il numero di dipendenti di ciascuna impresa. Agenzie Marittime: Gorgoni - 8 Sea gate - 3 Poseidone - 6 Elica - 6 Titi shipping - 19 Albatros - 4 Zaccaria - 4 ACQ Italy srl - 1 Euromed di L. Carruezzo - 1 Vari imprenditori portuali di Brindisi: Baretta Impresa Domenico e Giovanni - 45 Vetrugno Ambiente - 28 Camer - 50 Brigante srl - 80 Brinmar - 9 Il mondo - 10 Seamed trading shipping - 15 Cantiere navale Danese - 35 Avvisatore marittimo - 6 Cantieri Navali Balsamo - 14 Interceptor - 16 Dal Pont lavori subacquei - 3 Navinsp - 4 Autotrasportatori: Global transport - 42 Attorre - 40 Di Viesto - 15 Tib srl - Imprese Portuali: Peyrani - 106 Ecologica - 110 Briamo - 67 INBA - 38 Tmm - 8 Bonatesta - 50 SIR - 192 Doganalisti: Derio De Giorgio - 2 Spedimpex - 9 Ezio Taveri - 3 Marco indiano - 1 Piliego - 1 Totale aziende firmatarie: 38 Totale dipendenti: 1.045 Associazioni: OPS OPERATORI PORTUALI SALENTINI RACCOMAR Brindisi CONFINDUSTRIA SEZ TRASPORTO PORTO FEDESPEDI



TIRRENICA Collegamenti viari e ferroviari

Cisl: «Bene gli investimenti sul porto di Gioia Tauro Ora Zes e bacino connesso»

«ACCOGLIAMO con grande soddisfazione la notizia degli investimenti concretamente avviati da Msc, azionista di riferimento del terminalista Mct, che da qualche mese ha assunto il controllo dell' infrastruttura calabrese. Anche il raddoppio dei container è un aspetto che genera ottimismo e fa ben sperare in considerazione di un effettivo e quanto mai necessario rilancio del **porto di Gioia Tauro**». Questo il commento della segretaria provinciale della Cisl Rosy Perrone sul **porto di Gioia Tauro** in fase di rilancio. «Le belle notizie - prose gue Perrone - vanno accolte senza riserve, perché siamo fermamente convinti che ciò che di buono si produce in questo territorio è giusto vada raccontato e venga posto al centro della ribalta mediatica. Il commissario Agostinelli afferma che il "peggio è passato", e noi, come Cisl Metropolitana, diamo credito alle sue parole e al suo operato, certi che tali investimenti e il nuovo corso ad essi riferiti, garantiscano un futuro stabile al livello occupazione, per troppi anni in balla di piani di sviluppo a medio termine. Da oggi, grazie agli interventi che si stanno attuando, e quelli che si stanno predisponendo, si può intravedere una stagione di grandi prospettive di investimenti in questa infrastruttura strategica». Ma sempre secondo la dirigente della Cisl «occorre contestualmente non abbassare la guardia sulla Zes. Fin troppe volte è stata sottolineata la sua importanza strategica per lo sviluppo non solo dell' area della Piana di **Gioia Tauro**, ma per l' intera Calabria. Strumento fondamentale per le regioni del Sud. Lo dimostra la scommessa del primo ministro Conte, di puntare su una Zes Adriatica interregionale tra Puglia e Molise (che va ad aggiungersi alla Zes ionica tra Puglia e Basilicata) dopo solamente qualche settimana dall' istituzione della Zes Jonica, questo nuovo decreto, consentirà di rendere la Puglia l' unica regione italiana ad avere sul proprio territorio due Zes interregionali, mirate a riqualificare economicamente e commercial mente i 5 poli pugliesi Manfredonia, Barletta, Bari, Monopoli e Brindisi. Ed è in quest' ottica che Regione Calabria e Città Metropolitana devono ragionare. Sinergicamente, devono puntare sulle infrastrutture portuali, aeroportuali e di collegamento che possano dare l' impulso adeguato alla 'movimentazione' proliferata al **porto di Gioia Tauro**. Ora ci sono tutte le condizioni affinché il sistema istituzionale, produttivo e imprenditoriale della MetroCity possa cogliere la grande opportunità, finora inespressa, del rilancio del **porto** più importante del Sud Italia, consentendo di generare, nel vasto territorio perimetrato della Zes, un pieno sviluppo in termini di crescita economica e occupazionale».



Perrone su Porto Gioia Tauro: bene 140mln di investimenti e raddoppio container, ma non abbassare la guardia su Zes In evidenza

Accogliamo con grande soddisfazione la notizia degli investimenti concretamente avviati da MSC, azionista di riferimento del terminalista MCT, che da qualche mese ha assunto il controllo dell'infrastruttura calabrese. Anche il raddoppio dei container è un aspetto che genera ottimismo e fa ben sperare in considerazione di un effettivo e quanto mai necessario rilancio del Porto di Gioia Tauro. Le belle notizie vanno accolte senza riserve, perché siamo fermamente convinti che ciò che di buono si produce in questo territorio è giusto vada raccontato e venga posto al centro della ribalta mediatica.

Il Commissario Agostinelli afferma che il "peggio è passato", e noi - come Cisl Metropolitana - diamo credito alle sue parole e al suo operato, certi che tali investimenti e il nuovo corso ad essi riferiti, garantiscano un futuro stabile al livello occupazionale, per troppi anni in balia di piani di sviluppo a medio termine. Da oggi, grazie agli interventi che si stanno attuando, e quelli che si stanno predisponendo, si può intravedere una stagione di grandi prospettive di investimenti in questa infrastruttura strategica. Occorre dunque, contestualmente non abbassare la guardia sulla Zes. Fin troppe volte è stata sottolineata la sua importanza strategica per lo sviluppo non solo dell'area della Piana di Gioia Tauro, ma per l'intera Calabria. Strumento fondamentale per le regioni del Sud. Lo dimostra la scommessa del Primo Ministro Conte, di puntare su una Zes Adriatica interregionale tra Puglia e Molise (che va ad aggiungersi alla Zes ionica tra Puglia e Basilicata). In altre parole, dopo solamente qualche settimana dall'istituzione della ZES Jonica, questo nuovo decreto, consentirà di rendere la Puglia l'unica regione italiana ad avere sul proprio territorio due ZES interregionali, mirate a riqualificare economicamente e commercialmente i 5 poli pugliesi Manfredonia, Barletta, Bari, Monopoli e Brindisi. Ed è in quest'ottica che Regione Calabria e Città Metropolitana devono ragionare. Sinergicamente, devono puntare sulle infrastrutture portuali, aeroportuali e di collegamento che possano dare l'impulso adeguato alla 'movimentazione' proliferata al Porto di Gioia Tauro. Ora ci sono tutte le condizioni, affinché il sistema istituzionale, produttivo e imprenditoriale della Metrocity possa cogliere la grande opportunità - finora inespressa - del rilancio del Porto più importante del Sud Italia, consentendo di generare, nel vasto territorio perimetrato della ZES un pieno sviluppo in termini di crescita economica e occupazionale. Ufficio Stampa UST Cisl Rc 6 settembre 2019.



Capitaneria di porto Salvemini comandante

Gioacchino Saccà Gioia Tauro Il capitano di fregata Giancarlo Salvemini è il nuovo comandante della Capitaneria di porto di Gioia Tauro. Si è insediato ieri nel corso di una cerimonia ufficiale che si è svolta nella sede della Capitaneria-Guardia costiera alla quale hanno partecipato numerose **autorità**: il contrammiraglio Giancarlo Russo, direttore del Compartimento Marittimo della Calabria e della Basilicata tirrenica, il questore Vallone e il viceprefetto vicario Aurora Colosimo, il presidente del Tribunale di Palmi, Concetta Epifanio, il Vescovo mons. Francesco Milito, il sindaco Aldo Alessio, gli assessori di San Ferdinando e Rosarno, Salvatore Bonasera e Domenica Naso, dirigenti dell' **Autorità portuale**, di MCT e delle agenzie marittime, responsabili delle forze dell'ordine e rappresentanti dell'Associazione marinai d'Italia. L'ufficiale pugliese, nativo di Brindisi, arriva dalla Direzione Marittima di Bari dove ha assolto importanti incarichi e succede al capitano di fregata Giampiero Carbonara, che lascia Gioia Tauro dopo quasi tre anni destinato alla Direzione Marittima di Napoli. La cerimonia di scambio ufficiale delle consegne si è conclusa col saluto del capitano Salvemini che ha anticipato tutto il suo impegno perché la Capitaneria di porto-Guardia costiera possa continuare nell'attività fin qui svolta. Il capitano Carbonara, nell'indirizzare a tutti i presenti e in particolare alle **autorità** alle forze dell'ordine e agli amministratori del territorio il saluto di commiato, ha colto l'occasione per ricordare i momenti più impegnativi della sua presenza a Gioia Tauro alla guida della Capitaneria di porto-Guardia costiera sottolineando i risultati più significativi legati ai controlli, agli interventi e alle emergenze che hanno visto impegnati gli ufficiali e i militari del presidio **portuale** che sicuramente proseguiranno e non verranno meno nel futuro. Succede al capitano Giampiero Carbonara destinato a Napoli.



Romeo: Frecciarossa, una sola voce No a contrapposizioni con Rosarno

«Distanza irrilevante garantendo gli spostamenti senza mezzi privati»

Domenico LatinoGIOIA TAURO Continua il dibattito sulle fermate dei treni "contese" tra Gioia Tauro e Rosarno e sul possibile avvicendamento dei treni Frecciabianca Reggio Calabria-Roma con i più veloci Frecciarossa diretti non solo verso la Capitale ma anche per Firenze, Bologna, Milano e Torino, obiettivo sul quale sta lavorando il consigliere regionale ed ex sindaco della città del porto Giuseppe Pedà. Ad alimentarlo l'assessore comunale gioiese ai Trasporti, Giuseppe Romeo, con una lunga riflessione pubblica. «Il sistema trasporti italiano - evidenzia Romeo - è indiscutibilmente in ritardo di crescita rispetto agli standard europei, ancor più la situazione meridionale trova disagi negli interscambi e nelle connessioni con stesse modalità, figuriamoci con modalità diverse. Facendo una anamnesi per la stazione di Gioia Tauro, possiamo affermare che il refresh da 20 milioni, di euro effettuato negli ultimi anni la colloca certamente tra le stazioni di "passaggio in superficie" più equipaggiate, capace di offrire servizi che altre stazioni non riescono a garantire». «Purtroppo l'hub ferroviario non è supportato da un sistema di interscambio su gomma per la perimetrazione urbana e possiede un solo servizio collettivo di bus messo a disposizione dalla struttura delle Ferrovie della Calabria per il trasporto extraurbano», analizza Romeo. L'assessore gioiese prosegue: «Diversamente, Rosarno è un impianto con evidenti carenze infrastrutturali, ma ha come punto di forza la connessione con i bus extraurbani che servono un'alta utenza di passeggeri lungo il litorale jonico. Le stazioni distano circa 10 chilometri, distanze irrilevanti se servite da sistemi interconnessi che permettano agli utenti in partenza e in arrivo di spostarsi senza l'ausilio di mezzi privati». Per l'assessore Romeo, dunque, Rosarno e Gioia Tauro non dovrebbero contendersi il Frecciarossa, ma interloquire con Rfi per rendere fattibile l'ammodernamento della rete ferroviaria del Mezzogiorno con sistemi di gestione e controllo ERTMS (European Rail Traffic Management System) adeguati per treni ad alta velocità, la cui caratteristica è coprire lunghe percorrenze in brevi lassi di tempo favorendo spostamenti secondo motivazioni di trasporto; comprendere quali sono gli investimenti progettuali riservati per il Meridione «ma, soprattutto - aggiunge Romeo - è importante mediare affinché vengano realizzate linee ferrate preferenziali per il trasporto merce interconnettendo il porto di Gioia Tauro e organizzando treni merce da e per il terminal container»; pensare di incentivare il sistema di autostrade viaggianti (le cosiddette "RoLa", dal tedesco "Rollende LandstraBe" ndr) favorendo il trasporto dei Tir su pianali ferroviari per non congestionare e rendere sicure le reti autostradali, e per aumentare i volumi di traffico in uscita ed in ingresso dalla Calabria. «Gioia Tauro e Rosarno - conclude Romeo - per ovvi motivi sono legate da commistioni territoriali; pur facendo bene entrambe a sollevare il problema, non devono cadere in sterili polemiche di rivendicazione territoriale, ma comprendere e suggerire nell'interesse comune a Rfi un programma condiviso, strutturato ed integrato che migliorerebbe i livelli di servizio del trasporto collettivo a lunga e breve percorrenza».



L'Unione Sarda
Olbia Golfo Aranci

Porto Torres. Due milioni di euro

Mega rete di telecamere per la sicurezza del porto

Un **sistema** di videosorveglianza all'avanguardia in grado di monitorare il controllo dei varchi e di individuare eventuali autori di reati e infrazioni in aree off limits o dove sono ormeggiate le imbarcazioni. Un importante investimento di 2 milioni di euro programmato dall'**Autorità di sistema portuale** per realizzare una rete di sicurezza con telecamere collegate alla centrale operativa, con monitor ad alta tecnologia capaci di controllare tutta la circoscrizione di competenza. «Il progetto con telecamere tecnologicamente avanzate in grado di monitorare spazi molto ampi, nasce allo scopo di garantire sistemi di controllo e livelli di sicurezza previsti dai piani portuali - spiega Massimo Deiana, 57 anni, presidente della Port Authority, - e risponde anche all'esigenza di prevenire o reprimere azioni criminose, come l'abbandono indiscriminato dei rifiuti, una delle criticità sofferte dal porto turritano». Il progetto in fase di aggiudicazione di gara, prevede l'installazione di circa 50 telecamere alcune di lettura targhe delle auto in ingresso e uscita, altre di riconoscimento facciale, telecamere ottiche e termiche per il controllo in entrata e in uscita delle imbarcazioni in porto, dispositivi in grado di ricostruire in tempi rapidi eventi criminosi da parte delle forze dell'ordine. Un **sistema** di apparecchiature attive anche in notturna, supportate dal presidio fisso umano: guardie giurate e personale qualificato disponibile 24 ore su 24 e per tutto l'anno. L'utilizzo di un **sistema** di difesa perimetrale con telecamere ottiche e termiche, coadiuvate da soluzioni di deterrenza audio, permette inoltre agli operatori di visualizzare le persone a bordo dei mezzi e, in caso di intrusione impartire ordini a visitatori e persone non autorizzate. Mariangela Pala.

Sassari e Alghero

Alghero, Spiagge finalmente candide. Ma vuote

La bella del Lido, rimossa tutta la podionia a stagione ormai conclusa



Alghero. Spiagge finalmente candide. Ma vuote. La bella del Lido, rimossa tutta la podionia a stagione ormai conclusa. Le spiagge di Alghero sono finalmente pronte per la stagione estiva. Dopo una lunga e faticosa opera di pulizia, le spiagge sono state liberate dalla podionia e sono pronte per accogliere i bagnanti. Tuttavia, le spiagge sono vuote, e questo è un problema per il turismo. Le autorità locali stanno cercando di attirare i turisti con diverse iniziative, ma non sembra che stiano funzionando.

Sassari

Sventata fuga di un detenuto dall'ospedale

Il detenuto è stato catturato dopo aver tentato di fuggire dall'ospedale



Sassari. Sventata fuga di un detenuto dall'ospedale. Un detenuto ha tentato di fuggire dall'ospedale di Sassari, ma è stato catturato. L'incidente è avvenuto durante una visita medica. Il detenuto ha cercato di scappare, ma è stato fermato dai medici e dalla polizia. L'incidente ha causato preoccupazione tra i funzionari dell'ospedale e della polizia.

Sassari

Gestire lo stress e fare gruppo: le doti dei futuri manager

Un corso per giovani organizzati della Università di Cagliari



Sassari. Un corso per giovani organizzati della Università di Cagliari. Il corso è dedicato a gestire lo stress e a fare gruppo. I partecipanti sono giovani professionisti e manager. Il corso è tenuto da esperti del settore e ha l'obiettivo di aiutare i partecipanti a migliorare le loro competenze e a gestire meglio lo stress.

Porto Torres. Due milioni di euro

Mega rete di telecamere per la sicurezza del porto

Un sistema di videosorveglianza per il controllo dei varchi e delle imbarcazioni



Porto Torres. Due milioni di euro. Mega rete di telecamere per la sicurezza del porto. Il progetto prevede l'installazione di una mega rete di telecamere per la sicurezza del porto. Il sistema sarà in grado di monitorare i varchi e le imbarcazioni, e di individuare eventuali autori di reati e infrazioni. Il progetto è stato approvato dalle autorità locali e sarà finanziato con 2 milioni di euro.

The Medi Telegraph

Olbia Golfo Aranci

Navi Msc in soccorso delle merci sarde / IL CASO

ALBERTO GHIARA

Cagliari - 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' import-export 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 10-20 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 Thyrranian 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 DL 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 decadenza 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 altre 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.



L'Unione Sarda

Cagliari

Porto canale

L' Usb contro l' accordo: «Celebrato un funerale»

«Si deve riconoscere con estrema sincerità che il **porto** è ufficialmente morto e il suo funerale è stato festeggiato come se fosse un matrimonio. La realtà è la fine di un **porto** strategico per il passaggio delle merci e la perdita di oltre 200 posti di lavoro». Queste le dure parole dell' Unione sindacale di base (Usb-Lavoro Privato), che non ha sottoscritto gli accordi per la cassa integrazione in favore dei 207 lavoratori della società Cict concessionaria della banchina del **porto** canale a rischio licenziamento. «La decisione - spiegano dalla Usb - è collegata alla presa d' atto che dietro gli ammortizzatori sociali in realtà non ci sarà alcun rilancio del **porto** e parte di tali ammortizzatori sociali saranno, di fatto, pagati dagli stessi lavoratori». Il motivo? «Nelle diverse riunioni relative alle procedure di licenziamento dei dipendenti della Cict - continua la nota -, si è assistito a una trattativa a senso unico, in cui si è concesso all' azienda di assorbire (leggasi: non pagare) l' indennità del preavviso ai lavoratori. Questo per superare lo stallo rappresentato dalla dichiarata impossibilità aziendale di pagare il contributo obbligatorio di cassa del 9%. In parole povere: lo pagheranno i lavoratori». Per questo la Usb «ha ritenuto da subito inaccettabile una tale condizione che andava a sommarsi alla perdita del posto di lavoro, perché non va dimenticato che qui si parla di perdita del lavoro, nonostante i proclami di vittoria e di salvataggio di queste ore». La Usb - è la conclusione - «ha sempre dato ampia disponibilità a discutere di ammortizzatori previsti dal decreto Genova, a condizione che fossero strettamente collegati ad una politica di rilancio del **porto** e alla ricollocazione dei lavoratori, con l' arrivo di un nuovo soggetto imprenditoriale capace di far meglio dei precedenti». Peccato però che «di tale politica negli accordi non c' è alcuna traccia».



New Sicilia

Catania

Porto di Catania, lavori pericolosi per operai e utenti: denunciate 2 persone

CATANIA - Nell' ambito dei servizi disposti dal questore di **Catania**, finalizzati a contrastare in particolare il fenomeno dell' abusivismo e dell' illegalità diffusa, nei giorni scorsi personale della Polizia di Frontiera marittima, durante un servizio di controllo nei cantieri siti all' interno del sedime portuale per la prevenzione sulla sicurezza dei luoghi di lavoro, ha denunciato in stato di libertà il datore di lavoro e il rappresentante legale di una società per violazione in materia di tutela della salute e della sicurezza nei luoghi di lavoro, poiché due operai erano saliti sul tetto di una struttura alta oltre 15 metri privi di ogni dispositivo di protezione individuale e operavano privi di ogni opera provvisoria di pericolo di caduta dall' alto quali ponteggi o imbracature. I due soggetti erano intenti a posizionare dei pannelli trasparenti all' interno di guide poste su travi e procedevano in una situazione di grave rischio per la propria incolumità e per gli avventori della struttura, che procedevano di sotto senza che l' area dell' attività fosse delimitata da una recinzione. Il personale della Polizia Giudiziaria del **porto** etneo ha messo fine alla rischiosissima attività posta in essere, identificando sia gli operai sia il rappresentante legale della società e il datore di lavoro e denunciando il tutto alla autorità competente. La posizione dei soggetti è adesso al vaglio della magistratura.

The screenshot shows the NewSicilia.it website interface. At the top, there's a navigation bar with categories like Cronaca, Politica, Sport, Cultura, Scuola, Scienze, Tecnologia, Spettacoli, Rubrica, and Editoriali. Below this is a main header with the site's logo and a search bar. The main content area features a large image of the port of Catania with the headline 'Porto di Catania, lavori pericolosi per operai e utenti: denunciate 2 persone'. To the right of the main image are several smaller featured articles with icons, including 'Aste Giudiziarie' and 'Strategie Immobiliari'. At the bottom of the main article, there's a section for 'Accetta audio dell'articolo' and a small box for 'MDA CENTRO DI DIAGNOSTICA PER IMMAGINI'.

Il Déjà vu - La ricreazione è finita

Sulle grandi opere è un pericoloso ritorno al passato

Il destino dell'analisi costi-benefici sembra segnato, ma valutare mega investimenti è una scelta doverosa

Marco Ponti e Francesco Ramella - È stato un anno vissuto pericolosamente, con la critica quasi all'unisono dei grandi giornali e il pubblico forse sprovvisto di solidi riferimenti per comprenderne a fondo il significato. Fatto sta che le uscite degli ultimi giorni sembrano segnare la definitiva archiviazione delle analisi costi-benefici come strumento di valutazione. Un pericoloso ritorno al passato. Da sempre invise ai decisori politici di ogni colore, le analisi sono state ridicolizzate negli ultimi mesi anche da coloro che le avevano inizialmente dipinte come un elemento centrale, seppur non esclusivo, per le decisioni da assumere in materia di investimenti. Il caso più clamoroso riguarda il Tav. Dopo aver appoggiato l'analisi, risultata assai negativa sull'opera (costi superiori ai benefici di 7 miliardi), il premier ha deciso di dare lo stesso il via libera all'opera: "Costerebbe più farla che fermarla" ha sostenuto a luglio. Ma, ancor prima, in due occasioni - il Terzo Valico e la Brescia-Padova - termini identici erano stati utilizzati dal titolare del ministero delle Infrastrutture. Peccato che in tutti e tre i casi si sia trattato di parole prive di fondamento: i numeri emersi dalle valutazioni dicevano il contrario ossia che fare o completare le opere costa più che fermarle. Si aggiunga che il ministro Toninelli, in corso d'opera, ha espresso la sua contrarietà a che venissero anche solo effettuate valutazioni per le maggiori infrastrutture ferroviarie programmate nell'Italia meridionale dando così ragione a chi lo accusava di voler fare un uso strumentale delle costi-benefici: da applicare evidentemente solo per le opere "ostili" e neppure da interpretare per quelle gradite apriori. Ieri, su Repubblica, Sergio Rizzo ha suonato la campana di fine della ricreazione. Il messaggio è forte e chiaro: "La prima cosa" che dovrà fare il nuovo governo in tema di infrastrutture, è archiviare la fastidiosissima analisi costi-benefici. La posizione della nuova titolare delle Infrastrutture, Paola De Micheli, non sembra essere ancora del tutto definita, ma gli esordi vanno in questa direzione. In una dichiarazione di pochi giorni fa ha sostenuto che "è importante valutare le analisi costi-benefici come premessa rispetto alla questione ambientale", aggiungendo però di voler sbloccare tutto ciò che sarebbe stato bloccato da "sovrastrutture procedurali". Dopo l'insediamento è poi venuta la scontata conferma del via libera alla Torino-Lione e quella relativa al progetto attuale della Gronda autostradale di Genova. Progetto che, al contrario di quanto comunicato dai mezzi di informazione, ha superato la valutazione ma che potrebbe oggi, anche a seguito del crollo del Morandi, essere ripensato con un'alternativa assai meno costosa ma ugualmente utile, con un risparmio per gli utenti autostradali di 2 miliardi. Speriamo di sbagliarci, ma è assai probabile che la stagione delle valutazioni si avvii alla chiusura. Un caso già visto. Arrivato a Palazzo Chigi, anche Matteo Renzi sembrava ben intenzionato, salvo poi far posto alla multimiliardaria cura del ferro senza se e senza ma di Graziano Delrio, con il via libera a 130 miliardi di opere (per la metà ferroviarie) senza valutazione. Troppo forti e troppo numerosi sono gli interessi particolari che premono in questa direzione. Troppo debole la voce dei contribuenti sui quali graverà per intero, in particolare per le infrastrutture ferroviarie, il salato conto da pagare. A ben guardare, quasi nessuno, neppure nel tentativo esperito nell'anno appena trascorso, ha fatto propria la ragione d'essere della valutazione, ossia evitare di sperperare i soldi degli italiani. Tranne rarissime eccezioni, il no e il sì sono stati ideologici, come se ogni infrastruttura fosse sinonimo di crescita economica o, dall'altra parte, comportasse



Il Fatto Quotidiano

Focus

necessariamente la devastazione ambientale. E, in assenza di domanda, è quasi impossibile che sul palcoscenico dell' offerta politica si presenti qualcuno in grado di crearla. Se guardiamo al settore delle infrastrutture, l' unica eccezione alla regola che torna alla mente è quella di Margaret Thatcher con il suo solitario no al finanziamento pubblico del tunnel sotto la Manica, altrettanto fortemente osteggiato dagli interessi costituiti. Meno costi che significano più servizi o meno tasse per utenti e contribuenti. Sfidare interessi costituiti così rilevanti è condizione necessaria per non essere antipopolari.

È subito scontro sulle concessioni M5S all' assalto della De Micheli

Tensioni. La ministra delle Infrastrutture esclude la revoca e annuncia l' avvio della Gronda. La reazione di M5s: chiarire o è guerra. Giarrusso: non voto la fiducia

Giorgio Santilli - ROMA Il giorno dopo il giuramento del governo è già scontro fra Pd e M5s sulle concessioni autostradali. Rischia di saltare l' accordo di compromesso messo a punto durante la stesura del programma che prevede una «revisione» piuttosto severa delle concessioni (con una tariffa unica ispirata al metodo del price cap come previsto dalla delibera 71/2019 dell' Autorità di regolazione dei trasporti e una accelerazione degli investimenti), ma rimanda al presidente del Consiglio Conte qualunque decisione sulla revoca della concessione di Autostrade per l' Italia, sulla base di un parere giuridico voluto dal precedente governo. In quel parere si esprime perplessità molto forti sulla revoca per gli indennizzi che lo Stato dovrebbe pagare e si consiglia di mettersi al tavolo per una «rinegoziazione». Quel che è successo nelle ultime ore è che la ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, ha subito ricordato in alcune interviste i termini dell' accordo di governo, escludendo che la revoca sia all' ordine del giorno e aggiungendo di voler sbloccare il progetto della Gronda cui si era opposto l' ex ministro pentastellato Danilo Toninelli. «Questa opera - ha detto ieri la ministra a Sky Tg 24 - rientra nel piano collegato alle concessioni autostradali. Deve essere chiaro che non c' è un' obiezione politica, quindi il ministero si occuperà di sviluppare un percorso che acceleri e porti all' obiettivo». Un cambio di rotta netto rispetto al precedente governo sulle concessioni ma, come è chiaro dal tono, anche sui tempi delle grandi opere. Nel giorno in cui il titolo di Atlantia, azionista di controllo di Aspi, torna a superare in Borsa i livelli della quotazione precedente al crollo del Ponte Morandi (si veda a pagina 15). Dal M5s le reazioni non sono tardate. E mentre nei giorni scorsi vari esponenti di punta - tra cui Luigi Di Maio e Manlio Di Stefano - si erano limitati ad alzare di nuovo la bandiera grillina della revoca della concessione ad Aspi, ieri la questione ha preso il tono dello scontro. E il senatore Mario Giarrusso ha minacciato di non votare la fiducia senza un chiarimento. «Le dichiarazioni attribuite al ministro De Micheli - afferma un comunicato di M5s nazionale- preoccupano. Se fossero vere, darebbero il via a una lotta molto dura con il Movimento ligure. Il fatto che si debba revisionare la situazione concessioni di Autostrade per l' Italia è certo. Revisione significa anche revoca delle concessioni per la tratta ligure della A10». Il comunicato conferma la contrarietà al progetto della Gronda e il favore per la cosiddetta Piccola Gronda nei confronti della quale, invece, la De Micheli aveva chiaramente detto no. A sostegno della De Micheli il sindaco di Genova, Marco Bucci, e il governatore della Liguria, Giovanni Toti, che plaudono al via alla Gronda. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



L' ANGOLO (del) MARITTIMISTA - Ambiente e pianificazione nei porti italiani

Il nostro collaboratore dottor Luca Brandimarte, junior advisor for EU and legal affairs anche in Assarmatori, affronta oggi il tema riguardante l'ambiente e pianificazione nei **porti**. ROMA La Direzione Generale per il Clima e l'Energia del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (Ministero dell'Ambiente) è recentemente intervenuta in materia di sostenibilità energetica e ambientale pubblicando le nuove Linee Guida per la redazione dei Documenti di Pianificazione Energetico Ambientale dei Sistemi Portuali (DEASP). Il tutto in attuazione di quanto previsto dal D.lgs. n. 169/2016, modificato dal cd. Decreto correttivo **porti** introdotto dal D.lgs. 13 dicembre 2017 n. 232 pubblicato in G.U. in data 9 febbraio 2018, che ha ulteriormente emendato la Legge n. 84/94 (Legge Portuale). Con tale normativa, relativa alla ormai nota riforma della portualità, si è avuto riguardo anche alle tematiche ambientali che interessano il mondo portuale, prevedendo che le Autorità di Sistema Portuale (AdSP) promuovano, all'interno dei rispettivi Sistemi, la redazione del DEASP sulla base di apposite Linee-guida adottate dal Ministero dell'Ambiente di concerto con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT). In questo senso, il neo-introdotto articolo 4-bis della Legge Portuale, in materia di sostenibilità energetica, dispone che la pianificazione del sistema portuale debba essere rispettosa dei criteri di sostenibilità energetica e ambientale, coerentemente con le politiche attualmente promosse a livello eurounitario. Ed è proprio a tale scopo che, ai sensi del co. 2 del predetto articolo, le AdSP dovrebbero promuovere la redazione del DEASP con il fine di perseguire adeguati obiettivi volti, in particolare, alla riduzione delle emissioni di CO₂. Ecco allora una chiara maggiore attenzione, rispetto al passato, da parte del legislatore nazionale, verso le tematiche di sostenibilità energetica ed ambientale, con riguardo alle realtà portuali del nostro Paese. Entrando poi nel merito delle nuove Linee-guida del Ministero dell'Ambiente, giova osservare che il DEASP deve essere direttamente adottato dalle singole AdSP competenti e, conseguentemente, essere aggiornato su base triennale. Inoltre, sebbene tale documento sia sulla carta indipendente dagli altri strumenti di pianificazione e programmazione del settore ci riferiamo in particolare all'ex Piano Regolatore Portuale, oggi Piano Regolatore di Sistema Portuale (PRdSP) esso dovrebbe tenere conto dei contenuti tecnico-specialistici del PRdSP, relativamente agli aspetti energetico-ambientali. Ciò al fine di definire indirizzi strategici per l'implementazione di specifiche misure che migliorino l'efficienza energetica e promuovano l'uso delle energie rinnovabili individuando interventi (i.e. opere) e misure da realizzare all'interno del sistema portuale di riferimento. In sostanza, il DEASP non è un Piano, bensì un documento di supporto tecnico promosso dalle singole AdSP che, nel rispetto dei principi generali fissati dal Sistema della Pianificazione Portuale e attraverso una fotografia della situazione esistente in termini di emissioni di CO₂ nell'ambito portuale di riferimento (mediante il c.d. carbon footprint o calcolo dell'impronta climatica), individua gli obiettivi da raggiungere e la metodologia da seguire secondo il criterio dell'analisi dei costi-benefici per valutarne la relativa convenienza economica. A ciò si aggiunga inoltre che, le predette Linee-guida, parrebbero suggerire un coinvolgimento diretto, da parte delle singole AdSP, degli operatori di settore nei **porti** di riferimento. Il tutto al fine di poter ricevere informazioni il più dettagliate possibile, ad esempio per quanto riguarda i consumi energetici e le emissioni di CO₂, da parte dei soggetti privati operanti nelle rispettive realtà portuali soggette alla competenza delle singole AdSP (i.e. terminalisti e Stazioni Marittime). Da ultimo, si osserva che le sopracitate Linee-guida, nel prevedere veri e propri interventi di cold ironing, volti cioè a ridurre il consumo di combustibile delle navi ormeggiate in porto, con



La Gazzetta Marittima

Focus

conseguente risparmio in termini di emissioni di inquinanti in atmosfera, riportino specifici case-study con l'obiettivo di migliorare l'efficienza energetica e la sostenibilità ambientale nei singoli **porti** della penisola. Avendo dunque visto seppur brevemente le potenzialità di tali Linee-guida, non resta adesso che attendere come le stesse saranno concretamente recepite e attuate dall'intera comunità portuale.