



ITALIAN
PORTS
ASSOCIATION

**Estratto Rassegna Stampa Assoporti
domenica, 29 settembre 2019**



Prime Pagine

29/09/2019	Corriere della Sera	5
<hr/>		
29/09/2019	Il Fatto Quotidiano	6
<hr/>		
29/09/2019	Il Giornale	7
<hr/>		
29/09/2019	Il Giorno	8
<hr/>		
29/09/2019	Il Manifesto	9
<hr/>		
29/09/2019	Il Mattino	10
<hr/>		
29/09/2019	Il Messaggero	11
<hr/>		
29/09/2019	Il Resto del Carlino	12
<hr/>		
29/09/2019	Il Secolo XIX	13
<hr/>		
29/09/2019	Il Tempo	14
<hr/>		
29/09/2019	La Nazione	15
<hr/>		
29/09/2019	La Repubblica	16
<hr/>		
29/09/2019	La Stampa	17
<hr/>		

Primo Piano

28/09/2019	La Gazzetta Marittima	18
<hr/>		
Assoporti: si riparte dallo statuto		

Trieste

29/09/2019	Il Piccolo Pagina 2	19
<hr/>		
«Ferriera, nuovo accordo entro fine anno Porto vecchio? Vedo ancora pochi risultati»		
29/09/2019	Il Piccolo Pagina 30	22
<hr/>		
Tragedia in porto, muore travolto da un camion		
29/09/2019	La Nuova di Venezia e Mestre Pagina 12	23
<hr/>		
Msc sceglie Trieste come porto base per la sua Fantasia		

Venezia

29/09/2019	Corriere del Veneto Pagina 14	25
<hr/>		
L'acqua, i quadri, le navi Incognite della divisione: non esistono leggi o criteri		

Savona, Vado

28/09/2019	PrimoCanale.it		26
Incidente sul lavoro, autotrasportatore infilzato al braccio da uno spuntone di metallo			

La Spezia

29/09/2019	Il Secolo XIX (ed. La Spezia)	Pagina 19	27
Pitelli e dragaggi dal Consiglio di Stato no agli ambientalisti			
29/09/2019	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 41	28
C'è Point -Sistema, servirà la community			
29/09/2019	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 42	30
«Quattro sfide che dobbiamo vincere»			
29/09/2019	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 43	32
Fatturato e lavoro, quanto pesa lo scalo			
29/09/2019	La Nazione (ed. La Spezia)	Pagina 44	34
Centro unico di controllo, il salto di qualità			

Ravenna

29/09/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 2	<i>ANDREA TARRONI</i>	36
«Candiano, una parte degli scavi possono essere anticipati»				
29/09/2019	Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)	Pagina 3		38
Caos rifiuti al porto, la denuncia «Finiscono nei cassonetti Hera»				

Livorno

28/09/2019	La Gazzetta Marittima		40
New York: Modello Livorno sulle reti 5G e Smart Ports			

Piombino, Isola d' Elba

29/09/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 16	41
Le rotaie di 108 metri verso il Portogallo Operazioni sul porto			
29/09/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 16	43
Ripristino allo studio per il vecchio pontile			
29/09/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo	Pagina 50	44
Rotaie, primo carico dopo 16 anni			
28/09/2019	Affari Italiani		45
Piombino: Jsw Steel Italy, al via operazioni carico rotaie destinate al Portogallo			
29/09/2019	Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)	Pagina 21	46
Pubblicata l' ordinanza, Blu Navy ha le sue corse			
29/09/2019	La Nazione (ed. Livorno) - Il Telegrafo	Pagina 50	47
Confindustria «Un' altra tappa fondamentale per la ripresa»			

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

29/09/2019	Il Resto del Carlino	Pagina 18	<i>Pierfrancesco Curzi</i>	48
Porto di Ancona, un piano per le navi				

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Napoli

Salerno

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Cagliari

CORRIERE DELLA SERA

Milano, Via Solferino 28 - Tel. 02 63821
Roma, Via Campana 50 - Tel. 06 988281

FONDATA NEL 1876

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

CERSAIE
Bologna - Italy
www.cersaie.it



La Juve resta in scia
L'Inter non si ferma
Sesta vittoria di fila
di **Mario Scocerati**
servizi da pagina 40 a pagina 43

Trovo lavoro

Domani gratis
Meno evasione
Come recuperare
109 miliardi
di **Ferruccio de Bortoli**
nel settimanale

ARRIVEDERCI! A CERSAIE 2020.

Salone Internazionale della Ceramica per l'Architettura e dell'Arredobagno

Le tasse da ridurre

IL FISCO NON SBAGLI OBIETTIVI

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

Ci sono due luoghi comuni sul deficit di uno Stato che è bene smentire. Non esiste un livello ottimale (o pericoloso) del debito pubblico, uguale per tutti i Paesi. Dipende da chi possiede i titoli emessi dallo Stato e dalla credibilità della nazione. In Argentina, un Paese che più volte non ha ripagato i suoi debitori (cioè è andato in default) e dove circa metà del debito è detenuto all'estero, anche un indebitamento ben inferiore al 100 per cento del Pil preoccupa i mercati e basta una piccola scossa per scatenare una tempesta. All'opposto il Giappone, con un debito che ha superato il 250 per cento del Pil, ma che è posseduto in parte da agenzie governative e per il resto dalle famiglie giapponesi, non preoccupa gli investitori internazionali. L'Italia è a metà fra questi due estremi. Il nostro debito, 134 per cento del Pil, è detenuto all'estero per circa un terzo: quindi, diversamente dal Giappone, gli investitori internazionali si preoccupano della sua sostenibilità e chiedono una politica di bilancio prudente che eviti il rischio di un default. Ecco perché aumenti del deficit coniugati con incertezze politiche fanno balzare lo spread e quindi il costo del debito per i contribuenti. Per quanto riguarda il deficit, il pareggio di bilancio sempre e comunque non è una buona regola. Il deficit (e di conseguenza il debito) deve salire durante una recessione, quando le entrate fiscali scendono e la spesa sociale aumenta, ad esempio per pagare sussidi ai disoccupati.

continua a pagina 28

Conte: allarme dazi per il made in Italy. Le tariffe Usa pronte a colpire agricoltura e aerospazio europei

Cambia l'Iva, sconti e rincari

L'ipotesi: aliquota più alta per chi paga in contanti e tagli per carte e bancomat

LE SPINE DEI PARTITI

Il fattore Renzi che agita le truppe di Forza Italia

di **Tommaso Labate**

Renzi spacca Forza Italia. Nelle chat interne si scatena il dibattito: «Sul caso di Firenze ha difeso Berlusconi più di noi».

GIANNELLI

IL FRUTTO PROIBITO



di **Lorenzo Salvia** e **Claudia Voltattorni**

Le mosse sull'Iva in vista della manovra. Per scoraggiare il «nero», allo studio l'ipotesi di una imposta più leggera per chi utilizza mezzi di pagamento elettronici e rincari, invece, per chi paga in contanti: salto dal 10 al 12% per chi paga cash, e giù al 9% per chi salda il conto con le carte. Ma questo provoca tensione nella maggioranza, con i renziani di Italia viva pronti a combattere qualunque tipo di rincaro. Tutto questo proprio mentre gli Stati Uniti annunciano 7 miliardi di dazi sui prodotti dall'Europa. Il premier Conte: «All'Italia farebbero molto male».

alle pagine 2 e 3

Gli espulsi e i fuoriusciti Il Movimento fragile

di **Alessandro Trocino**

Fragilità del Movimento. All'inizio era tutto facile, un aprire scatole di tonno. Poi la realtà, gli espulsi e i fuoriusciti.

a pagina 5

HA LASCIATO L'OSPEDALE

Emma Marrone Torna il sorriso: «È stata dura, ma è andata»

di **Renato Franco**

«È stata dura... ma è andata». Dopo otto giorni la cantante Emma Marrone è tornata a scrivere sui social. Questa volta con un altro spirito. Dopo le parole di preoccupazione, è il momento di un «pianto di gioia» e di una foto con l'immagine del braccialetto dell'ospedale dove si è operata per la terza volta per il tumore che l'aveva colpita 11 anni fa. «Ho finalmente tolto questo braccialetto ma lo conserverò per sempre». Un modo per rassicurare e mandare un pensiero sia a chi l'ha aiutata sia a chi continua a combattere.

a pagina 15

Ferrara Ferito il guidatore, risultato positivo al test sull'alcol



Le tre vittime: Giulio Nali, 28 anni, di Occhiobello, Miriam Berselli, 21, di Ferrara, e Manuel Signorini, 23, di Salara (Rovigo)

Schianto dopo la discoteca Morti tre colleghi ventenni

di **Andrea Pasqualetto**

Erano quattro amici, lavoravano all'Iper Tosano, a Ferrara. «Bravi ragazzi», dicono tutti. Tre sono morti, poco più che ventenni, l'altra notte nel Ferrarese, dopo la discoteca. Chi guidava si è salvato: è risultato positivo al test sull'alcol.

a pagina 14

DAL REGNO UNITO ALL'AMERICA

Le tre rivincite (inattese) dei parlamenti

di **Sabino Cassese**

Le democrazie si sanno difendere. È almeno prematuro dichiararne la fine. In Italia Salvini chiedeva lo scioglimento del Parlamento, nuove elezioni e pieni poteri. Nel Regno Unito Johnson aveva sospeso per un periodo di cinque-otto settimane l'attività parlamentare. Negli Stati Uniti Trump intendeva manipolare le prossime elezioni presidenziali con l'aiuto di un governo straniero. Nel braccio di ferro che ha visto contrapposti, in modi diversi, quelli che Antonio Polito ha chiamato su questo giornale il 26 settembre scorso «aspiranti autocrati» e parlamenti, hanno per ora avuto la meglio questi ultimi.

continua a pagina 28

IL CORRIERE DELLA DOMENICA

La scarpa bucata del pm ucciso, lasciato solo contro i terroristi

di **Walter Veltroni**

Robert Doisneau, il fotografo del bacio nella Parigi del dopoguerra, diceva del suo lavoro: «Il mondo che cercavo di far vedere era un mondo dove stava bene, dove la gente era gentile e dove trovavo la tenerezza di cui avevo bisogno. Le mie fotografie volevano dimostrare che un mondo del genere poteva esistere».

Robert Capa, grande fotografo di guerra morto su una mina in Vietnam, diceva del suo lavoro: «La guerra è come un'altrice che invecchia. È sempre meno fotogenica e sempre più pericolosa».

continua alle pagine 22 e 23

PADIGLIONE ITALIA

SALVINI E IL CHINOTTO (EX) SOVRANISTA

Potere delle multinazionali. Giorni fa, dal palco della Zena Fest, la festa della Lega a Genova, Matteo Salvini ha lanciato pacchi di Kinder Ferrero ai suoi sostenitori, incitando alla «disobbedienza civile» per resistere alla ventilata tassa sulle merendine che il ministro dell'Istruzione, il tonnellico Lorenzo Fioramonti, vorrebbe introdurre per aumentare i fondi alle scuole italiane. Sembrava una scena del film *Il dormiglione* di Woody

Allen, 1973, quando il protagonista, svegliatosi dopo molti anni, scopre i benefici nutrizionali di torte di creme e merendine che i dietologi da sempre avevano demonizzato. Il sonno della ragione crea insani appetiti. Dopo le merendine, in un sussulto di repisipienza, il leader del Carroccio ha però assicurato la platea al grido di «Resisteremo con il chinotto». Il chinotto fa molto km zero (si produce in gran parte nel Savonese), presidio Slow Food, stile vin-

tage, orgogliosa tradizione italiana. Forse Salvini non era stato avvertito che nel frattempo la Lurisia, la maggior produttrice di chinotto (tra gli azionisti c'è Oscar Farinetti), era stata venduta alla Coca Cola. Tanto che Slow Food ha deciso di interrompere subito la collaborazione con l'azienda di acque minerali di Roccaforte nel Cuneese. Addio pane e salame, addio porchetta: sovranismo di testa, globalismo di pancia.

di **Aldo Grasso**

laLettura

Peccati Immortali
ALDO CAZZULLO
ROMANZO
FABRIZIO RONCONE

IN EDICOLA

Il racconto inedito di Lagercrantz

nel supplemento e a pagina 35 Colombo

UN GIALLO TRA LE STANZE DEL POTERE E I BASSIFONDI DI ROMA

Peccati Immortali
ALDO CAZZULLO
ROMANZO
FABRIZIO RONCONE

MONDADORI

90329
Noni Nature SpA - P.A.P. - 01.3512001 corr. L. 46/2004 art. 1 c.1. COD Minio
07711204181008





Just-Eat si libera dei suoi cococo perché costano troppo, ma poi li riassume a prestazione occasionale: la consegna a domicilio funziona solo se precaria



ristora INSTANT TEA

il Fatto Quotidiano NON RICEVE ALCUN FINANZIAMENTO PUBBLICO

ristora INSTANT TEA

Domenica 29 settembre 2019 - Anno 11 - n° 268

€ 1,80 - Arretrati: € 3,00 - € 14,00 con il libro "Peggio di noi"

DI MATTEO Il pm di Palermo parla all'Antimafia "Stragi, perché si deve indagare B. e Dell'Utri"

In tre audizioni del 2017 alla bicamerale all'epoca presieduta da Rosy Bindi, il magistrato di Palermo raccontò le indagini sui fondatori di Forza Italia e sugli attentati di Cosa Nostra del '92-'93. Ma per la politica è tutto "nuovo"

A PAG. 2-3



LA VERA STORIA Il caso Biden e l'impeachment Trump, il "Kievgate" e l'ipocrisia dei Dem

Le pressioni del presidente americano su quello ucraino, Zelensky, assomigliano a quelle analoghe che l'ex vice di Obama fece nel 2014 per coprire il figlio. Ora la sfida elettorale potrebbe essere proprio tra i due

FELTRI A PAG. 16-17



Ripetizioni per somari

MARCO TRAVAGLIO

Com'era prevedibile, soprattutto da lui, il violento attacco di Renzi alla Procura di Firenze che indaga sull'ipotesi di B. e Dell'Utri mandati esterni delle stragi ha scavalcato a destra Salvini, Meloni e i vertici di FI (molto più prudenti) e suscitato, oltre all'eterna gratitudine del Caimano, Pentusiismo del Giornale di Sallusti e le congratulazioni di molti sedicenti "garantisti" del centrosinistra. Tutti accomunati dal non sapere una mazza né di quell'indagine, né delle sentenze (definitive) sulle stragi e su Dell'Utri che rendono l'ipotesi investigativa tutto meno che priva di "uno straccio di prova" (Renzi), "assurda" (Macaluso), "fantasiosa" (Ceccanti), "ardita" (Margiotta), "singolare" (Migliore), "politica" (Paita), "fiction" (Bruno Bossio). Da oggi, partendo da un'audizione del pm Nino Di Matteo in Antimafia e proseguendo con una storia a puntate curata da Marco Lillo, il Fatto regala a lorisognori e a chiunque voglia sapere una serie di ripetizioni sugli elementi fattuali a supporto di quell'ipotesi. Che forse, a distanza di 26-27 anni, non troverà prove sufficienti per sfociare in un processo. Ma che, alla luce dei fatti accertati, è pienamente logica, plausibile e coerente con la storia di Cosa Nostra, B. e Dell'Utri. Invece le versioni alternative fanno acqua e ridere. Per rendersene conto, basterebbe che Renzi e gli altri negazionisti increduli, stupiti e sbigottiti tentassero di rispondere a qualche domanda semplice semplice.

1. Nel 1992-'93 B. e Cosa Nostra vedevano crollare i loro partiti di riferimento sotto i colpi di Mani Pulite: è così assurdo pensare che concordassero sull'urgenza di farne uno nuovo che li garantisse entrambi? 2. Il partito venne in mente nel giugno '92 a Marcello Dell'Utri, che prima non s'era mai occupato di politica, ma "dal 1974 al 1992" era stato il "mediatore del patto tra Berlusconi e Cosa nostra" (sentenza di condanna definitiva per mafia); e lo creò nel '93 con i soldi e le tv di B. Che c'è di strano che ne abbia parlato con i mafiosi amici suoi e di B.?

3. Il 21 maggio '92 Borsellino rivelò in un'intervista a Canal Plus (mai andata in onda) le indagini ancora in corso su Mangano, B. e Dell'Utri: Falcone saltò in aria due giorni dopo, lui 59 giorni dopo. Soltanto una spiacevole coincidenza? 4. Ai primi del '93 Provenzano, Bagarella & C. fondarono il partito autonomista Sicilia Libera e poi lo sciolsero a fine anno per fare campagna elettorale alla neonata Forza Italia. È solo un caso anche questo?

5. Nei vertici ad Arcore dell'aprile '93 sul partito Fininvest, Dell'Utri, Previti e Ferrara spingevano B., mentre Letta, Confalonieri e Costanzo lo frenavano.

SEGUE A PAGINA 24

BONAFEDE

IL GUARDASIGILLI M5S AL "FATTO": "NON ACCETTO PERDITE DI TEMPO, PRONTO A INCONTRARE RENZI"

"PRESCRIZIONE E GIUSTIZIA, BASTA MELINA"

L'ATTACCO AI PM DI FIRENZE? "RISPETTARE CHI INDAGA SULLA MAFIA". LOTTI? "LA RIFORMA DEL CSM SEPARA POLITICI E TOGHE: IL PD PUÒ ELIMINARE GLI EQUIVOCI"

DE CAROLIS A PAG. 4

BERSANI, IL FEDERATORE PERFETTO PER EVITARE IL RITORNO DI SALVINI

ANTONIO PADELLARO A PAG. 12

IL PARLAMENTO UE PERDE LA TESTA SUL COMUNISMO E IL NAZIFASCISMO

FURIO COLOMBO A PAG. 13

LE RISORSE DA TROVARE 80 miliardi di business per i re delle credit card

Alla vigilia della legge di Bilancio scontro sulle commissioni delle carte di credito. Nostra indagine sul giro di affari e gli utili di colossi come Visa e Mastercard

BORZI A PAG. 6



GIACOMO MAIOLINI



"Ero uno sfigato, poi ho venduto 100 mln di dischi"

FERRUCCI A PAG. 20-21

L'APPELLO DI DE LUCA, SAVIANO E ALTRI

Signora Ursula, adesso cambi quel nome sullo "stile di vita"

A PAG. 7



La cattiveria

Berlusconi: "I leghisti e i fascisti li abbiamo legittimati noi". E questa è la cosa migliore che ha fatto

WWW.FORUM.SPINOZA.IT

IL REPORTAGE

Messico, muri e tanta droga: il labirinto del Paese dei solitari

DALLA CHIESA A PAG. 18-19



MARCO REVELLI

"La Greta generation prende la parola senza avere un capo"

SANSA A PAG. 7



INCHIESTA A NAPOLI

"Exodus": sospette intercettazioni illecite dai Servizi segreti

PACELLI A PAG. 10





il Giornale



DOMENICA 29 SETTEMBRE 2019

DAL 1974 CONTRO IL CORO

Quotidiano diretto da ALESSANDRO SALLUSTI

Anno XLVI - Numero 230 - 1.50 euro*

www.ilgiornale.it

SOLDI SOLO ALLE BANCHE LA TRUFFA DIETRO LA GUERRA AL CONTANTE

di Alessandro Sallusti

Quando c'è da spennare i cittadini lo Stato è maestro nel trovare sempre un nobile motivo dietro il quale nascondere il furto, che a volte è in proprio altre per conto terzi. L'esempio delle tasse «ecologiche» che si stanno discutendo in queste ore calza a pennello. Nessuna persona normale rinuncerà mai a prendere un aereo per Londra o New York - cioè a cambiare il proprio stile di vita - solo perché il biglietto costa 1,5 euro in più (del resto non sarebbe come raggiungere la meta in modo più economico), e lo stesso vale per il batzello che vogliono mettere sulle merendine (chi ha rinunciato ai vizi del fumo, alcol e lotterie in quanto molto tassati?).

Anche la lotta al denaro contante, spacciata come toccasana contro l'evasione, nasconde il suo bel trucco. Prendiamo due signori, un panettiere e un fruttivendolo. Ogni mattina il primo va a comperare dieci euro di frutta dal secondo, e questi la sera va dal primo e compra dieci euro di pane. Entrambi pagano con una banconota, magari la stessa, e lo scambio può andare avanti all'infinito senza che nessuno dei due perda il suo potere d'acquisto.

Ora i due decidono di adeguarsi all'invito del governo, e al posto delle banconote usano la carta di credito. A ogni «strisciata» della carta i dieci euro perdono un pezzettino (dallo 0,5 all'1,5 per cento a seconda delle condizioni) per via delle commissioni bancarie e delle società che erogano e gestiscono il servizio telematico. Morale: dopo cento acquisti di pane e frutta (cinquanta giorni nel nostro banale esempio) i famosi dieci euro che con l'uso della banconota sarebbero stati eterni si sono volatilizzati. Non li hanno più né il panettiere né il fruttivendolo, sono finiti a terzi, banche e società finanziarie) che nulla hanno a che fare con la produzione, la conservazione e la vendita di pane e frutta.

Usciamo dall'esempio e pensiamo ai milioni di scambi di denaro che avvengono ogni giorno. Se fatti in contante il business resta tra compratore e venditore, se per via telematica scatta un gigantesco pizzo fatto dalla somma di tanti pizzini, una montagna di denaro che esce dal circuito dell'impresa e del commercio e alimenta quello della finanza in nome della lotta all'evasione.

Va tutto bene, per carità, ma almeno non prendeteci in giro e soprattutto lasciateci la libertà di scegliere se oltre alle tasse pubbliche ne vogliamo pagare anche di private.

PARLA BERLUSCONI «Senza Forza Italia la destra è estremista»

*Il Cavaliere: «Leggisti senza noi non sanno governare»
Casaleggio all'Onu: bufera sul conflitto d'interessi*

UN «29 SETTEMBRE» SPECIALE

Battisti si può ascoltare online Il suo canto è davvero libero

di Paolo Giordano

a pagina 15



MITO Mogol e Lucio Battisti: le loro canzoni da oggi sono online

MONDIALI DI DOHA

Atletica, il miracolo di Tortu e la «strage» dei maratoneti

di Sergio Arcobelli

a pagina 35



ERICO Filippo Tortu è stato l'unico bianco nella finale dei 100

Silvio Berlusconi, dal teatro Manzoni di Milano, si rivolge ai suoi alleati di centrodestra: «Siamo noi ad aver legittimato Lega e fascisti. Forza Italia è un partito indispensabile per la libertà. Non siamo populisti, sovranisti, arroganti». Poi attacca il governo: «Tasse sulle merendine, le bevande, i voli aerei, il contante. Sono il partito della decrescita. La chiamano felice perché lo è per loro, pensano di ridistribuire, togliendo la ricchezza a chi ha lavorato e ce l'ha per darla a chi non ce l'ha». E nella maggioranza scoppia il caso Casaleggio. Il Pd contro M5s: a che titolo va all'Onu?

servizi da pagina 2 a pagina 5

CITTADINANZA A TUTTI

Lo ius culturae aiuta gli scafisti

di Gian Micalessin

Il governo è tornata la sinistra e rifà capolino lo ius culturae, versione peggiore e più pericolosa dello ius soli.

a pagina 8

ALIMENTARI NEL MIRINO

Mazzata Usa sul Parmigiano: coi dazi trema l'export italiano

Marco Gemelli

Nel suo anno migliore, il Parmigiano Reggiano (export 40%, con oltre 10mila tonnellate solo negli Usa) guarda con preoccupazione ai dazi annunciati dal presidente Usa Donald Trump. Con questa novità, infatti, il dazio passerebbe da 2,15 a 15 dollari al kg, e il prezzo del Parmigiano da 40 dollari a 60 dollari al kg. Ad un aumento di prezzo corrisponderà inevitabilmente un crollo dei consumi: lo scenario vede una riduzione dei consumi pari all'80-90%.

a pagina 6

NON SOLO GRETA

I figli non sono prof dei genitori

di Massimiliano Parente

L'insegnante insegna, lo studente impara. La retorica del giovane di sostanza non ha niente.

a pagina 7



I DIMENTICATI

Scognamiglio torna: «Rifaccio il Pli»

di Massimiliano Scafi

a pagina 10

L'articolo della domenica di Francesco Alberoni

Pagheremo per studiare filosofia, come fosse uno svago

«Oggi dobbiamo realmente occuparci del problema identificato da Charles Snow nel 1959 nel saggio su *Le due culture*. Da un lato la scienza e la tecnologia con l'informatica, il web, l'intelligenza artificiale, la manipolazione genetica e, dall'altro, il mondo dei valori, umanistico, esistenziale artistico, poetico. Diciamo subito con chiarezza che se all'epoca di Snow si poneva il problema del rapporto fra queste due culture ora sappiamo per certo che quella tecnica è diventata dominante e rischia davvero di produrre l'ultimo uomo gaudente, ignorante, convinto di sapere tutto ma arido, vuoto.

Incominciamo col liberarci di idee preconcette e di tabù diffusi. Il passaggio alla scheda, all'immagine, al visivo al posto del

concettuale è stato il prodotto della cultura e della scuola americana che ha creato e modellato internet sul suo paradigma mentale utilitarista. Sono stati gli americani a inventare e usare già nel Novecento su ampia scala e soprattutto nell'insegnamento la domanda-risposta preconfezionata: il test e il quiz. La loro invenzione ed esportazione è avvenuta ben prima di internet! Non dobbiamo prendercela con internet ma con chi lo ha modellato nel modo in cui ce lo troviamo adesso. È necessario ridiscutere dalle fondamenta la strada che ha preso la nostra formazione. In tutta Europa l'alta cultura, la cultura del libro, sembra avvizzita. Perché? Perché oggi col web è diventata dominante l'immagine, la scheda, il test, il quiz, formule semplificate che non richiedono il ragio-

namento, l'esposizione, l'argomentazione, la dimostrazione.

Dobbiamo tornare alle nostre radici. Sono stati i greci a inventare la riflessione, l'argomentazione razionale e infine la dimostrazione razionale in tutti i campi. Pensiamo a tutti i grandi filosofi e scienziati che hanno formato la nostra mente nella cultura scientifica: Pitagora, Euclide, Anassimandro, Ipparco di Samo, Eratostene e in quella dei valori Omero, Sofocle, Euripide, Aristofane, Aristotele, Platone, Tucidide. Non è facile risalire perché l'alta cultura umanistica, espulsa dalla produzione, oggi viene assimilata al consumo, diventa cioè svago. Chi vuol fare filosofia, storia, letteratura, poesia o geopolitica può farlo pagando lui stesso come fa quando pratica uno sport.

IN ITALIA, FATTE SALVE ECCEZIONI TERRITORIALI (VEDI GERENZA) SPEDIRE IN ABONNAMENTO: CA. 30000 LIRE IN 12 RATE (COSTO UNIT. 1,50 EURO)

L'alta cultura umanistica è stata espulsa. Oggi vince l'immagine o il test

ALBA PREMIUM

BORRACCE PERSONALIZZATE

GADGET ECOLOGICI

SCONTO 30% SPEDIZIONE GRATUITA

albapremium.it



1.943.000 lettori (Audipress 2019/I)



DOMANI le migliori storie di imprese su



IN REGALO ALL'INTERNO DEL QUOTIDIANO

Fondato nel 1956

IL GIORNO

NAZIONALE

DOMENICA 29 settembre 2019 | € 1,50* | Anno 64 - Numero 231 | **QN** Anno 20 - Numero 268 | www.ilgiorno.it

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

ristora
INSTANT TEA

YARA, NON AMMESSO IL RICORSO DEL KILLER

Anche Strasburgo dice no a Bossetti

G. MORONI A pagina 17



'SALUS' SPECIALE SALUTE
OGGI IN REGALO
32 pagine in più

ristora
INSTANT TEA

RISCHIO BALZELLI

L'AUTUNNO DEI RINCARI

di SANDRO NERI

DOMANI saranno rese note le linee fondamentali della prossima manovra di bilancio. In primo piano resta la questione del possibile aumento dell'Iva che scatterebbe automaticamente a partire dal primo gennaio se non venissero trovati i famosi 23 miliardi di euro previsti per disinnescare le clausole europee di salvaguardia. Negli ultimi giorni è circolata la voce di un possibile aumento settoriale dell'imposta sul valore aggiunto, con una modulazione basata su differenti tipologie di prodotti. Da ambienti governativi ci si è affrettati a smentire questa ipotesi, che aprirebbe una sorta di caccia alle streghe per individuare i temi e i servizi che sarebbero interessati ad una maggiorazione delle aliquote. Indubbiamente nelle ultime settimane l'attenzione sulla questione dell'Iva è un po' calata, perché nella nuova era giallorossa i mercati si sono tranquillizzati, le cancellerie europee si mostrano più concilianti verso i governanti italiani. E quindi l'emergenza finanziaria desta minori timori.

[Segue a pagina 20]

Cambia l'Iva, ecco i nuovi prezzi

Le ipotesi allo studio del governo. Manovra, faro sulla famiglia

TROISE
■ Alle pagine 2 e 3



DICONO DI LUI / BERLUSCONI

IL REGALO DI COMPLEANNO

di MICHELE BRAMBILLA



SILVIO Berlusconi compie 83 anni. È nato infatti un 29 settembre, così come Caravaggio, Anita Ekberg, Pier Luigi Bersani, Felice Gimondi e Nicola Di Bari. Non fategli gli auguri: non gradisce che gli si ricordi il tempo che passa. Dicono che non gli stanno simpatici quelli più alti e quelli più giovani. Non c'è italiano di cui si sia detto e scritto di più. Mi limiterò quindi a raccontare qualche fatto di cui sono stato testimone e qualche altro fatto che mi è stato riferito.

■ A pagina 5

STRAGE DI RAGAZZI

TRE MORTI DOPO LA DISCO A FERRARA: IL GUIDATORE AVEVA BEVUTO

MALAVASI, MORETTO e commento di BONI ■ Alle pagine 8 e 9

SONDAGGIO: GLI ITALIANI

Strani ecologisti «Viva automobile e condizionatore»

NOTO ■ A pagina 6

menghi
Loreto (AN)
www.menghishoes.com



MORGAN ACCUSA

«Io, poeta rovinato dai talent»



SPINELLI ■ A pagina 11

ENOTECA STELLATA

La sommelier «Pinchiorri mio stalker»



BROGIONI ■ A pagina 13

SPADA
ROMA

ROMA NAPOLI MILANO
FIRENZE VENEZIA PALERMO
SHOP ONLINE spadaroma.com





il manifesto

quotidiano comunista

oggi con ALIAS DOMENICA

CON LE MONDIE DIPLOMATIQUE • EURO 2,00

DOMENICA 29 SETTEMBRE 2019 - ANNO XLVIII - N° 234

www.ilmanifesto.it

euro 1,50

Al Global climate strike di Torino foto di Marco Alpezzi/LaPresse



Le giuste cause

Dagli Usa all'Europa movimenti e singoli cittadini portano in tribunale l'inerzia dei governi sui cambiamenti climatici. Centinaia le cause in corso, altrettante in arrivo. Il caso olandese: un giudice ha imposto allo Stato azioni concrete per la tutela di ambiente e salute **pagina 2**

Autunno caldo
Agire prima che si sciolgano i ghiacciai

PIERO BEVILACQUA

Le immagini più drammaticamente evidenti con cui ormai quasi ogni giorno i media ci mostrano le conseguenze del riscaldamento globale, sono quelle dei ghiacciai: clamorosamente assottigliati o addirittura scomparsi, ridotti a sterili petraie. Poco o nulla tuttavia si dice sulle conseguenze prossime venture di questo fenomeno, che oggi appare molto più accelerato di quanto fosse stato previsto dai climatologi.

— segue a pagina 2 —

Aerei e merendine
Tassa di scopo sul killer silenzioso

ANTONIO BISACCA

È più stolto - parafrasando il Kant della Critica della Ragion Pratica - prova a mungere il maschio della capra o chi - acriticamente - mette sotto di esso un setaccio aspettando che dalla tentata mungitura esca del latte che comunque non potrebbe trattenere anche se miracolosamente uscisse? Il problema è che spesso i nostri giudizi sono in realtà pregiudizi e quando dobbiamo affrontare un tema, magari spinoso e controverso come quello delle tasse, è più facile rifugiarsi tra le braccia accoglienti e comode del pregiudizio.

— segue a pagina 7 —

L'ALLARME LANCIATO DALL'UNHCR

Naufragio di fronte alla Libia. 50 a bordo

Nonostante il vertice di Malta e le dichiarazioni dei leader europei, la rotta tra l'Africa e l'Europa resta priva di un sistema di soccorso. Ieri l'allarme è arrivato via Twitter dall'Unhcr, l'agenzia Onu per i rifugiati: «Un barca con oltre 50 persone a bordo si è ribaltata

a largo di Misurata, in Libia. I soccorsi della Guardia costiera di Tripoli sono in corso, siamo pronti a dare assistenza umanitaria e medica dopo lo sbarco». Nelle stesse ore sette migranti marocchini, sei uomini e una donna, sono stati trovati morti al largo di Ain Ha-

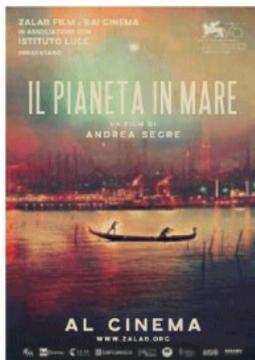
rouda, a nord est di Casablanca, dopo che il loro gommone si è capovolto. Solo in tre si sono salvati: trovati privi di coscienza ma vivi, sono stati ricoverati in ospedale mentre le operazioni di ricerca continuavano fino a sera.

ADRIANA POLICCE A PAGINA 4

ELEZIONI IN AUSTRIA Vincerà Kurz. Ma tornano i Verdi

Il leader popolare oltre il 30%, ma giochi aperti per la prossima coalizione di governo. I socialdemocratici lottano per il secondo posto con il partito xeno-

fobo Pöe, agitato da un nuovo scandalo. E dopo i 150 mila in piazza per il clima, i Verdi, due anni fa sotto il quorum, puntano al 13%. ANGELA MAYRA A PAGINA 4



il manifesto Una vignetta e un concorso speciali

Quella di oggi è una vignetta speciale. È l'ultima vignetta di Mauro Biani che troverete sulla prima pagina del manifesto. Abbiamo passato sette anni insieme ma non c'è nessuna crisi del settimo anno, Mauro parte per una nuova avventura editoriale e gli diamo un grande abbraccio collettivo, augurandogli di godere sempre della libertà che ha respirato su queste pagine. Come facciamo nel 2012 dopo l'addio di Vauro, anche stavol-

ta ricominciamo da zero e ci mettiamo alla ricerca di un nuovo vignettista. Se qualcuno di voi ha ancora la matita appuntita e vuole cimentarsi con il mestiere più difficile del mondo si faccia avanti, c'è un rettangolo di carta e bit che aspetta di essere colorato. Mandate le vostre opere a vignette@ilmanifesto.it, non promettiamo né soldi né risposte a tutti ma finora abbiamo sempre scelto bene. Chi sarà il prossimo vignettista del manifesto?



Fridays for future La Cgil di Landini alla prova della svolta green

ANDREA RANIERI

Le manifestazioni per il clima in tutto il mondo hanno diviso il mondo politico e quello dell'informazione. La stampa di destra chiama «Gretini» i giovani manifestanti, cominciando a ragionare, si fa per dire, su quale super ricco e super potente ci stia dietro.

— segue a pagina 15 —

Poste Italiane SpA s.p.a. - D.L. 350/2003 (conv. L. 46/2004) art. 1, c. 1 - Imp. C/RM/232103
9 7719225 213000





IL MATTINO



€ 1,20 ANNO CIVILI - N° 208 ITALIA
PREZZI IN ABBONAMENTO POSTALE 45% - ART. 2 COM. 20/01 L. 662/96

Fondato nel 1892



Domenica 29 Settembre 2019 •

Commenta le notizie su ilmattino.it

A BONA E PRODA, "IL MATTINO" - "IL QUOTIDIANO", EURO 100

Il fenomeno
Al Gp di Russia
Leclerc come
Schumacher:
«Ora sono grande»
Russo a pag. 21



La tv illegale
Business del «pezzotto»
entro un mese oscurato
il 95% degli accessi pirata
Di Giacomo a pag. 12



Il personaggio
Emma operata
annuncio social
«È stata dura
ma è andata»
Oriando e Borrelli alle pagg. 14 e 50



Aumento Iva, costo del lavoro giù

► La rimodulazione dell'aliquota del 10 per cento all'11-12% per ridurre il cuneo fiscale. L'ipotesi agita la maggioranza. Nel Def disavanzo al 2,1%. Dazi Usa, l'allarme di Conte

L'analisi

Mediterraneo la vera prova dell'Europa

Romano Prodi

Il nuovo governo ha riavvicinato l'Italia all'Unione Europea, riannodando rapporti interrotti e riaprendo prospettive che si erano chiuse.

Come prima conseguenza si sono abbassati i tassi di interesse del debito pubblico e si sono aperte prospettive per una parziale condivisione del problema migratorio con gli altri paesi europei.

La nostra opinione pubblica ed il nostro governo non hanno invece ancora aperto il dibattito su come costruire una politica europea che tenga conto della drammatica situazione che si è creata nel Mediterraneo. Non solo la Libia è in fiamme da otto anni ma l'Algeria è entrata in una fase di transizione senza fine. L'Egitto aggiunge alle difficoltà economiche crescenti tensioni politiche e la Tunisia sta trovando grandi difficoltà nel completare il processo di costruzione della democrazia.

Dopo la dissoluzione dell'Unione Sovietica la politica europea, anche in conseguenza delle urgenze della storia, ha rivolto le sue attenzioni soprattutto verso il nord e verso l'est: nessuna valida strategia è stata elaborata nei confronti del Mediterraneo. Per l'Italia questa è invece una priorità assoluta.
Continua a pag. 51

Il convegno dei Cavalieri del lavoro



Stop al divario Nord-Sud la sfida dell'Italia alla Ue

Nando Santonastaso

L'Europa delle paure è il nemico da battere mentre va fermato il divario Nord-Sud. A nessuno dei partecipanti al convegno nazionale dei Cavalieri del Lavoro è sfuggito che la sfida è complicata quanto necessaria.
A pag. 4

La visita

Il feeling con Napoli
Mattarella «affascinato»
dalla Cappella Palatina

Luigi Roano a pag. 5

L'Iva aumenterà per tagliare i costi del lavoro. Ormai è dato per certo che l'aliquota del 10% - quella che colpisce i beni alimentari, le bollette elettriche e del gas, i ristoranti e gli alberghi - salirà all'11% o al 12%. E mentre l'ipotesi di un aumento delle aliquote Iva agita la maggioranza di governo, il premier Giuseppe Conte lancia l'allarme sui dazi contro le merci europee minacciati dal presidente americano Donald Trump. Le tariffe che gli Stati Uniti vogliono imporre farebbero «molto male all'Italia», dice il presidente del Consiglio.
Bassi e Di Branco, Orsini e servizi alle pagg. 2 e 3

La vertenza

Whirlpool, l'ultima
chance: il dossier
nelle mani del premier

Toccherà al premier Conte tentare di convincere i vertici di Whirlpool a fare marcia indietro. Una soluzione che appare come l'unica percorribile in questo momento, perché la multinazionale ha ribadito a più riprese l'intenzione di cedere la fabbrica di Napoli Est. I sindacati: no alla cessione servono altre soluzioni.
Iuliano a pag. 7

I cambi climatici
Ambiente,
serve la svolta
ma senza
catastrofismi

Davide Tabarelli

Una cosa è sicura: dopo 50 anni di dibattito sul cambiamento climatico, siamo arrivati ad un picco, un picco di terrore fra i nostri giovani. Le grandi affermazioni che lo sostengono necessiterebbero di grandi prove che, invece, sono indizi, a volte molto deboli. Nessuno può negare il riscaldamento del clima degli ultimi decenni e nessuno può essere negazionista sul clima, ma sulle cause qualche interrogativo è scontato.
Continua a pag. 51

Rifiuta la trasfusione e muore, il medico: «Si sarebbe salvata»

Piedimonte Matese, la donna era una testimone di Geova
Il presidente dell'Ordine: suo diritto ma servono alternative

Mariù Musto

Una donna di 70 anni si è lasciata morire rifiutando una trasfusione perché testimone di Geova. Ma il primario di Chirurgia dell'ospedale di Piedimonte Matese denuncia sui social: «Sono triste e arrabbiato nero. L'avrei salvata». Il presidente nazionale dell'Ordine dei medici: «Era un suo diritto ma servono soluzioni alternative».
A pag. 13 con Pirro

La svolta

Il ministro Speranza
«La sanità in Campania
migliora, verso la fine
dei commissariamenti»

«Sanità, in Campania passi in avanti, stop ai commissari, i tempi non saranno lunghi». L'ha detto, ieri a Napoli, il ministro della Salute Speranza.
Pappalardo in Cronaca

L'anniversario

Enrico De Nicola,
che cosa resta
della sua lezione
politica e morale

Nicola Squitieri

Assessant'anni dalla morte, avvenuta a Torre del Greco il 1° ottobre 1959, la grande lezione politica e morale di Enrico De Nicola rappresenta ancora oggi un riferimento importante per la storia del nostro Paese e la sua classe dirigente, laddove soltanto si consideri il ruolo da lui avuto, nell'immediato dopoguerra, nelle neonate istituzioni repubblicane: primo capo dello Stato e della Corte della Corte Costituzionale nonché presidente del Senato.
Continua a pag. 51

Napoli, lunch match contro il Brescia di Balotelli

La strigliata di De Laurentiis «Ci vuole furore agonistico»

Roberto Ventre

Per il lunch match contro il Brescia di Balotelli arriva la strigliata di De Laurentiis. «Forza ragazzi! Rialziamoci subito con l'aiuto dei nostri tifosi e con tutto il furore agonistico che avete dentro di voi!», il tweet del presidente azzurro per scuotere il gruppo azzurro e tenere alto il morale dopo il bruciante ko nel turno infrasettimanale di campionato al San Paolo.
A pag. 17
Majorano alle pagg. 18 e 19

Il punto

Inter e Juve in fuga
Ancelotti reagisce
o sarà troppo tardi

Francesco De Luca

Napoli già al bivio a fine settembre? Dopo gli anticipi il distacco dall'Inter (9 punti, 3-1 sul campo della Samp) e dalla Juve (7 punti, 2-0 sulla Spa) è già marcato.
Continua a pag. 50

neafit[®]
dimagrire si può

15 ANNI

Founders Neafit

DETOX
CINQUE-CINQUE-CINQUE

5
• GIORNI
• ORE
• FINO A 5 KG

INFO E PRENOTAZIONI | 800 58 77 17

Via Vittoria Colonna, 14 - Napoli
neafit.it





Il Messaggero



211 € 1,40* ANNO 141-N° 268 ITALIA
Sped. in A.P. 01333/2002 con L.4020/04 art.1 c.1 DCB RM

NAZIONALE



Domenica 29 Settembre 2019 • ss. Michele, Gabriele, Raffaele

IL GIORNALE DEL MATTINO

Contatta le notizie su ILMESSAGGERO.IT

La mostra
Il mito Carosello che ha cambiato la storia d'Italia e della pubblicità
Arnaldi a pag. 17



La malattia
Emma, il post social per rassicurare i fan
«È stata dura ma ormai è andata»
Commento di Borrelli a pag. 20



Conte da record
L'Inter fa 6 su 6 ma la Juve insegue
Oggi Roma e Lazio per non staccarsi
Nello Sport



Il Messaggero
3 PUNTI
ilmessaggero.it/sport

Polveriera Nord Africa
L'Europa riparta dal Mediterraneo per rilanciare il nostro Sud

Romano Prodi

Il nuovo governo ha riavvicinato l'Italia all'Unione Europea, riannodando rapporti interrotti e riaprendo prospettive che si erano chiuse. Come prima conseguenza si sono abbassati i tassi di interesse del debito pubblico e si sono aperte prospettive per una parziale condivisione del problema migratorio con gli altri paesi europei. La nostra opinione pubblica ed il nostro governo non hanno invece ancora aperto il dibattito su come costruire una politica europea che tenga conto della drammatica situazione che si è creata nel Mediterraneo. Non solo la Libia è in fiamme da otto anni ma l'Algeria è entrata in una fase di transizione senza fine, l'Egitto aggiunge alle difficoltà economiche crescenti tensioni politiche e la Tunisia sta trovando grandi difficoltà nel completare il processo di costruzione della democrazia. Dopo la dissoluzione dell'Unione Sovietica la politica europea, anche in conseguenza delle urgenze della storia, ha rivolto le sue attenzioni soprattutto verso il Nord e verso l'Est: nessuna valida strategia è stata elaborata nei confronti del Mediterraneo. Per l'Italia questa è invece una priorità assoluta. Non possiamo infatti pensare di risolvere i problemi del nostro Mezzogiorno se esso dall'altra parte del mare solo tensioni, conflitti e miseria.

Continua a pag. 20

Aumenti parziali dell'Iva per tagli al costo del lavoro

► Per ridurre il cuneo, ipotesi aliquota del 10% all'11-12%. Sconti per la tracciabilità. Ma Renzi minaccia il veto. Nel Def disavanzo al 2,1%. Dazi Usa, l'allarme di Conte

ROMA Meno cuneo fiscale? Aumenti parziali Iva. Bassi, Di Branco, Gentili, Orsini e Ottaviano alle pag. 2 e 3

Doha, Mondiale al controverso americano. Filippo 7, 32 anni dopo Pavoni



La vittoria di Coleman (9*76) nei 100 metri, Filippo Tortu (il primo da destra) è settimo (Foto EPA)

C'era una volta Bolt: Coleman re Tortu principe azzurro dei 100

Mei e Nicolielo nello Sport

Ius culturae
Cittadinanza, spaccatura dentro M5S

Simone Canettieri

Il confronto in parlamento è più che giusto, ma per la legge sullo ius culturae non c'è fretta: non è una priorità. Dai vertici del M5S arriva la frenata sulla proposta di cittadinanza ai bambini nati in Italia che abbiano frequentato per almeno cinque anni nel territorio nazionale uno o più cicli di studio. Il timore di Luigi Di Maio è che una legge sulla cittadinanza ai figli degli immigrati possa gonfiare le leve a Matteo Salvini, che non a caso è tornato all'attacco: «La cittadinanza facile non è il paese comunque la chiamino».

A pag. 4

L'intervista
Boschi: altri dem e forzisti con noi

Fabrizio Nicotra

«Resto altri arrivi dal Pd. Fi? A disagio con Salvini». Così Maria Elena Boschi. A pag. 7

Vigili con i droni a caccia di buche ma rattoppi al palo

► Il Campidoglio: «Li useremo anche per monitorare i monumenti. Niente multe»

Lorenzo De Cicco

Caccia alle buche in stile Star Wars: il Campidoglio è pronto a sgominare i droni per rincorrere le voragini che si moltiplicano sulle strade di Roma. «Stiamo pensando di dare questo strumento agli agenti della Polizia locale», racconta il delegato alla Sicurezza Marco Cardilli.

A pag. 11

Come i grillini
Umbria, il Pd multa chi cambia casacca

Federico Fabrizi

Umbria, i dem come M5S: penale per chi cambia casacca.

A pag. 6

Dopo il conto da 430 euro
Bollino anti-frode per fermare le stangate romane

Camilla Mozzetti

Prove tecniche "anti-truffa": la qualità ma soprattutto la serietà di un bar, un ristorante o un bistrot, si leggeranno su un "bollino" che porterà impresso il simbolo di Roma Capitale. Dopo l'ennesimo episodio in cui due turisti stranieri hanno pagato profumatamente un conto in un ristorante, il Campidoglio prova a mettere in piedi un possibile deterrente.

A pag. 10

IL CAMBIO DI STAGIONE RICHIEDE PIÙ ENERGIA?

SUSTENIUM BOX ENERGIA. LA STAGIONE CAMBIA, L'ENERGIA RESTA.

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

OTTIMA DOMENICA PER L'ACQUARIO

Buona domenica, Acquario! Giornale radio, oggi 29 settembre, seduto in quel caffè, lo non pensavo a te... impossibile cancellare dalla mente la canzone dei nostri anni giovani.

Potete davvero cantare così anche voi: Venere è semplicemente magnifica in Bilancia, e non solo per le passioni, accanto alla Luna nuova e Mercurio, in ottimo aspetto con Giove vi organizza la prima domenica veramente fortunata d'autunno! Auguri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA
L'oroscopo a pag. 33

* € 1,20 in Umbria e provincia di Potenza. € 1,40 nelle altre regioni. Tandem con altri quotidiani (non acquistabili separatamente): nella provincia di Matera, Lecce, Brindisi e Taranto, il Messaggero • Nuovo Quotidiano di Puglia € 1,20, la domenica con Tuttamercato € 1,40 (branco MT); 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 • Nuovo Quotidiano di Puglia • Corriere dello Sport Stadio € 1,50



1.994.000 lettori (Audipress 2019/II)



DOMANI le migliori storie di imprese su



IN REGALO ALL'INTERNO DEL QUOTIDIANO

il Resto del Carlino

Fondato nel 1885

DOMENICA 29 settembre 2019 | € 1,60 | Anno 134 - Numero 231 | Anno 20 - Numero 268 | www.ilrestodelcarlino.it

NAZIONALE

ristora
INSTANT TEA

ROSSOBLÙ AL 'FRIULI' ALLE 15
Il Bologna a Udine
per decollare



Servizi ■ Nel Quotidiano Sportivo

'SALUS' SPECIALE SALUTE
OGGI IN REGALO
32 pagine in più

ristora
INSTANT TEA

ASSE BOLOGNA-FIRENZE

OLIMPIADI, OLTRE IL SOGNO

di PAOLO GIACOMINI e AGNESE PINI

LA FRASE non è sua, ma è passata alla storia come il motto delle Olimpiadi: l'importante non è vincere, ma partecipare. Il barone Pierre de Coubertin, inventore dei Giochi olimpici moderni, la pronunciò durante un saluto conviviale al termine dei Giochi del 1908, a Londra. De Coubertin chiarì a tutti che si trattava di una citazione di un vescovo della Pennsylvania.

■ A pagina 18

CONTRO LO SBALLO

EDUCARE ALLA VITA

di BEPPE BONI

NELLA MENTE e nell'anima degli adolescenti c'è un irrefrenabile senso di sfida della vita, di voglia di andare oltre il limite, di ribellione senza causa alle regole che danno famiglia e società. Non è un male oscuro, ma un problema difficile da imbrigliare. Gli stupefacenti servono per remediare alla paura di vivere o alla percezione di un fallimento precoce, l'eccesso di alcol è più legato alla provocazione o a un malinteso senso di socializzazione.

■ A pagina 8

Cambia l'Iva, ecco i nuovi prezzi

Le ipotesi allo studio del governo. Manovra, faro sulla famiglia | TROISE ■ Alle pagine 2 e 3



DICONO DI LUI / BERLUSCONI

IL REGALO DI COMPLEANNO

di MICHELE BRAMBILLA



SILVIO Berlusconi compie 83 anni. È nato infatti un 29 settembre, così come Caravaggio, Anita Ekberg, Pier Luigi Bersani, Felice Gimondi e Nicola Di Bari. Non fategli gli auguri: non gradisce che gli si ricordi il tempo che passa. Dicono che non gli stanno simpatici quelli più alti e quelli più giovani. Non c'è italiano di cui si sia detto e scritto di più. Mi limiterò quindi a raccontare qualche fatto di cui sono stato testimone e qualche altro fatto che mi è stato riferito.

■ A pagina 5

SONDAGGIO: GLI ITALIANI

Strani ecologisti «Viva automobile e condizionatore»

NOTO ■ A pagina 6

STRAGE DI RAGAZZI

TRE MORTI DOPO LA DISCO A FERRARA: IL GUIDATORE AVEVA BEVUTO

MALAVASI e MORETTO ■ Alle pagine 8 e 9

menghi
Loreto (AN)
www.menghishoes.com



MORGAN ACCUSA

«Io, poeta rovinato dai talent»



SPINELLI ■ A pagina 11

ENOTECA STELLATA

La sommelier «Pinchiorri mio stalker»



BROGIONI ■ A pagina 13

SPADA
ROMA

ROMA NAPOLI MILANO
FIRENZE VENEZIA PALERMO
SHOP ONLINE spadaroma.com





IL SECOLO XIX



DOMENICA 29 SETTEMBRE 2019

QUOTIDIANO FONDATAO NEL 1886 - EDIZIONE GENOVA

1,50€ - Anno CXXXII - NUMERO 230, COMMA 20/B. SPEDIZIONE ABB. POST. - GR.50 - MANZONI & C.S.P.A. Per la pubblicità su IL SECOLO XIX e RADIO 19 Tel. 010.5388.200 www.manzoniadvertising.it

GNN

IL RDGO ALL'INDUSTRIA CHIMICA

«Siamo soffocati dalla nube nera»
L'incubo del disastro scuote Rouen

MARTINELLI / PAGINA 8



VOLKER LASCIA

Caso Ucraina, rotola la prima testa
Si dimette l'inviato di Trump a Kiev

FLORES D'ARCAIS / PAGINA 9



INDICE

Primo Piano	Pagina 2
Cronache	Pagina 8
Economia-Marittimo	Pagina 13
Genova	Pagina 16
Cinema/Tv	Pagina 33-34
Xte	Pagina 35
Sport	Pagina 40
Here	Pagina 47

FRA LE MISURE POSSIBILI, L'AUMENTO DI UNA ALIQUOTA IVA E DELLE SIGARETTE

Manovra da 30 miliardi Ma i dazi su olio e pasta fanno paura al governo

Entro martedì gli Usa potrebbero mettere tariffe su diversi prodotti europei
La ministra Bellanova: i nostri agricoltori non paghino il prezzo dello scontro

LADOMENICA



MAURIZIO MAGGIANI

Cari sapientoni,
rischiate di finire
travolti dai ragazzini
che vogliano la luna

Queste cose si sa come cominciano ma non si sa mai come vanno a finire. Quando si sono rivolti gli Stati Generali, il terzo stato voleva solo contare qualcosa mica cambiare la storia del mondo, i coloni americani volevano solo poter votare, visto che pagavano fior di tasse, mica fare gli Stati Uniti d'America, le madri russe volevano soltanto che finisse la carneficina dei loro figli al fronte mica tornare a cambiare la storia del mondo. Lo dico a quelli che la sanno lunga e si diffondono in sorrisini maliziosi, condiscendenti e anche un po' sprezzanti e sempre simpaticamente saputi quando sono chiamati a decifrare e giudicare questi ragazzini - quanti saranno, si e no cinque, sei milioni in tutto il mondo - che di venerdì vanno per le piazze invece che a scuola a rinfacciare ai loro genitori che con tutte le premure che hanno avuto si sono dimenticati del loro futuro.

SEBUE / PAGINA 7

Il premier Giuseppe Conte e il ministro dell'Economia Roberto Gualtieri stanno lavorando all'ipotesi di disavanzo al 2,2% del Pil per finanziare spese e sgravi fiscali. Ma la preoccupazione di Conte è che altri fattori concorrano a frenare l'economia stagnante: uno di questi potrebbero essere i dazi decisi da Trump sui prodotti Ue. Se ottenessero il via libera del Wto, sarebbe un colpo, specie per l'industria agroalimentare. «Quella sui dazi americani è una decisione che ci farebbe molto, molto male. Quindi vi assicuro che avete la massima attenzione», ha promesso ieri il presidente del Consiglio al Villaggio Colodiretti a Bologna per il Parmigiano day. E Teresa Bellanova, ministra dell'Agricoltura, ha lanciato l'allarme: «Non solo grana e parmigiano, ma anche olio e pasta. Sono a rischio imprese e posti di lavoro».

BARBERA, BERTINI, GIUBILEI, SPINI
ETROPEANO / PAGINE 2-5

ROLLI



LA STRATEGIA

Mario De Fazio

Toti-Fontana-Cirio
l'asse dei governatori
sulle infrastrutture

L'ARTICOLI / PAGINA 7

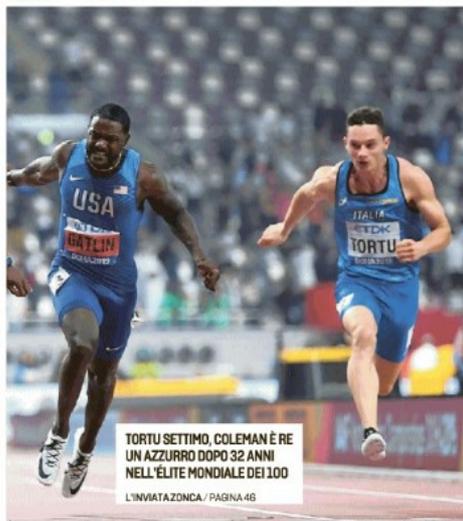
LA LISTA COMPLETA DELLE AGENZIE CHE LA BANCA ELIMINERA

Carige, addio a 45 filiali: in Liguria sono diciotto

La "razionalizzazione network filiali" della Carige comincerà il 25 novembre ed entro fine anno chiuderà complessivamente 45 sportelli. La lista del maxi taglio deciso dai vertici della banca, che *Il Secolo XIX* è in grado di anticipare, prevede ri-

duzioni pesanti anche a Genova, dove è in programma la chiusura di 11 agenzie, a Savona (6 quelle destinate a sparire) e una nell'imperiese, a Riva Ligure: 18 sportelli in tutta la Liguria, quindi.

DALL'OTTI / PAGINA 13



TORTU SETTIMO, COLEMAN È RE
UN AZZURRO DOPO 32 ANNI
NELL'ÉLITE MONDIALE DEI 100
L'INVIATA ZONCA / PAGINA 46



L'INTER AFFONDA LA SAMP
MAI COSÌ TANTE SCONFITTE
NELL'AVVIO DI CAMPIONATO
BASSO FRECCERO / PAGINE 40-43

EMPIRE
PACCHETTI FITNESS CLUB

249€ ANNUALE
149€ SEMESTRALE
ALL INCLUSIVE
VENI A TROVARCI IN VIA FIESCHI 63R - GENOVA

IL RACCONTO

L'enigma dei due Conte nel futuro dell'Italia

GABRIELE ROMAGNOLI

Quando, in un lontano futuro, gli storici si occuperanno di questa nostra già di per sé enigmatica epoca, si troveranno di fronte al mistero di una creatura mitologica, dall'essenza binaria e all'apparenza intercambiabile, una e bina: i due Conte. Sfo-

gliando i resoconti cronachistici aumenterà la confusione. Si imbattono nell'azzeccato titolo delle pagine sportive dei giornali ("Governo Conte") e in commenti politici che fanno riferimento alla "squadra di Conte". Chi è chi? L'ARTICOLI / PAGINA 39

DA OGGI GLI ALBUM ON LINE

Il canto di Battisti ora è libero sul web

LUCA DONDONI

Dalla mezzanotte di oggi le piattaforme online di streaming e download possono far ascoltare tutte le canzoni della discografia di Lucio Battisti scritte con Giulio Rapetti Mogol e racchiuse in dodici album memorabili. L'ARTICOLI / PAGINA 37

poke. AND BOWL
(BROADSIDE)
Il primo hawaiano a Genova

Via XII Ottobre 130 R | 010.08.99.980
POKEANDBOWL.IT



ristora
INSTANT TEA

IL TEMPO

ristora
INSTANT TEA

QUOTIDIANO INDIPENDENTE

Domenica 29 settembre 2019 | € 1,20

S. Michele, Gabriele e Raffaele
Anno LXXV - Numero 268

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

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

Arriva l'influenza. E sarà cattiva

Allarme Quest'anno il virus è «super-aggressivo». A rischio contagio 14 milioni di italiani
Bisogna vaccinarsi: nel Lazio campagna al via il 15 ottobre, profilassi gratis per gli over 65

IL TEMPO di Oshø

"M'hanno chiesto
de fa er Presidente"



"Ma er film o 'a serie?"

Obama vuole Clooney alla Casa Bianca

Caro direttore, dopo Fbi e Cia, anche la National Security Agency ha sferrato un attacco a Donald Trump nella sua corsa per la riconferma alla Casa Bianca. Si salda così un asse anti-Trump che va ad alimentare l'inarrestabile fuoco mediatico contro «The Donald», con la Cnn in prima

di Luigi Bisignani

linea, nonostante l'attuale ottimo stato di salute dell'economia americana. E, in questo clima di caccia alle streghe si aggira guardingo per Roma il procuratore generale Usa,

William Barr per una misteriosa missione voluta dallo Studio Ovale. In questi stessi giorni, a Washington, i democratici hanno avanzato la richiesta di impeachment contro Trump per la questione Ucraina, colpevole la telefonata nella quale (...)

segue → a pagina 10

■ L'influenza che verrà sarà «super-aggressiva». E già si prevede che il virus finirà per mettere a letto nel corso di tutta la stagione autunno-inverno circa 6 milioni di italiani, ma saranno almeno altri 8 milioni quelli che dovranno fare conti con quelli che si definiscono virus simili-influenzali. «Nell'ultimo anno sono stati 15 i decessi registrati in soggetti non vaccinati per complicanze dovute ai sintomi influenzali», ricorda la Regione Lazio, nella quale la campagna di vaccinazione antinfluenzale partirà dal prossimo 15 ottobre.

Sbraga → a pagina 13

Al Centro riabilitazione San Raffaele

Conte dai malati
«Sono io che devo ringraziare loro»



Mineo → a pagina 5

Firme contro lo «ius culturae»

Fratelli d'Italia in piazza
per fermare l'invasione

Di Mario e Rocca → a pagina 3

Spaccio e degrado a Tor Sapienza. L'ira dei residenti : «Traditi dalle istituzioni, abbiamo paura a uscire»
Il palazzo occupato diventa bagno a cielo aperto



■ L'immigrato fa pipì dalla finestra. Così l'edificio sgomberato e rioccupato in via Raffaele Costi, a Roma Est, diventa una latrina a cielo aperto. Per una cosa del genere gli immigrati nudi tra le auto - cinque anni fa Tor Sapienza fece le barricate. Ma oggi i residenti alzano bandiera bianca: «Invasi, sfregiati, e traditi dalle istituzioni».

Coletti → a pagina 16

I dirigenti scrivono al Comune
Il VI Municipio da record
Cadono a pezzi 11 scuole

Conti → a pagina 17

«Lega e fascisti li ho sdoganati io»
Cav a valanga sugli alleati
«Senza di noi non vincono»

Di Nitto → a pagina 9

INCONTRO CON L'AUTORE
Antonio La Picciarella
4 OTTOBRE ORE 18:00
MONDADORI BOOKSTORE
Via Roma 61, Rieti
Evento aperto al pubblico, su prenotazione fino ad esaurimento posti

di Maurizio Costanzo

IL DIARIO

Chissà, forse la lirica, con le sue romanze, con le sue arie, suggerisce a qualche tenore di poter essere, dopo un do di petto, padrone di tutto. Non sarà un caso, ma Plácido Domingo e Vittorio Grigolo, per molestie alle colleghe, sono stati allontanati dal Metropolitan di New York e da altri teatri importanti. Grigolo, da quel che leggo, avrebbe «pulpato» una collega o una corista. Perché non provate a cantare e basta? Non sono esperto, ma è probabile che ci siano momenti di alcune opere liriche che esaltano l'interprete e lo facciano sentire irresistibile. Faiemi sapere che non è così. Diciamolo: i cantanti di musica leggera sono molto più mortiferi.

1.943.000 lettori (dati Auditpress 2019/II)

DOMANI le migliori storie di imprese su

QW economia lavoro

IN REGALO ALL'INTERNO DEL QUOTIDIANO



LA NAZIONE

Fondato nel 1859

DOMENICA 29 SETTEMBRE 2019 | € 1,60 | Anno 161 - Numero 268 | QW Anno 20 - Numero 268 | www.lanazione.it

NAZIONALE

ristora
INSTANT TEA

INCREDIBILE VICENDA A LUCCA. L'ASL: «BOICOTTAGGIO»

Cena con preservativo nel vassoio dell'ospedale

CAPANNI ■ A pagina 19



ristora
INSTANT TEA

VERSO LA CANDIDATURA

OLTRE IL SOGNO

di AGNESE PINI e PAOLO GIACOMIN

LA FRASE è passata alla storia: *«l'importante non è vincere, è partecipare. Il barone Pierre de Coubertin, inventore delle moderne Olimpiadi, la pronunciò nel 1908, a Londra. La versione originale suonava lievemente diversa: «L'importante nella vita non è solo vincere, ma aver dato il massimo».*

■ A pagina 17

CONTRO LO SBALLO

EDUCARE ALLA VITA

di BEPPE BONI

NELLA MENTE e nell'anima degli adolescenti c'è un irrefrenabile senso di sfida della vita, di voglia di andare oltre il limite, di ribellione senza causa alle regole che danno famiglia e società. Non è un male oscuro, ma un problema difficile da imbrigliare. Gli stupefacenti servono per rimediare alla paura di vivere o alla percezione di un fallimento precoce, l'eccesso di alcol è più legato alla provocazione o a un malinteso senso di socializzazione.

■ A pagina 8

Cambia l'Iva, ecco i nuovi prezzi

Le ipotesi allo studio del governo. Manovra, faro sulla famiglia

TROISE ■ Alle pagine 2 e 3



DICONO DI LUI / BERLUSCONI

IL REGALO DI COMPLEANNO

di MICHELE BRAMBILLA



SILVIO Berlusconi compie 83 anni. È nato infatti un 29 settembre, così come Caravaggio, Anita Ekberg, Pier Luigi Bersani, Felice Gimondi e Nicola Di Bari. Non fategli gli auguri: non gradisce che gli si ricordi il tempo che passa. Dicono che non gli stanno simpatici quelli più alti e quelli più giovani. Non c'è italiano di cui si sia detto e scritto di più. Mi limiterò quindi a raccontare qualche fatto di cui sono stato testimone e qualche altro fatto che mi è stato riferito.

■ A pagina 5

STRAGE DI RAGAZZI

TRE MORTI DOPO LA DISCO A FERRARA: IL GUIDATORE AVEVA BEVUTO

MALAVASI e MORETTO ■ Alle pagine 8 e 9

SONDAGGIO: GLI ITALIANI

Strani ecologisti «Viva automobile e condizionatore»

NOTO ■ A pagina 6

menghi

Loreto (AN)
www.menghishoes.com



MORGAN ACCUSA

«Io, poeta rovinato dai talent»



SPINELLI ■ A pagina 11

ENOTECA STELLATA

La sommelier «Pinchiorri mio stalker»



BROGIONI ■ A pagina 13

SPADA
ROMA

ROMA NAPOLI MILANO
FIRENZE VENEZIA PALERMO
SHOP ONLINE spadaroma.com



la Repubblica

Oggi a € 2,50

con **L'Espresso**

Domenica
29 settembre 2019
Anno 44 - N° 231

Fondatore *Eugenio Scalfari*

Direttore *Carlo Verdelli*



L'editoriale

I giovani e l'universo Gli adulti e la politica

di **Eugenio Scalfari**

L'altro ieri, venerdì, un milione di ragazzi ha marciato nelle piazze d'Italia ma non per un caso strettamente italiano, bensì internazionale: tutto il mondo, agitato da una notizia della quale si è fatta portatrice una giovanissima ragazza che si chiama Greta Thunberg. La notizia sembra semplice. La temperatura del nostro pianeta sta cambiando: diventa più elevata ma a sentirlo giorno per giorno si tratta di frazioni impercettibili. Solo che durano ormai da anni e in tutti i continenti. Solo che nessuno era riuscito finora a mobilitare le masse, il fenomeno era pressoché invisibile sebbene la comunità scientifica si fosse resa conto che il mare, come pure i fiumi e i laghi, stavano aumentando di livello e temperatura con una rapidità determinata dall'inquinamento. Sennonché un anno fa è sbucata quella giovanissima ragazza di cui abbiamo già fatto il nome. Ha sedici anni e ha cominciato a predicare in tutte le nazioni. Un'azione che inizialmente è sembrata di scarsissima importanza. Poi col passare dei mesi e l'estendersi dell'informazione il mondo e in particolare i giovani si sono svegliati. Venerdì è la giornata settimanale ormai fissata per queste manifestazioni che aumentano di centinaia di migliaia di persone, ragazzi perlopiù, che manifestano il loro timore, stupore, decisione di combattere quella battaglia.

● continua a pagina 35

LE SFIDE CIVILI PER LA MAGGIORANZA

“Diritti, subito le leggi”

Intervista a Pisapia: “Decreti sicurezza e cittadinanza ai nuovi italiani, i 5Stelle rompano con il passato”
Fine vita, immigrazione, tutela dell'ambiente: ecco tutti i nodi da chiarire nel governo giallo-rosso

Casaleggio-M5S, il conflitto d'interessi arriva fino all'Onu

Emergenza clima

Il decreto che non c'è

4 Conte loda le manifestazioni ma gli incentivi green slittano
di **Cristina Nadotti**

I diritti - dal fine vita alla cittadinanza, dall'ambiente al rispetto delle garanzie previste per i migranti sulla base delle convenzioni internazionali - tornano a far parte dell'agenda di governo e Parlamento. E la maggioranza giallo-rossa prova a trovare conver-

genze su temi molto caldi sui quali i cittadini chiedono risposte. L'obiettivo è normare ciò che ancora non lo è. Pisapia a *Repubblica*: «Leggi da fare subito, i 5S dimostrano di aver cambiato strada».

di **Casadio, Lauria, Vitale e Ziniti** ● alle pagine 2, 3 e 9

L'analisi

L'intreccio opaco al Palazzo di Vetro

di **Annalisa Cuzzocrea**

Sono tre le domande da porsi per capire perché domani, alle 21 ora italiana, Davide Casaleggio prenderà la parola al Palazzo di Vetro delle Nazioni Unite a New York, a un evento dedicato alla “cittadinanza digitale” organizzato dalla rappresentanza permanente del governo italiano all'Onu.

● a pagina 34

Il caso

Salvini all'assalto seguendo Calderoli

di **Matteo Pucciarelli**

Abituato alle folle adoranti, per Matteo Salvini la piazza Duomo nella sua Milano di ieri pomeriggio è stata un po' diversa dal solito, con un atto d'accusa in piena regola, in lingua dei segni, ad opera di una donna sorda ma non per questo meno veemente: «Io non le credo più», gli ha detto.

● a pagina 8

Il simbolo del dramma immigrazione



▲ La storia Abdullah Kurdi con i bimbi in un campo profughi. Sotto: il figlio Alan morto nel 2015 sulla spiaggia di Bodrum

Il papà di Alan: penso a lui e vivo per gli altri bambini

di **Fabio Tonacchi**
● alle pagine 16 e 17



UN GIALLO TRA LE STANZE DEL POTERE E I BASSIFONDI DI ROMA

ALDO CAZZULLO
ROMANZO
PECCATI IMMORTALI
FABRIZIO RONCONE
MONDADORI

Il gp di Russia

Quarta pole: Leclerc come Schumacher



di **Alessandra Retico**
● a pagina 40

L'inedito

Amos Oz: la mia scrittura nasce spiando



di **Amos Oz**
● alle pagine 36 e 37

Robinson in edicola



L'oro di Napoli secondo Saviano e Martone

Sede: 00147 Roma, via Cristoforo Colombo, 50
Tel. 06/49821, Fax 06/4982323 - Sped. Abb. Post. Art. 1, Legge 46/04 del 27/02/2004 - Roma.

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

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

NZ



Atletica Tortu settimo nei 100
A Coleman il titolo mondiale
GIULIA ZONCA - P. 43

Calcio Inter e Juve vincono facile
Fra una settimana il derby d'Italia
CONDIO, GARANZINI E ODDENINO - PP. 38-39

Formula 1 Quarta pole di fila
Leclerc come Schumacher
STEFANO MANCINI - P. 42




LA STAMPA



DOMENICA 29 SETTEMBRE 2019

QUOTIDIANO FONDATA NEL 1867

1,50 € II ANNO 153 II N.288 II IN ITALIA (PREZZI PROMOZIONALI ED ESTERO IN ULTIMA) 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**

LA SFIDA PIÙ DIFFICILE

IL CONTE BIS ALLA PROVA DI NATO E UE

MAURIZIO MOLINARI

Accolto con una grande apertura di credito da partner europei ed alleati atlantici, il governo Conte bis è atteso da sfide internazionali destinate a metterlo alla prova in tempi stretti.

L'apertura di credito da parte di Stati Uniti ed Unione Europea si deve soprattutto all'uscita dal governo di Matteo Salvini, il leader della Lega considerato da Washington troppo legato alla Russia di Vladimir Putin e visto da Bruxelles come un capopopolo sovranista, ideologicamente ostile alle istituzioni comunitarie e in primo luogo all'euro.

Ma avere più credito, sulla scena internazionale, implica per Conte far fronte a maggiori responsabilità. Tanto l'Ue che la Nato hanno in agenda appuntamenti e sfide destinate a mettere a dura prova la nuova maggioranza giallo-rossa.

L'impegno più immediato è sul fronte europeo perché Parigi e Berlino lavorano a ritmo serrato per concordare riforme capaci di rafforzare l'Eurozona. Ciò significa che l'Italia deve entrare nella partita per non esserne esclusa: prendendo posizioni su temi come il bilancio comune europeo, la revisione del Trattato di Dublino sui migranti e la possibile correzione del Patto di Stabilità e Crescita. Si tratta di gettare le fondamenta di un'Europa capace di ripensare le proprie istituzioni per andare incontro alle richieste dei propri cittadini: più protezione dalle disuguaglianze economiche, dai migranti in arrivo e dai cambiamenti climatici sempre più aggressivi.

L'altro fronte che incombe è la nuova Nato che nascerà a Londra con il summit di dicembre ed avrà in agenda il duello strategico con Mosca e Pechino, imponendo a Conte una brusca sterzata rispetto al recente passato di ammiccamenti e intese con le due potenze che affidano l'Occidente.

CONTINUA A PAGINA 21

IN PIAZZA I VENDITORI DI PARMIGIANO: A RISCHIO IL 90% DELL'EXPORT

I dazi fanno male all'Italia Bellanova: il premier chiedi aiuto a Trump

Manovra da oltre 30 miliardi, aumento di una aliquota Iva e delle sigarette

I dazi di Trump danneggiano i prodotti italiani come il parmigiano. Il ministro delle Risorse agricole, Teresa Bellanova, scrive a Conte: serve un'azione diplomatica urgente. **SERVIZI - PP. 2-5**

PARLA SABATINI, DG DELL'ABI

"Bene gli sconti alle card Mini spese a costo zero"

INTERVISTA DI FRANCESCO SPINI - P. 2

BRACCIO DI FERRO SUI DIRITTI

Ius culturae e fine vita dividono i giallo-rossi

FEDERICO CAPURSO - PP. 6-7

Viaggio tra le fiamme di Rouen: noi soffocati dalla nube nera



Ragazzi con la mascherina nella città francese che dopo l'incendio in una fabbrica chimica teme il disastro ambientale

LEONARDO MARTINELLI
ROUEN

Spira un vento fresco a Petit-Quevilly, alle porte di Rouen, in questo sabato di primo autunno. E

Virginie, 33 anni, nel giardino della sua casa, dai mattoncini grigi sbiaditi dalle piogge della Normandia, si sforza di respirare a pieni polmoni. Ma non c'è niente da fare: la

tosse ritorna. «E mi pizzicano ancora gli occhi», tre giorni dopo la notte tra mercoledì e giovedì, quando la svegliarono le esplosioni.

PAGINA 9

LO SPETTRO DEI TOTALITARISMI

SE L'EUROPA NON RIESCE A DEFINIRSI

MATTIA FELTRI

L'Europa - l'Unione europea - ha molti problemi e tuttavia sembra che i più pressanti, quasi esclusivi, siano di natura contabile, l'equilibrio di bilancio, il debito, la sostenibilità, gli investimenti, la competitività globale, questioni serissime, naturalmente. Ma le difficoltà dell'edificazione di una casa comune sono più antiche e dipendono dalla vaghezza e dall'incostanza con cui l'Europa ha dato una definizione di sé, ideale e dunque concretissima. Eppure l'Unione si era avviata nel Secondo dopoguerra sul rifiuto dei totalitarismi, sull'affermazione delle democrazie liberali, sui fondamenti dei diritti universali dell'uomo codificati nel 1789 all'alba della Rivoluzione francese (ispirati dalla Dichiarazione d'Indipendenza degli Stati Uniti del 1776) e puntellati dalla Dichiarazione dei diritti universali delle Nazioni unite del 1948. Nelle ultime settimane la nuova Commissione presieduta da Ursula von der Leyen ha cercato di presentarsi ripiantando qualche picchetto.

CONTINUA A PAGINA 21

INTERVISTA AL FILOSOFO FINKELKRAUT

"La demagogia rende uguali destra e sinistra"

FRANCESCA PACI
INVIATA A VERONA

Non si atteggia a star Alain Finkelkraut. Abito scuro, camicia bianca, andatura dinoccolata: il celebre filosofo francese nemico giurato del "bepensantismo" arriva in sordina alla Foresteria Serego Alghieri, appena fuori Verona, dove lo attendono per la consegna del prestigioso premio Masi Grosso d'Oro Veneziano. Non si atteggia a star ma non lo disturba affatto sentirsi controcorrente. Specie se si tratta di icone popolari come Greta Thunberg.

CONTINUA A PAGINA 7

IMPORTANTE E SERIA
ENOTECA COMPRA VECCHIE BOTTIGLIE IN TUTTA ITALIA

Barolo | Brunello Barbaresco
Whisky Macallan | Samaroli Champagne

349 499 84 89
enotecaffamir@rakoc.it



STAMPA PLUS

REPORTAGE
NICCOLÒ ZANCAN
Nel reparto delle mamme che hanno ucciso i loro figli
P. 15

TENDENZA
EMANUELA MINUCCI
In tv comandano le ex ragazze
P. 21

LE STORIE
LUCA REBRAGLIATI
Bocce, campione mondiale la sera munge le mucche
P. 29

PAOLA SCOLA
La torre dei saraceni che narra antiche leggende
P. 29



Noi, siamo quelli buoni!

DEPETRIS

Quando è tutto così buono, anche il pollo diventa gourmet

CARNI D'ECCELLENZA DA 3 GENERAZIONI




Assoportri: si riparte dallo statuto

ROMA C'è il tentativo sia pure nell'incognita di vertice creata dalla conferma della sospensione di un anno del presidente dell'AdSP di Ravenna Daniele Rossi da parte della locale Procura di rifondare Assoportri, cercando di sanare la scissione creata da Monti (Palermo) e dandosi una segreteria generale più tecnica ed operativa. Sono i punti fondamentali alla base del nuovo statuto che ieri è stato inviato al notaio di Roma per la sua ufficializzazione. Nei prossimi giorni si conosceranno meglio i dettagli: ma è chiaro che Assoportri ha confermato di ritenere non più attuale quella specie di limbo in cui da oltre un anno è stata confinata. Meno chiaro invece se il presidente Daniele Rossi rimarrà o meno alla sua guida, causa l'intervento della magistratura che l'ha disarcionato (temporaneamente) dalla presidenza di Ravenna. In un incontro che c'è stato mercoledì scorso a Roma tra alcuni presidenti di AdSP, il tema è stato posto ma non ancora risolto. Con commenti in linea con il pesante intervento di Gian Enzo Duci (il martirio) in merito alle inchieste in atto sui tanti (troppi?) porti italiani.

19/09/2019 Assoportri: si riparte dallo statuto | La Gazzetta Marittima

Assoportri: si riparte dallo statuto

28 settembre 2019



Carlo Rossi

ROMA - C'è il tentativo - sia pure nell'incognita di vertice creata dalla conferma della sospensione di un anno del presidente dell'AdSP di Ravenna Daniele Rossi da parte della locale Procura - di "rifondare" Assoportri, cercando di sanare la scissione creata da Monti (Palermo) e dandosi una segreteria generale più tecnica ed operativa. Sono i punti fondamentali alla base del nuovo statuto che ieri è stato inviato al notaio di Roma per la sua ufficializzazione. Nei prossimi giorni si conosceranno meglio i dettagli: ma è chiaro che Assoportri ha confermato di ritenere non più attuale quella specie di limbo in cui da oltre un anno è stata confinata.

Meno chiaro invece se il presidente Daniele Rossi rimarrà o meno alla sua guida, causa l'intervento della magistratura che l'ha disarcionato (temporaneamente) dalla presidenza di Ravenna. In un incontro che c'è stato mercoledì scorso a Roma tra alcuni presidenti di AdSP, il tema è stato posto ma non ancora risolto. Con commenti in linea con il pesante intervento di Gian Enzo Duci ("il martirio") in merito alle inchieste in atto sui tanti (troppi?) porti italiani.

A.F.

Invia l'articolo in formato PDF Inserisci l'indirizzo email

www.gazzettamarittima.it/2019/09/28/assoportri-si-riparte-dallo-statuto/

Il Piccolo

Trieste

«Ferriera, nuovo accordo entro fine anno Porto vecchio? Vedo ancora pochi risultati»

L'analisi del responsabile per lo Sviluppo economico Patuanelli. «Massimo impegno per sciogliere il nodo delle bonifiche Turismo, logistica e agricoltura le chiavi per il rilancio del Fvg. I rapporti con Fedriga? Erano e continueranno a essere ottimi»

l'intervista Diego D'Amelio bilico tra sviluppo e declino, Trieste e il Friuli Venezia Giulia hanno trovato nel ministro Stefano Patuanelli il punto di riferimento cui affidare speranze e velleità di rilancio. Erano trent'anni che il territorio non aveva un rappresentante al governo e il responsabile dello Sviluppo economico non si sottrae alle aspettative, indicando nel porto e nella manifattura le chiavi per la svolta covata a Trieste da qualche anno. Il ministro conosce le criticità, ma vede il decollo della città a portata di mano: assicura allora i fondi necessari alle bonifiche delle aree portuali, si impegna a facilitare l'applicazione di un regime di franchigie impantanatosi sui tavoli delle Dogane e si fa garante del futuro dei lavoratori della Ferriera, promettendo che la riconversione non lascerà indietro nemmeno uno di loro. Consigliere comunale d'opposizione, capogruppo al Senato, mediatore del nuovo governo e infine ministro. Parabola sorprendente... Nessuno mette in conto nella sua vita di andare a fare il ministro. Oltre all'impegno che ci vuole negli incarichi elettivi, serve una serie di combinazioni ed eventi per arrivare in una simile posizione, che ora dovrò mostrare di aver meritato. **È giusto che la politica porti in ruoli di tale responsabilità esponenti con un'esperienza amministrativa limitata?** L'esperienza si acquisisce facendo le cose. È giusto che prima di esercitare le proprie funzioni in ruoli di vertice si faccia un percorso e il M5s ha fatto la sua riflessione, permettendo ai consiglieri comunali di fare un terzo mandato in Regione o in Parlamento. Ma non è nemmeno pensabile che ci sia chi vive da trent'anni di sola politica: il Movimento ha trovato l'equilibrio tra la giusta dose di esperienza e l'adagiamento nelle istituzioni. **È stato amico di Casaleggio e parte del gruppo dei fondatori. Eravate duri e puri: ora cosa siete diventati?** Al di là del rapporto con Gianroberto, ricordo la spinta propulsiva dei meetup e dei singoli cittadini che portavano avanti singole battaglie. L'esperienza di governo ci ha fatto allontanare dalla pur necessaria relazione con quella parte di società civile che si batte per singoli risultati: governare significa prendere decisioni trovando un equilibrio sulla base delle diverse esigenze del Paese. **Il Fvg è un territorio in difficoltà economica? Per dove passa il rilancio?** Il Fvg ha retto meglio in alcuni settori e in altri ha pagato il prezzo della crisi. Ma strumenti e carte per rilanciarsi non mancano: porto, turismo e agricoltura sono i settori con maggiori margini di crescita. A Trieste però non si contano le industrie in difficoltà... Il crollo del pil industriale è preoccupante, ma con le istituzioni locali e l'**Autorità portuale** si può lavorare bene per attrarre nuovi investimenti.



Il Piccolo

Trieste

E il Friuli? La sua specificità imprenditoriale e manifatturiera va sostenuta, anche nella transizione verso un'innovazione necessaria. Il Fvg è comunque una regione piccola e non possiamo continuare a vedere una divisione fra le diverse anime: l'offerta deve essere unica per attrarre investitori. **Cosa farà il ministro per il suo territorio?** Devo occuparmi di tutto il Paese e di tutti i settori produttivi provati da anni di crisi, ma la maggior conoscenza delle difficoltà e delle potenzialità del mio territorio mi consentiranno di individuare gli strumenti più adeguati al rilancio del Fvg e di Trieste in particolare. Dovrò dialogare con la Regione, ma il rapporto con la giunta Fedriga è teso dopo il crollo del governo e l'impugnazione della Omnibus... Ricordo che la procedura d'impugnazione è stata avviata dagli uffici del ministro leghista Stefani. Ciò detto, i rapporti col governatore erano e continueranno a essere ottimi. **Il primo dossier sul tavolo è la Ferriera. Qual è il piano?** Per la prima volta istituzioni, cittadini e proprietà hanno un obiettivo comune: chiusura dell'area a caldo e riconversione. Lo dicono anche i lavoratori, pur con lecita preoccupazione. Vogliamo far presto ma anche bene: l'obiettivo è delineare i tratti del nuovo Accordo di programma entro l'anno. Assicuro che ci sono tutte le condizioni per poter dire che sarà data massima tutela ai singoli lavoratori della Ferriera. Saranno individuati percorsi specifici per ciascuno di loro. **Ci sono investitori pronti?** Il primo sarà lo stesso Arvedi, che vuole raddoppiare l'investimento già fatto sulle lavorazioni a freddo. L'**Autorità portuale** è impegnata da tempo su diverse ipotesi di utilizzo dei terreni liberati dall'area a caldo: su questo e sul valore dei terreni stiamo lavorando. **Siderurgica Triestina ha risposto ai dettati dell'Accordo di programma?** Non è stata realizzata la copertura dei parchi minerari e l'altro tema critico è l'inquinamento acustico. Il M5s ha sempre sostenuto che quel tipo di produzione non potrà mai essere compatibile con la città, a prescindere dagli investimenti per ridurne l'impatto. **Perché avete unito il nodo Ferriera con l'insediamento ungherese in porto?** Vogliamo avere un unico strumento per velocizzare gli investimenti in diverse aree del porto. Ciò potrebbe accorciare i tempi per le bonifiche di tutte le zone inquinate. **Le bonifiche costano: ci sono i soldi?** C'è massima disponibilità di tutto il governo: parliamo di importi compatibili con le dotazioni del Mise e di Invitalia soggetto attuatore. **Il porto è il futuro dell'economia triestina o un miraggio?** È il futuro di Trieste e del Fvg sia per ricadute dirette che indirette. È necessario accompagnare il processo messo in campo dal presidente D'Agostino: bisogna definire finalmente come area extradoganale quella del porto libero di Trieste e individuare percorsi amministrativi certi e semplici per le autorizzazioni alla trasformazione manifatturiera delle merci, che potrà essere il vero motore dello sviluppo. A proposito di allegato VIII, è ancora contro la sdemanializzazione del Porto Vecchio? Conosco i vantaggi dell'allegato VIII su regime di punto franco ed extraterritorialità: per questo ritengo che il Porto Vecchio avrebbe dovuto restare nella disponibilità del patrimonio pubblico. Non mi sembra che la cessione delle aree stia dando i risultati sperati. Il percorso però è ormai un altro e l'importante è riusci

Il Piccolo

Trieste

ire ad attrarre investimenti. Nel 2020 il presidente D' Agostino andrà in scadenza: sarà rinnovato? Non dipende dal Mise ma farò il possibile perché continui a lavorare per Trieste. Il dialogo con i cinesi si è inabissato? La trattativa va avanti e, se la Cina si apre al mercato occidentale, è giusto che Trieste possa aprirsi al mercato cinese. Preciso comunque che gli Usa sono il nostro principale alleato, ma ciò non esclude che la Cina possa essere nostro partner commerciale. Venendo all' industria, che futuro per l' ex Ezit? Va risolto definitivamente il tema delle caratterizzazioni e delle bonifiche: mi adopererò in prima persona presso il ministero dell' Ambiente. Il pil industriale di Trieste è sempre più in difficoltà e in quell' area bisogna fare industria, anche con lo strumento del punto franco. In regione tira invece Fincantieri, il cui rapporto col M5s non è sempre stato facile... Il ruolo internazionale acquisito da Fincantieri è fuori discussione. Sarà importante rimarcare questa leadership negli accordi internazionali con i partner francesi. Le criticità riguardano ancora la gestione materiale dei cantieri, la manodopera e i subappalti: su questo ci sono margini di miglioramento anche se comprendo le difficoltà dell' azienda in un settore in cui trovare manodopera disponibile non è facile. Il porto cresce e si collega con la ferrovia al mondo mitteleuropeo. Resta invece in sospeso la velocizzazione del binario Trieste-Mestre. Continuerà l' isolamento rispetto alla penisola? L' opera è prevista nel contratto di programma e sono certo che la ministra De Micheli saprà darle giusta priorità. Il presidente Fedriga dice però di volere la Tav... Cosa significa Tav? È evidente che sia necessario velocizzare la Trieste-Mestre, ma il discorso dell' alta velocità è stato abbandonato da tempo da Rfi in tutta Italia, tranne che nelle tratte già realizzate: si lavora invece al miglioramento delle infrastrutture esistenti. Dall' alleanza con la Lega a quella col Pd. Quanto è credibile una simile svolta e quanto durerà un governo con distanze siderali su Tav, autostrade, Alitalia e rapporti con la Cina, solo per citare alcune partite che la riguardano? Quel che ci interessa è dare risposte ai cittadini e migliorare la loro qualità della vita. Viviamo in un' era post ideologica e quello che si aspettano gli elettori è avere politici che parlano meno e lavorano di più. Questa alleanza di governo non è "contro" ma "per" e ha un senso soltanto se arriva a fine legislatura. L' esperimento giallorosso è ripetibile a livello regionale e triestino? A fine ottobre ci saranno le elezioni in Umbria, dove ci sono state condizioni per provare ad avere un candidato unico e indipendente. Non è detto però che su altri territori si trovino le stesse condizioni: contano i progetti, i temi e le cose da fare. -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.

Il Piccolo

Trieste

INCIDENTE SUL LAVORO IN RIVA TRAIANA

Tragedia in porto, muore travolto da un camion

La vittima, il triestino Roberto Bassin di 46 anni, era in servizio come guardiafuochi a bordo di una nave al terminal Samer

Gianpaolo Sarti Tragedia in **porto**. Ieri sera un guardiafuochi è stato travolto da un camion ed è morto. Si tratta del triestino Roberto Bassin, quarantasei anni, dipendente della Cooperativa Servizi Portuali-Coosp. L'incidente si è verificato attorno alle sette e mezzo a bordo della nave "Ephesus", ormeggiata al terminal Samer in Riva Traiana. Il conducente del camion, un semirimorchio, stava facendo una manovra - pare in retromarcia - e ha investito il quarantaseienne. Sembra che il guardiafuochi in quel momento fosse posizionato di lato. Sono intervenute l'ambulanza e l'automedica. Le condizioni della vittima sono apparse subito disperate. I sanitari del 118 hanno praticato il massaggio cardiaco. Hanno tentato in tutti i modi di salvare la persona. Ma non c'è stato nulla da fare. Sul posto anche i Vigili del fuoco, la Capitaneria di **Porto** e gli ispettori dell'Azienda sanitaria. La dinamica dell'investimento è abbastanza chiara: Roberto Bassin, che i colleghi conoscevano come "Roby", è rimasto schiacciato tra il semirimorchio in movimento e un "respingente", un tubolare di ferro ancorato alla nave che separa la zona di manovra dei camion dalle altre aree. Il quarantaseienne si è trovato senza via di fuga tra il semirimorchio e il tubolare. Come detto il dramma si è verificato sulla "Ephesus", uno dei Ro-Ro che trasporta camion e che collega Trieste con la Turchia. Bassin lavorava da anni in **porto**. Da quanto risulta al momento dell'incidente era presente anche altro personale. Con ogni probabilità la nave sarà sottoposta a fermo, in attesa degli accertamenti giudiziari. I sindacati confederali e l'Usb hanno proclamato lo sciopero generale in **porto**. «Questa tragedia immane che riguarda il nostro **porto** e la nostra città - è l'accusa contenuta in un comunicato del coordinamento Usb Mare & Porti di Trieste - è l'ennesima di questo Paese in cui gli omicidi sul lavoro crescono numericamente davanti all'incapacità delle aziende di assumersi davvero le proprie responsabilità per quanto riguarda il peggioramento costante delle condizioni». Il sindacato, nell'esprimere cordoglio alla famiglia, rincara: «La sicurezza dei lavoratori e la prevenzione vengono visti come un onere, un orpello, un fastidio cui dedicare il minimo possibile di attenzione». In serata la nota di cordoglio di Jens Peder Nielsen, amministratore delegato della Samer Seaports & Terminals. «Siamo profondamente colpiti e addolorati da quanto accaduto. I nostri pensieri e le nostre condoglianze vanno alla famiglia e ai cari della persona che ha perso la vita in questo incidente. Siamo vicini a tutti i lavoratori del Terminal che sappiamo essere profondamente scossi da questa tragedia. L'azienda, per quanto di propria competenza, è a disposizione delle autorità che stanno lavorando per ricostruire la dinamica». Sull'episodio è intervenuto il ministro allo Sviluppo economico Stefano Patuanelli, ieri a Trieste: «Sono sconvolto per la tragedia», ha dichiarato. «Voglio esprimere la mia vicinanza alla famiglia, dobbiamo impegnarci con tutte le forze per la sicurezza sul lavoro a livello di governo. Non si può perdere la vita lavorando». -- BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI.



La Nuova di Venezia e Mestre

Trieste

Lirica, il 2021 vedrà una svolta per Trieste che diventerà la porta d' oriente per chi vorrà viaggiare verso la vecchia Costantinopoli. Il mercato crocieristico del Mediterraneo sta tornato ai fasti del passato. Msc ha attinto a queste nuove opportunità rimandando le sue navi in Israele e come abbiamo visto in Tunisia e Turchia. Manca solo ancora l' Egitto, ma la l' instabilità politica è molto forte e bisognerà aspettare ancora.

L' acqua, i quadri, le navi Incognite della divisione: non esistono leggi o criteri

Sulle società sentenza del Cavallino: si decide una per una

Monica Zicchiero

VENEZIA La prima cosa da sapere è che, in anticipo, nessuno potrà dire come andrà la divisione dei beni, quali saranno i criteri e quali le quote. Ed è questa l' unica cosa sulla quale unionisti e autonomisti sono d' accordo. A due mesi dal referendum del prossimo 1° dicembre nel quale i mestrini e veneziani dovranno dire se vogliono uno o due Comuni, si sa solo che i cittadini dovranno votare al buio perché non c' è legge, sentenza, precedente, criterio stabilito che dica come se la caveranno i due Municipi con la spartizione di patrimonio, società, servizi, crediti, debiti, sedi e personale, se il servizio bus a Mestre sarà extraurbano meno o se il Casinò manterrà a Ca' Noghera la sede che fa il 90% degli incassi. Per gli autonomisti, le due città autonome se la caveranno benone e andranno d' amore e d' accordo. Gli unionisti la vedono nera e prevedono almeno un decennio di cause in tribunale. Per prepararsi alle criticità di una eventuale divisione, Ca' Farsetti sta approntando delle schede con dati contabili e le proiezioni per il futuro delle società partecipate e dei servizi. «Si tratta di strumenti di valutazione per il Comune utili anche ai cittadini per maturare un' opinione sulle criticità», spiega l' assessore al Bilancio Michele Zuin. La parte più corposa è in mano ai giuristi, che hanno posto l' accento su questioni finora mai sollevate. La prima riguarda quelli che potremmo chiamare i «millesimi», la quota di patrimonio che spetta a ciascuno. Per il Cavallino si fece una media tra popolazione ed estensione territoriale. Il criterio lo stabilì la Provincia su mandato della Regione (ora c' è la Città Metropolitana retta dal sindaco di Venezia che sarebbe dunque artefice e beneficiario della divisione, sicché la Regione potrebbe ritenere l' ente non idoneo e prendere in mano la questione). Nel caso si adotti lo stesso criterio, si andrebbe ad una divisione fifty-fifty perché Venezia ha i due terzi dell' estensione territoriale e Mestre i due terzi della popolazione. «Ma il Comune di Mestre potrebbe fare causa contestando che l' acqua della laguna sia da considerarsi come territorio urbano», spiegano gli avvocati. Da quella percentuale di attribuzione dipenderanno molte decisioni, anche una che sta diventando un caso di studio e che riguarda la Fondazione Musei Civici. Le sedi sono tutte a Venezia e il futuribile Comune di Mestre, non essendo socio fondatore, non avrebbe alcun ruolo. Ma il patrimonio (i quadri e tutti gli altri beni) sono nella disponibilità del Comune unito e dunque la terraferma potrebbe chiedere la sua quota di opere (o il corrispettivo in danaro). Un discorso a parte meritano le società. Qualunque siano i «millesimi», bisogna fare i conti con la sentenza del Consiglio di Stato del 2011 per Cavallino: stabili che per ogni società bisogna fare una disamina caso per caso per decidere la spartizione, anche per evitare che il Comune capoluogo perda il controllo societario. «Mestre potrebbe rientrare nel servizio extraurbano dei bus, gli 80mila residenti Veneziani potrebbero dover sostenere da soli i 30 milioni di extracosti dell' igiene urbana - dice Zuin- Stiamo approntando le schede per capire i riflessi sui servizi e dare elementi di valutazione ai cittadini». Tra gli aspetti complessi, anche il destino del casinò di Ca' Noghera (ha il 90% degli introiti ma la licenza è in capo a Venezia e potrebbe chiudere, teme Zuin). La seconda pista dell' aeroporto dovrebbe essere autorizzata dai due Comuni (che potrebbero pensarla diversamente). Per le grandi navi, in caso di approdo a Marghera, la pianificazione sarà fatta tra **Autorità Portuale** e Comune di Mestre .



An advertisement for Delta InfiSSION S.p.A. The top part features a red crane with the company logo. Below the logo, there is a photograph of a construction site with a crane. The text in the advertisement describes the company's services, including 'La Delta InfiSSION S.p.A. è in attività dal 1984 nel campo dell'edilizia'. It also mentions 'La specialità del lavoro è il trasferimento di pali e colonne vibranti in calcestruzzo'. At the bottom, the company's contact information is provided: 'Delta InfiSSION S.p.A. Via dei Giubbini 1747 - 45019 Taglio di Po (RO) Tel. 0426.861790 - Fax 0426.348672'.

Incidente sul lavoro, autotrasportatore infilzato al braccio da uno spuntone di metallo

SAVONA - Infortunio sul lavoro al **porto** di **Savona**. Un autotrasportatore di circa 40 anni è rimasto gravemente ferito a un braccio quando il rimorchio lo avrebbe accidentalmente agganciato, trascinandolo verso uno spuntone di metallo che avrebbe trapassato l'arto causando anche una frattura al polso. Immediato l'intervento dei vigili del fuoco e dei volontari di primo soccorso. L'uomo è stato liberato e trasportato in codice rosso al San Paolo di **Savona** con un grave trauma da schiacciamento. Approfondimenti Giovane trovata morta sui binari, si fa largo l'ipotesi dell'incidente Incidente sulla A12: ferito un camionista Incidente sul lavoro, operaio investito a Lavagna: grave Genova, studente albanese di 20 anni trovato morto in un parcheggio Video Sbanda, si cappa e si scontra con un'auto parcheggiata: grave incidente a Genova Incidente Monte Bianco, non ce l'ha fatta il vigile del fuoco Bruno Canepa Al **Porto** Antico sbarca un secondo seabin, il "cestino" per ripulire il mare Fusione Amt-Atp sempre pi vicina, Scognamillo (Cisl): "Porterà benefici a tutti" Commenti.

Savona Cronaca
 HOME GENOVA SAVONA LA SPEZIA IMPERIA GENOVA SAMPONIO REGGIO EMILIA PORTO CERIGNANO NOSTRO

Università di Genova University **FAKE NEWS**

CRONACA
 E' successo al porto di Savona

Incidente sul lavoro, autotrasportatore infilzato al braccio da uno spuntone di metallo

sabato 28 settembre 2019

SAVONA - Infortunio sul lavoro al porto di Savona. Un autotrasportatore di circa 40 anni è rimasto gravemente ferito a un braccio quando il rimorchio lo avrebbe accidentalmente agganciato, trascinandolo verso uno spuntone di metallo che avrebbe trapassato l'arto causando anche una frattura al polso.

Immediato l'intervento dei vigili del fuoco e dei volontari di primo soccorso. L'uomo è stato liberato e trasportato in codice rosso al San Paolo di Savona con un grave trauma da schiacciamento.

Approfondimenti
 Giovane trovata morta sui binari, si fa largo l'ipotesi dell'incidente
 Incidente sulla A12: ferito un camionista
 Incidente sul lavoro, operaio investito a Lavagna: grave
 Genova, studente albanese di 20 anni trovato morto in un parcheggio

Video
 Sbanda, si cappa e si scontra con un'auto parcheggiata: grave incidente a Genova
 Incidente Monte Bianco, non ce l'ha fatta il vigile del fuoco Bruno Canepa
 Al Porto Antico sbarca un secondo seabin, il "cestino" per ripulire il mare
 Fusione Amt-Atp sempre più vicina, Scognamillo (Cisl): "Porterà benefici a tutti"

Commenti
 0 Commenti Set by **stata**

Scrivi un commento...

Il Secolo XIX (ed. La Spezia)

La Spezia

Pitelli e dragaggi dal Consiglio di Stato no agli ambientalisti

Parere sul ricorso dei Comitati spezzini e Verdi Ambiente e Società Per i giudici i provvedimenti impugnati davano soltanto prescrizioni

Sondra Coggio / LA SPEZIA Parere amaro del Consiglio di Stato, per il movimento ambientalista, in materia di dragaggi e di bonifiche. La sezione prima, nell' adunanza del 25 settembre, ha espresso l' opinione che vada rigettato il ricorso straordinario presentato dalle onlus Comitati Spezzini per la salute e l' ambiente e Verdi Ambiente e Società, indirizzato al presidente della Repubblica. Si parla di acque del golfo e di sito di bonifica di interesse nazionale di Pitelli. Gli ambientalisti avevano chiesto l' annullamento del decreto dirigenziale 8106 del 2 marzo del 2009, basato sulle conclusioni della conferenza dei servizi che aveva valutato come intervenire nell' area. Le no profit hanno contestato che l' atto contenesse una serie di prescrizioni, senza che prima fosse stata condotta una valutazione di impatto ambientale, con una adeguata istruttoria. In sostanza, sarebbero stati autorizzati nel tempo interventi di dragaggio, sulla base di una procedura viziata, «in quanto non sarebbe stato completato il piano di caratterizzazione, previsto quale presupposto fondamentale». Il ministero dell' ambiente ha fatto presente che il ministero delle infrastrutture aveva «approvato progetti di dragaggio dei fondali del porto della Spezia per ragioni di portualità e che le conferenze dei servizi erano state convocate proprio in ragione dell' insistenza di tali opere su parte di un sito di interesse nazionale». Il ministero ha definito il ricorso «contraddittorio e strumentale e comunque del tutto infondato, essendo asse ritamente volto ad ostacolare qualsiasi attività nel porto, sebbene programmata e attuata con le opportune cautele del caso, tra le quali l' ineludibilità della bonifica e del ripristino ambientale». In sostanza, secondo il ministero ambientale, il dragaggio esulerebbe dalla necessità di valutazione ambientale. Il Consiglio di Stato, al di là di questi rilievi, ha affermato che il verbale della conferenza dei servizi «non consentiva di accedere direttamente alla realizzazione degli interventi, ma dettava una serie di indicazioni, condizioni e prescrizioni». I giudici li hanno ritenuti «atti privi di autonomia decisoria e di spessore provvedi mentale e quindi di una propria attitudine lesiva». In quanto «parte di un più complesso procedimento», non sarebbero impugnabili. -



A cura della Speed

C'è Point -Sistema, servirà la community

Spedizionieri, doganalisti e agenti marittimi uniti per la promozione della struttura

- LA SPEZIA - LE ASSOCIAZIONI degli spedizionieri, dei doganalisti e degli agenti marittimi del Porto della Spezia, che rappresentano le numerose aziende e le professioni che prestano servizi doganali, logistici alla merce e operano come agenti e raccomandatori delle compagnie di navigazione, da molti anni hanno creato e sviluppato processi operativi in grado di coordinare e svolgere attività e servizi comuni agli associati. Questa esperienza imprenditoriale è rappresentata oggi dalla società operativa La Spezia Port service Srl. Qualità di servizi efficienti nella catena logistica Svolgere attività comuni ha reso possibile ottimizzare la qualità dei servizi, a rendere efficiente tutta la filiera logistica portuale, a progredire e concorrere al successo del Porto. E La Spezia Port Service è specializzata nella fornitura di servizi informatici e telematici per gestire le merci containerizzate soggette ad operazioni doganali e di controllo nei Porti della Spezia e di Marina di Carrara, nella consapevolezza che l'efficienza e la qualità nella gestione e nella condivisione dei dati informatici, per conto degli operatori, consentono al Porto della Spezia importanti prestazioni in volumi e soprattutto di dwell time (tempo di permanenza) nelle operazioni in export. Ed è da questa positiva esperienza che nasce Point-Sistema Spezia, la nuova immagine comune, rappresentativa delle Associazioni degli Spedizionieri, dei Doganalisti e degli Agenti Marittimi del Porto della Spezia, con lo scopo di fornire un'immagine comunicativa e di promozione. Gestione condivisa delle operazioni di import/export E' peraltro noto che il Sistema Spezia, che comprende i terminal Lsc (Contship Italia) e Terminal del Golfo (Tarròs), gli operatori del trasporto su gomma e l'intermodale, gli spedizionieri, gli agenti marittimi e i doganalisti, basa il suo successo nella gestione condivisa delle operazioni di import/export della merce, dove il fattore informatico è fondamentale. Successo che si misura nella velocità di trasferimento del dato informatico della merce in un contesto di efficienza della catena logistica. E La Spezia Port Service si occupa anche della gestione dei documenti doganali, dell'intermediazione con le autorità di controllo, dell'assistenza durante il controllo delle merci e della sicurezza per ottenere risultati rapidi dei processi di import/export. La Spezia port service leader per l'informatica La Spezia port Service, come leader per le competenze informatiche nella portualità, è inoltre operatore di un altro strumento fortemente innovativo, APNet, la Port Community System del Porto della Spezia, sviluppata dall'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale, che, disponibile gratuitamente per tutti gli operatori portuali, fornisce un unico punto di accesso per l'assolvimento delle procedure di gestione dei traffici grazie all'interoperabilità con i sistemi nazionali di Agenzia delle Dogane e Capitaneria di porto e in attesa di integrarsi alla Piattaforma Logistica Nazionale. Naturale istinto all'innovazione Al valore di un sistema altamente informatizzato corrisponde il valore del porto della Spezia, che opera su un'area di un milione di metri quadrati e che, con 1,5 milioni di Teu annui, è diventato il secondo porto italiano nel traffico contenitori con eccellenti indici di produttività europei. Anticipando i cambiamenti, il valore del Porto potrà così continuare a crescere incrementando la sua quotazione in un mercato che riconosce La Spezia straordinaria eccellenza nei servizi portuali e nel suo naturale istinto all'innovazione. Sistema che farà un altro e decisivo salto di qualità con il Dry port di Santo Stefano Magra (un milione di metri quadrati di cui



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

100mila di magazzini, 600mila di aree operative attrezzate e 300mila destinati al Terminal intermodale) dove entrerà in funzione, a dicembre, il primo Centro unico di controllo delle merci.

La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

«Quattro sfide che dobbiamo vincere»

Giorgio Bucchioni esamina l'economia marittima tra passato, presente e prospettive future

- LA SPEZIA - CON Giorgio Bucchioni, presidente dell' Associazione agenti marittimi cogliamo l' opportunità, come straordinaria memoria storica, di esaminare l' economia marittima del **Porto** della Spezia inquadrandola, nel contesto Paese, nel suo divenire, tra passato, presente e futuro, della nostra comunità portuale diventata un asse portante dell' economia locale. **Presidente da dove partiamo?** «Dai tassi di crescita dell' economia italiana che sono in coda nel ranking europeo con un giudizio semplificato secondo cui non cresciamo da oltre venti anni. Non sono pochi coloro che attribuiscono il mancato dinamismo (leggi: crescita) del sistema economico domestico al sostanziale rallentamento degli investimenti pubblici in infrastrutture che vede la sua genesi alla metà degli anni Settanta, quando si decise di non realizzare più autostrade; fino ad allora la crescita era stata mediamente del 5% annuo». **E si arriva a un cambio di passo che continua a dominare?** «Fino alla fine degli anni Sessanta il sentiment del Paese vedeva nelle infrastrutture la condizione per lo sviluppo. Successivamente il perseguimento del benessere si attestò sul debito pubblico che negli anni ci ha portato a destinare al suo servizio fino a oltre 90 miliardi di euro nel 2013». **Un enorme debito che ha del paradossale?** «Anche perché è facile immaginare quale risultato potrebbero dare queste risorse se indirizzate a investimenti, non solo infrastrutturali». Ma non c' è solo la palla al piede del debito pubblico «Certo, non possiamo dimenticare, oltre al Sessantotto, "mani pulite" con i suoi trentamila indagati, tremila arrestati, quarantacinque suicidi e numerose grandi imprese di costruzione fallite: dopodiché un po' per l' ambientalismo di moda e un po' per un moralismo acritico ogni opera infrastrutturale subisce opposizioni talvolta vincenti. Se non bastasse il legislatore ha aggravato la situazione con normative defatiganti e dissuasive come i codici sugli appalti». E La Spezia? Dal punto di vista delle infrastrutture è riuscita a ritagliarsi un suo percorso. «La fortuna della nostra città si è concretizzata con la realizzazione delle autostrade della Cisa, della tratta tirrenica Genova-Livorno e del parco ferroviario di Santo Stefano; è da allora che nascono le opportunità del **porto** spezzino, fino ad allora prevalentemente industriale, che nel 1971 vede nascere il traffico contenitori con la Tarros e la Contship e, successivamente, con Messina e Merzario, tanto da raggiungere il primato nel Mediterraneo nel 1995 con quasi un milione di TEU». **Si è insomma riusciti a mantenere, anche nei tempi di crisi, la continuità di una visione?** «La storia infrastrutturale del **porto** si svolge attraverso quattro piani regolatori datati 1919, 1959, 1982 e 2005 con le ultime tappe significative nell' 84 con l' accordo tra l' azienda Mezzi meccanici Contship e nell' 85 con l' ottenimento di cinquanta miliardi dal FIO per il completamento del Molo Fornelli».



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

E così si sono poste le basi per fare del **porto** della Spezia il secondo scalo nazionale per container? «Flessibilità operativa e disponibilità alle innovazioni insieme all' utilizzo importante della ferrovia hanno consentito a questo **porto** di confrontarsi con Livorno e con Genova la cui storia e soprattutto le cui aree, insieme al supporto politico, ne avrebbero dovuto fare campioni incontrastati». Ed ecco il contraccolpo arrivato dal Tar. «Che arriva nel 2001 con una stupefacente sentenza del Tar Liguria e la successiva inclusione di tutto il golfo spezzino nel sito di bonifica nazionale che hanno bloccato per due decenni la realizzazione dei dragaggi (operazione prevista dalla legge e normale in tutti i porti del mondo) e del piano regolatore». **Quale è la situazione oggi?** «Ancora ci stiamo affannando per tentare di sbloccare una situazione che avrebbe del paradossale se non fosse replicata in altre iniziative infrastrutturali che penalizzano la città quali la realizzazione del nuovo ospedale, la variante Aurelia e il completamento della Pontremolese con la galleria di valico». **Presidente che cosa occorre al **porto**, che è stato e resta un modello di efficienza, per entrare nel futuro?** «Oggi abbiamo davanti sfide che, se vinte, potrebbero consentirci un futuro degno del nostro passato e sono l' inserimento della linea ferroviaria Spezia - Parma nella revisione delle rete TEN/T ai sensi del regolamento UE 1315/2013 possibile in quanto il nostro è un **porto** CORE riconosciuto dalla stessa UE; il completamento del vigente piano regolatore in tempi rapidi; la realizzazione del fascio di binari secondo gli standard europei; dragaggi e manutenzioni funzionali alla domanda che proviene dal mercato». **Quali sono gli ostacoli?** «Di tutto ciò poco si parla e ancor meno si considera se guardo ai lavori degli "Stati generali della Logistica del Nord Ovest" in cui ben poco rilievo viene riservato alle esigenze infrastrutturali del **porto** e della provincia della Spezia».

La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Fatturato e lavoro, quanto pesa lo scalo

Andrea Fontana e la Blue economy: «Da uno studio le strategie da seguire per il futuro»

- LA SPEZIA - L' ASSOCIAZIONE Spedizionieri, l' Associazione Agenti Marittimi e A.SPE.DO hanno affidato alla Scuola Nazionale Trasporti e Logistica un' analisi per il rilevamento dei numeri relativi all' occupazione nel **Porto** della Spezia. «Una ricerca che ci riguarda molto da vicino - spiega Andrea Fontana -- perché si inquadra nella valutazione dell' impatto economico generato dalla Blue Economy nella nostra provincia della quale a pieno titolo le attività portuali fanno parte». **Al presidente dell' Associazione spedizionieri Andrea Fontana chiediamo quale è stata la genesi e quali le finalità di questa ricerca?** «Si tratta di un' occasione molto importante, che grazie alle competenze e alla professionalità della Scuola nazionale trasporti e logistica, mette in evidenza, per la prima volta dopo tanti anni nel nostro comparto, la forza e il 'peso' del settore in termini di fatturato e di lavoro». **Con quali effetti?** «Questa nuova e preziosa collaborazione con la Scuola Nazionale Trasporti consente di mettere a fattore comune, valori numeri e analisi fondamentali per orientare future scelte strategiche e di investimento nel nostro territorio, strumenti utili sia per gli attori della programmazione che per le imprese che intendono guardare il nostro territorio da questo punto di vista». **Quale è stato ed è il cuore della ricerca?** «L' indagine, che verrà presentata dettagliatamente, nella sessione dedicata nell' ambito della Biennale della Logistica "Bi.LOG" del 16 e 17 ottobre al Pala-Expo, ha avuto come obiettivo quello di considerare il valore occupazionale diretto in ambito portuale. La Scuola nazionale trasporti, ha preso come valori di riferimento e comparazione i recenti rapporti redatti sull' Economia del Mare che sostanzialmente restituiscono un moltiplicatore dell' occupazione pari a 1,76. Partendo da questo fattore è stato rilevato nel preliminare di analisi, che 100 unità di lavoro operanti direttamente nell' ambito considerato, sono in grado di attivare 176 unità di lavoro nell' indotto e nella restante economia territoriale. Questo primo punto fa già emergere con chiarezza che il comparto rappresenta una dimensione molto importante nel comporre il valore occupazionale complessivo del territorio». **Quali sono stati la ratio e i criteri guida dell' indagine?** «L' indagine ha preso le mosse da una puntuale mappatura delle imprese operanti in ambito portuale, cui è stato inviato un questionario online strutturato su tre principali 'blocchi': anagrafica azienda e dati generali; organizzazione e personale; formazione e sviluppo. Se le prime due sezioni avevano lo scopo di rilevare i dati quantitativi più rilevanti ai fini della ricerca, la terza sezione aveva lo scopo di rilevare spunti di tipo prevalentemente qualitativo, anche nei termini di un' autovalutazione aziendale sul proprio status organizzativo e sulle proprie strategie di crescita. Le imprese che hanno fornito dati e quindi coinvolte attivamente nella ricerca sono state il 90% delle interpellate, tuttavia è stato rilevato che le imprese che non hanno fornito un feedback risultano avere 'numeri' non particolarmente significativi o avere in atto processi di trasformazione che hanno reso i relativi contesti organizzativi non più aderenti al target di indagine. Alla luce di questa massiva partecipazione si può affermare tranquillamente che la ricerca abbia restituito un quadro completo e attendibile sul comparto considerato.

The screenshot shows a newspaper page from 'Cronaca La Spezia' with the title 'Fatturato e lavoro, quanto pesa lo scalo'. The article is by Andrea Fontana and discusses the economic impact of the port of La Spezia. It includes a photo of Andrea Fontana and a map of the port area. The article is part of a special section 'SPECIALE PORTO'.



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

Le tipologie di imprese coinvolte sono state, coerentemente con l' ambito di indagine: agenzie marittime, case di spedizione, spedizionieri doganali, terminal portuali, aziende di autotrasporto, aziende di servizi portuali, aziende retro portuali, aziende ferroviarie». **Presidente, alcune anticipazioni?** «Dall' analisi, effettuata senza entrare nel merito dei valori assoluti, è emerso una occupazione diretta di circa 3.000 unità che produce, per effetto del moltiplicatore relativo all' occupazione blu, un indotto di circa 5000 occupati. Significativo il dato che emerge sulla stabilità dei contratti di lavoro, altissima la percentuale sui contratti a tempo indeterminato, come interessante è l' elevata scolarità dei dipendenti. Anche l' età degli occupati, molti gli under 40, indica un settore dinamico e con elevata professionalità e competenze soprattutto nei settori tecnici, informatici, commerciali e gestionali. Significativa la presenza femminile e per la parte aziendale è emersa una decisa propensione ad investire nella formazione e nelle nuove competenze richieste dai mercati, per non perdere gli standard qualitativi che hanno determinato negli anni l' efficienza del **Porto** della Spezia, riconosciuta nel mondo».

La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

A cura della Speed

Centro unico di controllo, il salto di qualità

La parola d'ordine per il presidente Pisano: «Efficienza e aumento del traffico»

- LA SPEZIA - PER Bruno Pisano, presidente dell'Associazione doganalisti, sono tre le priorità, condivise da tutti gli operatori, per lo sviluppo del porto e quindi di uno dei fondamentali pilastri sui quali si regge l'economia marittima e l'economia stessa della provincia. Che poi sono quelle che hanno fatto e possono ancora fare del porto della Spezia un modello che abbiamo sempre esportato nelle altre realtà italiane. **Quali sono, presidente, le priorità per gli operatori portuali?** «Le prime due sono canoniche: continuare a sviluppare sempre di più l'efficienza che, come è ben noto ha già raggiunto formidabili risultati e a sviluppare il volume dei traffici». Rimane la terza priorità in questo combinato disposto di una visione condivisa. «L'innovazione ulteriore del sistema delle strutture telematiche. Efficienza fa anche rima con velocità per la quale, anche qui, abbiamo raggiunto livelli straordinari di efficienza. Ebbene, non ci resta che chiudere il cerchio con controlli efficaci sulle merci ma snelli, importanti anche per noi da cittadini oltretutto come imprenditori, e lo faremo a breve con l'apertura del Centro unico di controllo a Santo Stefano Magra». Si sa che c'è grande attesa per l'inaugurazione: quando avverrà? «A dicembre, grazie alla spinta di tutto il sistema degli operatori spezzini e sotto la regia di Dogana, **Autorità portuale**, Comune di Santo Stefano Magra, il conto alla rovescia è cominciato. E ancora una volta continueremo ad essere un laboratorio per un modello nazionale di riferimento. Sarà il primo Centro unico di controllo che entrerà in funzione, un fiore all'occhiello, un'avanguardia di infrastruttura telematica». **Ricordiamo che cosa significa avere un centro unico di controllo?** «Non solo unico perché concentra tutte le competenze, sicurezza, fiscali, sanitarie, igieniche, veterinarie, con controlli simultanei ma anche perché è unico del suo genere dotato come è di uno scanner di ultima generazione. Il che significa il massimo di efficacia nei controlli grazie al massimo della tecnologia e una speditezza che riduce ancora di più i tempi di attesa». **Un commento di prospettiva?** «E' che ancora una volta ci riveliamo innovatori dell'intero sistema dei porti, anticipando i tempi ancora volta costruiamo un modello per tutta la portualità italiana, allungando le banchine del porto a un centro che è ad appena a sei chilometri di distanza, che ha spazi estesi e attrezzati a servizio delle aree sul mare, limitate e preziosissime, da utilizzare ormai solo per lo sbarco e l'imbarco delle merci. Non possiamo permetterci di destinare aree così preziose a operazioni non direttamente interessate a sbarco e imbarco». **E sarà un interporto destinato a più funzioni?** «Destinato ad attività logistiche, alle operazioni di redistribuzione dei carichi dei container diretti alle diverse destinazioni. Ci saranno anche 8-10 capienti celle frigorifere per conservare i prodotti deperibili. Una concentrazione fortunata in un'area, aggiungo, servita da raccordi veloci



La Nazione (ed. La Spezia)

La Spezia

e direttamente collegata con lo snodo autostradale e con quello ferroviario». **Che dire oggi della polemica sui così detti corridoi veloci?** «Alla fine, grazie anche a Santo Stefano Magra, si continua a rivelare una falsa questione perché oltre all'alt dell'Europa con il rischio evitato di una procedura di infrazione, ci sono due elementi indicativi: il primo è che il solo corridoio autorizzato non viene utilizzando; il secondo è che i tempi che si vorrebbero guadagnare sono già stati guadagnati nelle operazioni di imbarco e sbarco delle merci. I tempi dei corridoi insomma non sono inferiori ai tempi già abbattuti del nostro porto».

IL FRONTE "CALDO" DEL PORTO

«Candiano, una parte degli scavi possono essere anticipati»

Nella settimana più difficile per il progetto hub il sindaco annuncia la possibilità di avviare lavori di manutenzione vitali per garantire il traffico delle navi più grandi

ANDREA TARRONI

RAVENNA «Le manutenzioni del canale portuale? Ritengo che negli ultimi mesi si siano aperte delle opportunità che ci potrebbero consentire di convogliare sedimenti anticipando una parte degli escavi. Ora il commissario Ferrecchi può approfondire le analisi iniziate da alcuni mesi per aprire a questa opportunità». Parola del sindaco Michele De Pascale, che fa il punto sulla tematica portuale dopo due settimane al cardiopalma. La città ha vissuto la sospensione dei vertici dell' Autorità di sistema portuale per l'inchiesta sulla Berkan B, la nomina di un commissario, il sì della Conferenza dei servizi al progetto Hub, poi la reintegra dei manager di via Antico Squero per un vizio di forma e la conseguente nuova sospensione. Con ogni probabilità il secondo decreto di nomina per Paolo Ferrecchi a presidente dell' Autorità portuale arriverà domani. Ed ora si apre una fase cruciale ma con ancora alcuni elementi di incertezza: nell' arco di un mese o poco più è presumibile che possa arrivare la pronuncia del secondo grado sulla possibile reintegra (ola conferma della sospensione). Se il presidente Daniele Rossi, il segretario generale Paolo Ferrandino e il direttore tecnico Fabio Maletti saranno reintegrati, si chiuderà una seconda volta la parentesi di Ferrecchi commissario. Altrimenti durerà per tutto l' anno di sospensiva disposta dal gip. Ma queste settimane saranno cruciali. Dopo la pubblicazione della gara per il recupero della Berkan B, dovrà seguirne l' assegnazione. Con l' arrivo in settimana del verbale della Conferenza dei servizi - a cui Ferrecchi aveva presenziato nel suo unico giorno pieno da commissario in carica - saranno formalizzate anche le autorizzazioni necessarie alla pubblicazione della gara per l' assegnazione dei lavori del progetto Hub, che con poco meno di 250 milioni di commesse rivoluzionerà il porto di Ravenna. Ma una partita fondamentale è relativa alle manutenzioni. Ed è un aspetto su cui l' Autorità di sistema portuale ha lavorato molto negli ultimi mesi per cercare soluzioni, alla luce anche di novità intercorse solo negli ultimi tempi. Il progressivo insabbiamento dei fondali del Canale Candiano, infatti, ha fatto sì che solo una canaletta centrale del canale abbia un pescaggio tale da consentire un regolare proseguimento dei traffici portuali. Nel frattempo, nell' impossibilità di scavare, sono stati compiuti livellamenti. Ma ora, con il sì della Conferenza dei servizi allo svuotamento della cassa di colmata della Nadep si aprono nuovi spiragli: «Nonva dimenticato che per questa sola operazione servono un anno di lavori - spiega De Pascale -. Ma negli ultimi mesi alcune situazioni sono evolute: per esempio il progetto Ponticelle dell' Eni, nell' area omonima alle spalle della discarica comunale, necessiterà di sedimenti nel quadro del piano di risanamento ambientale. E la possibilità di altri insediamenti potrebbe consentirci di anticipare i tempi per una prima fase di scavo». Le ecodraghe Ferrecchi pertanto avrà modo di approfondire queste opportunità, nel momento in cui nelle prossime settimane si sarà dotato di un team (un vicecommissario per esempio, e una figura di coordinamento tecnico): «Rossi aveva anche portato avanti uno studio - ricorda De Pascale - sull' utilizzo di ecodraghe, che potessero selezionare a bordo i sedimenti con classificazioni problematiche e che potesse pertanto rilasciare a mare la parte che invece non presenta difficoltà di carattere ambientale». Uno scenario pertanto che darebbe modo di scavare entro un arco temporale di mesi e non di anni e che darebbe respiro



Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Ravenna

agli armatori che attendono da tempo soluzioni. Sulla cui verifica concreta sarà decisivo il la voto delle prossime settimane.

Caos rifiuti al porto, la denuncia «Finiscono nei cassonetti Hera»

L' "ultimatum" del concessionario recapitato ad Autorità portuale e Comune «Chiara illegalità della situazione in atto, evidente inadempimento al contratto»

RAVENNA Circa duemila imbarcazioni da diporto e un mare di rifiuti. Per l' esattezza 130 tonnellate l' anno, stando alle stime fatte da Autorità portuale nello specifico piano triennale, il documento che dovrebbe regolamentarne la gestione e la raccolta. A occuparsene dovrebbero essere due società incaricate da Ap, e non Hera, a cui spetta invece la gestione dei rifiuti urbani. Eppure le cose non vanno così. Accade invece che gli scarti provenienti dagli "inquilini" del porto, ormeggiati ai circoli nautici e alle banchine di Marina finiscano in parte nei comuni cassonetti della spazzatura dedicati ai cittadini di Marina di Ravenna. Di conseguenza la loro gestione, che secondo regolamento sarebbe a carico dei singoli diportisti, viene pagata con la Tari dai ravennati, anche quelli che una barca non ce l' hanno. La denuncia, più volte reiterata agli organi competenti, è finita il 14 gennaio 2019 sui tavoli di Autorità portuale, ma anche sulle scrivanie di sindaco e vice sindaco (che ha la delega al porto), sotto forma di una relazione redatta da una delle due società che hanno ottenuto la concessione dall' Ente di via Antico Squero. Così, dopo oltre otto mesi dal rinnovo della concessione, la società ha deciso di rompere il silenzio, invocando l' intervento delle autorità. Gestione nel caos Per capire quale dovrebbe essere la corretta filiera della gestione dei rifiuti delle imbarcazioni da diporto e dai pescherecci, il documento parla chiaro: il concessionario ha posizionato specifici cassonetti nelle banchine di Marina di Ravenna, «individuate con un sopralluogo congiunto» con Ap, puntualizza la denuncia. Il servizio prevede una tariffa forfettaria. Ma quei cassonetti attendono ancora l' avvio del servizio: accade infatti - continua il report del concessionario - che da un lato i pescatori conferiscono i propri rifiuti direttamente nei contenitori della città, senza corrispondere alcuna tariffa. Le migliaia di imbarcazioni da diporto, invece, gettano la spazzatura nei bidoni posizionati dai circoli sui pontili; i circoli a loro volta li raccolgono e con i propri mezzi portano i rifiuti presso i cassonetti urbani di Hera. Nessuna chiamata dalle navi in rada Altro irregolarità riguarda le navi ormeggiate in rada. In questo caso la concessione prevede un servizio di smaltimento "a chiamata". Ebbene, la società rivela che «nessuna chiamata è stata ricevuta dal 1 maggio 2018 ad oggi». Tanto che il dubbio viene spontaneo: che fine fanno gli scarti delle imbarcazioni che stazionano per periodi prolungati all' ingresso del porto? La nota del concessionario alle autorità è perentoria: «A parte la chiara illegalità della situazione in atto, questa società sta subendo un evidente inadempimento relativamente al contratto di concessione, che è scaturito a seguito di un procedimento di gara pubblica, per partecipare al quale sono stati fatti consistenti investimenti». La reazione dei diportisti Attendendo ancora una risposta, la questione è finita in consiglio comunale all' interno di un' interrogazione presentata da Veronica Verlicchi, capogruppo della Pigna. L' interessamento della lista civica ha suscitato anche la risposta di un gruppo di diportisti con barche ormeggiate a Marina di Ravenna. Difendendosi da possibili accuse che mettono in dubbio lo spirito ecologico del «popolo del mare», lamentano «che la società vincitrice dell' appalto ha avanzato richieste di costo rilevanti, se paragonate alla Tari che paghiamo nelle nostre abitazioni di terra, e soprattutto uguali per un natante a vela



Corriere di Romagna (ed. Ravenna-Imola)

Ravenna

di 9mt come per uno yacht a motore da 18mt».

New York: Modello Livorno sulle reti 5G e Smart Ports

NEW YORK Il modello Livorno al summit per l'energia green. Ne hanno parlato a lungo esperti e dirigenti sia di Eni che dell'Autorità di sistema, riferendo sulle reti 5G che operano sullo scalo labronico. Una soluzione che, come è stato detto, è poco propagandata ma ha una importanza non secondaria. In particolare, Rossella Cardone, head of sustainability and corporate responsibility, Europa e America Latina di Ericsson, ha spiegato che «Nel porto di Livorno, le reti 5G e le soluzioni IoT hanno tutto il potenziale per ottimizzare le operazioni logistiche, aumentando l'efficienza e la competitività del territorio, contribuendo nel contempo alla riduzione delle emissioni e al miglioramento della sicurezza sui luoghi di lavoro. Sia il 5G che l'approccio Partnerships for the goals hanno avuto un ruolo importante nel progetto, determinando una riduzione potenziale di CO₂ dell'8,2%. I porti sono fondamentali per l'economia globale ha detto ancora la dottoressa Cardone responsabili del trasferimento fino al 90% delle merci in tutto il mondo. Quindi un'adozione più ampia del 5G all'interno dei porti avrebbe un enorme impatto ambientale. In generale, l'ICT svolge un ruolo fondamentale nel supportare altri settori a ridurre la loro impronta ambientale, con un risparmio di CO₂ e del 15%, che può essere accelerato con il 5G». Secondo Antonella Querci, dirigente Direzione sviluppo, programmi europei ed Innovazione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, «Il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile passa attraverso un sempre maggiore controllo dei processi e conoscenza delle effettive condizioni operative.

Questo è particolarmente vero per i porti, realtà complesse in cui funzioni industriali, logistiche e connesse alla produzione di energia sono intrecciate e interdipendenti. Declinare i SDG in ambito portuale significa quindi investire nella ricerca ed innovazione tecnologica, con il duplice risultato di rendere i processi più sostenibili nel tempo e il porto complessivamente più competitivo ed efficiente. Il progetto Logistics of the future in Sustainable Smart Ports ha ricordato la dottoressa Querci ha consentito di dimostrare quali sono i benefici derivanti dall'applicazione delle nuove tecnologie, nel caso specifico il 5G, e come la digitalizzazione può contribuire al miglioramento delle operazioni portuali. Di importanza capitale la proficua collaborazione fra enti pubblici, centri di ricerca e imprese, per definire e misurare con un approccio condiviso queste ricadute e stabilire un percorso comune di sviluppo».

New York: "Modello Livorno" sulle reti 5G e Smart Ports
28 settembre 2019

NEW YORK – Il modello Livorno al summit per l'energia green. Ne hanno parlato a lungo esperti e dirigenti sia di Eni che dell'Autorità di sistema, riferendo sulle reti 5G che operano sullo scalo labronico. Una soluzione che, come è stato detto, è poco propagandata ma ha una importanza non secondaria. In particolare, Rossella Cardone, head of sustainability and corporate responsibility, Europa e America Latina di Ericsson, ha spiegato che «Nel porto di Livorno, le reti 5G e le soluzioni IoT hanno tutto il potenziale per ottimizzare le operazioni logistiche, aumentando l'efficienza e la competitività del territorio, contribuendo nel contempo alla riduzione delle emissioni e al miglioramento della sicurezza sui luoghi di lavoro. Sia il 5G che l'approccio "Partnerships for the goals" hanno avuto un ruolo importante nel progetto, determinando una riduzione potenziale di CO₂ dell'8,2%. I porti sono fondamentali per l'economia globale – ha detto ancora la dottoressa Cardone – responsabili del trasferimento fino al 90% delle merci in tutto il mondo. Quindi un'adozione più ampia del 5G all'interno dei porti avrebbe un enorme impatto ambientale. In generale, l'ICT svolge un ruolo fondamentale nel supportare altri settori a ridurre la loro impronta ambientale, con un risparmio di CO₂ e del 15%, che può essere accelerato con il 5G».

Secondo Antonella Querci, dirigente Direzione sviluppo, programmi europei ed Innovazione dell'Autorità di Sistema portuale del Mar Tirreno settentrionale, «Il raggiungimento degli obiettivi di sviluppo sostenibile passa attraverso un sempre maggiore controllo dei processi e conoscenza delle effettive condizioni operative. Questo è particolarmente vero per i porti, realtà complesse in cui funzioni industriali, logistiche e connesse alla produzione di energia sono intrecciate e interdipendenti. Declinare i SDG in ambito portuale significa quindi investire nella ricerca ed innovazione tecnologica, con il duplice risultato di rendere i processi più sostenibili nel tempo e il porto complessivamente più competitivo ed efficiente. Il progetto "Logistics of the future in Sustainable Smart Ports" – ha ricordato la dottoressa Querci – ha consentito di dimostrare quali sono i benefici derivanti dall'applicazione delle nuove tecnologie, nel caso specifico il 5G, e come la digitalizzazione può contribuire al miglioramento delle operazioni portuali. Di importanza capitale la proficua collaborazione fra enti pubblici, centri di ricerca e

Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

Le rotaie di 108 metri verso il Portogallo Operazioni sul porto

Da ieri cominciato il carico di un migliaio di pezzi nella pancia della Combi Dock I Tra ottobre e novembre partono altre due navi, e dopo rotta con direzione Spagna

Claudia GuarinoPIOMBINO. Quasi un migliaio di rotaie per un peso complessivo di 3.500 tonnellate. La Combi Dock I salperà dalla banchina di Jsw Steel Italy con pezzi da 36 e 72 metri, ma soprattutto ne trasporterà parecchi da 108 metri, tutti prodotti con il treno rotaie dello stabilimento di **Piombino**: è la prima volta dal 2003 e non era mai successo che rotaie prodotte da Jsw facessero rotta verso il Portogallo, in un mercato fino ad ora dominato soprattutto da Arcelor Mittal e British Steel. Jsw Steel Italy, nello specifico, ha ottenuto dalla rete ferroviaria portoghese un appalto che prevede l' esportazione di 8.600 tonnellate di rotaie perciò, oltre alla nave attraccata venerdì, dal **porto di Piombino**, tra ottobre e novembre, partiranno altri due carichi. Uno di essi, sempre trasportato dalla Combi Dock I del gruppo olandese Roll Group, sarà costituito da altre 3.500 tonnellate di rotaie, mentre l' ultimo, da 1.600 tonnellate, sarà sistemato su un' altra nave. In una fase successiva, inoltre, un altro carico di rotaie in acciaio sarà inviato a Barcellona, per realizzare 37 chilometri di metropolitana. Le operazioni per preparare alla prima partenza la Combi Dock I sono iniziate ieri mattina. Sulla banchina di Jsw Steel Italy una ventina di operai, tra personale dell' armatore e lavoratori di **Piombino Logistics**, hanno fissato le rotaie alle gru del cargo, per poi issarle e trasferirle lentamente nella stiva della nave. Le rotaie da 108 metri sono state arpionate una alla volta e in più punti perché altrimenti, essendo molto lunghe, avrebbero rischiato di rompersi. Le operazioni sono proseguite per tutta la giornata e andranno presumibilmente avanti fino a domani, così da permettere la sistemazione di tutte le rotaie previste all' interno della Combi Dock I, nave che misura 162 metri di lunghezza e 25 di larghezza e la cui stiva può contenere fino a 4.500 tonnellate di materiale. «Qui ci sono circa 3.500 tonnellate (di rotaie ndr) che sono equivalenti a 60 chilometri di binari - ha detto Mohan Babu, coo di Jsw Steel Italy **Piombino** -. Questo è un giorno d' oro perché Jsw mostra di avere un ruolo all' interno di un mercato che fino ad ora era controllato solo dai suoi concorrenti. E a **Piombino** è la prima volta nella storia che attracca una nave con le caratteristiche della Combi Dock I. Questo successo è stato possibile grazie a un duro lavoro e allo straordinario contributo dei lavoratori di Jsw e **Piombino Logistics**. Siamo orgogliosi di questo momento: è un sogno che diventa realtà». Se per Jsw esportare a Lisbona significa principalmente aprire un nuovo mercato, inserendosi tra altri concorrenti che fino ad ora dominavano lo scenario portoghese, per **Piombino** 8.600 tonnellate di rotaie significano soprattutto produzione, con il treno rotaie che, operando su semilavorati siderurgici come i blumi, torna a sfornare prodotti dopo che, negli anni, ha vissuto periodi di stop alternati a ripartenze. In molti vedono questo giorno come una speranza che si realizza e come l' opportunità di aprire un varco verso un futuro prolifico. I tempi sono lunghi, ma, secondo il sindaco Francesco Ferrari «per la prima volta dopo tanti anni il prodotto di **Piombino** fa rotta verso l' estero e questo è un bel segnale, oltre che un modo per andare avanti e affrontare il prossimo futuro». Anche per Umberto Paoletti, direttore generale di Confindustria Livorno Massa Carrara, quella di ieri è un' altra tappa fondamentale sul tragitto della reindustrializzazione della costa toscana - ha commentato -. L' arrivo di Jindal, dopo aver fugato lo spettro di vedere replicata Bagnoli, costituisce uno dei cardini per



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

il progetto complessivo di ridare a **Piombino** la collocazione che le compete in Italia». --

Rotaie, primo carico dopo 16 anni

Riparte l'export marittimo: le operazioni per i pezzi da 108 metri

DOPO 16 anni riparte la spedizione via mare di rotaie da 108 metri per export made in Italy, lunghe come un campo di calcio. Si respirava aria di festa, quella delle grandi occasioni, ieri sul **porto** di Piombino. Sono infatti iniziate le delicate operazioni di carico delle rotaie destinate al Portogallo - un mercato finora controllato esclusivamente dai competitor - sulla nave project Combi Dock 1, ormeggiata allo storico pontile Lucchini. Le operazioni dureranno per tutto fino a domattina e la Combi Dock 1 presumibilmente già martedì partirà alla volta del Portogallo. Con questo primo carico lasceranno lo stabilimento di Jsw Steel Italy Piombino 3500 tonnellate di rotaie, 60 chilometri di lunghezza lineare. Entro la fine dell'anno sono previste altre due forniture per un totale, come previsto dall'appalto, di 8600 tonnellate di rotaie che saranno utilizzate per la realizzazione della rete ferroviaria. LA LINEA di laminazione, finitura, confezionamento e controllo qualitativo ha occupato 190 tra tecnici e lavoratori, mentre la movimentazione ha reso necessario l'intervento di 20 tecnici della Piombino Logistics che hanno operato in coordinamento con i manovratori di Combi Dock 1. In una fase successiva, un altro carico di rotaie in acciaio realizzate in Jsw Steel Italy Piombino sarà inviato a Barcellona, per la sua metropolitana, per un percorso complessivo di 37 chilometri. «Oggi è una grande giornata per Jsw Steel Italy Piombino - ha dichiara Mohan Babu, direttore di Jsw Steel Italy Piombino - grazie al valore e alle grandi qualità dei suoi uomini è riuscita a portare a casa un grande risultato. Si è fatto un grande lavoro di squadra e oggi viviamo una grande emozione. Stiamo riscrivendo la storia di Piombino e vogliamo valorizzare questo grande patrimonio industriale e un Made in Italy che è risultato altamente competitivo sui mercati internazionali». Soddisfazione è stata espressa anche dal sindaco di Piombino, Francesco Ferrari: «Dopo tanti anni i prodotti lavorati a Piombino tornano ad essere esportati. Porte che si aprono sui mercati internazionali ed una carica di fiducia per una città che, al tempo stesso, aspetta gli investimenti per tornare a produrre acciaio». E il direttore Babu ha annunciato che «dopo aver ricevuto l'autorizzazione da parte del Comune per la variante per la realizzazione di un nuovo impianto di tempra delle rotaie, che consentirà di migliorare ulteriormente la qualità dei nostri prodotti sono in corso gli incontri con i possibili fornitori per la finalizzazione del progetto. Si prevede che entro i prossimi tre mesi potranno iniziare i lavori di costruzione». Maila Papi.



PIOMBINO Il primo carico dopo 16 anni riparte via mare da Piombino. Sono infatti iniziate le delicate operazioni di carico delle rotaie destinate al Portogallo - un mercato finora controllato esclusivamente dai competitor - sulla nave project Combi Dock 1, ormeggiata allo storico pontile Lucchini. Le operazioni dureranno per tutto fino a domattina e la Combi Dock 1 presumibilmente già martedì partirà alla volta del Portogallo. Con questo primo carico lasceranno lo stabilimento di Jsw Steel Italy Piombino 3500 tonnellate di rotaie, 60 chilometri di lunghezza lineare. Entro la fine dell'anno sono previste altre due forniture per un totale, come previsto dall'appalto, di 8600 tonnellate di rotaie che saranno utilizzate per la realizzazione della rete ferroviaria. LA LINEA di laminazione, finitura, confezionamento e controllo qualitativo ha occupato 190 tra tecnici e lavoratori, mentre la movimentazione ha reso necessario l'intervento di 20 tecnici della Piombino Logistics che hanno operato in coordinamento con i manovratori di Combi Dock 1. In una fase successiva, un altro carico di rotaie in acciaio realizzate in Jsw Steel Italy Piombino sarà inviato a Barcellona, per la sua metropolitana, per un percorso complessivo di 37 chilometri. «Oggi è una grande giornata per Jsw Steel Italy Piombino - ha dichiara Mohan Babu, direttore di Jsw Steel Italy Piombino - grazie al valore e alle grandi qualità dei suoi uomini è riuscita a portare a casa un grande risultato. Si è fatto un grande lavoro di squadra e oggi viviamo una grande emozione. Stiamo riscrivendo la storia di Piombino e vogliamo valorizzare questo grande patrimonio industriale e un Made in Italy che è risultato altamente competitivo sui mercati internazionali». Soddisfazione è stata espressa anche dal sindaco di Piombino, Francesco Ferrari: «Dopo tanti anni i prodotti lavorati a Piombino tornano ad essere esportati. Porte che si aprono sui mercati internazionali ed una carica di fiducia per una città che, al tempo stesso, aspetta gli investimenti per tornare a produrre acciaio». E il direttore Babu ha annunciato che «dopo aver ricevuto l'autorizzazione da parte del Comune per la variante per la realizzazione di un nuovo impianto di tempra delle rotaie, che consentirà di migliorare ulteriormente la qualità dei nostri prodotti sono in corso gli incontri con i possibili fornitori per la finalizzazione del progetto. Si prevede che entro i prossimi tre mesi potranno iniziare i lavori di costruzione». Maila Papi.

Affari Italiani

Piombino, Isola d' Elba

Piombino: Jsw Steel Italy, al via operazioni carico rotaie destinate al Portogallo

Roma, 28 set. (AdnKronos) - Dopo 16 anni riparte la spedizione via mare di rotaie da 108 metri per export made in Italy. Sono iniziate oggi, infatti, le delicate operazioni di carico delle rotaie destinate al Portogallo, un mercato finora controllato esclusivamente dai competitor, sulla nave project Combi Dock 1, ormeggiata allo storico pontile Lucchini del porto di Piombino. Le operazioni dureranno per tutto il weekend e la Combi Dock 1 presumibilmente già martedì prossimo partirà alla volta del Portogallo. Con questo primo carico lasceranno lo stabilimento di Jsw Steel Italy Piombino 3500 tonnellate di rotaie. Entro la fine dell' anno sono previste altre due forniture per un totale, come previsto dall' appalto, di 8600 tonnellate di rotaie che saranno utilizzate per la realizzazione della rete ferroviaria. La linea di laminazione, finitura, confezionamento e controllo qualitativo ha occupato 190 tra tecnici e lavoratori, mentre la movimentazione ha reso necessario l' intervento di 20 tecnici della Piombino Logistics che hanno operato in coordinamento con i manovratori di Combi Dock 1. In una fase successiva, un altro carico di rotaie in acciaio realizzate in JSW Steel Italy Piombino sarà inviato a Barcellona, per la sua metropolitana, per un percorso complessivo di 37 km.

attaritaliani.it
Il primo quotidiano digitale, dal 1996

NOTIZIARIO

28 settembre 2019 - 18:58

Piombino: Jsw Steel Italy, al via operazioni carico rotaie destinate al Portogallo

Roma, 28 set. (AdnKronos) - Dopo 16 anni riparte la spedizione via mare di rotaie da 108 metri per export made in Italy. Sono iniziate oggi, infatti, le delicate operazioni di carico delle rotaie destinate al Portogallo, un mercato finora controllato esclusivamente dai competitor, sulla nave project Combi Dock 1, ormeggiata allo storico pontile Lucchini del porto di Piombino. Le operazioni dureranno per tutto il weekend e la Combi Dock 1 presumibilmente già martedì prossimo partirà alla volta del Portogallo. Con questo primo carico lasceranno lo stabilimento di Jsw Steel Italy Piombino 3500 tonnellate di rotaie. Entro la fine dell' anno sono previste altre due forniture per un totale, come previsto dall' appalto, di 8600 tonnellate di rotaie che saranno utilizzate per la realizzazione della rete ferroviaria. La linea di laminazione, finitura, confezionamento e controllo qualitativo ha occupato 190 tra tecnici e lavoratori, mentre la movimentazione ha reso necessario l' intervento di 20 tecnici della Piombino Logistics che hanno operato in coordinamento con i manovratori di Combi Dock 1. In una fase successiva, un altro carico di rotaie in acciaio realizzate in JSW Steel Italy Piombino sarà inviato a Barcellona, per la sua metropolitana, per un percorso complessivo di 37 km.



Il Tirreno (ed. Piombino-Elba)

Piombino, Isola d' Elba

traghetti

Publicata l' ordinanza, Blu Navy ha le sue corse

È stata pubblica il venerdì scorso l' ordinanza dell' **Autorità portuale di sistema** con la quale sono state approvate le integrazioni alla programmazione oraria dei servizi di linea marittimi regionali per il 2019, presentate dalla compagnia di navigazione Bn di Navigazione. di **Sistema Portuale** del Mar Tirreno Settentrionale. La compagnia aveva presentato un' istanza con la quale di chiedevano corse nel periodo invernale. L' Authority, a tale proposito, ha aperto un procedimento che si è concluso nei giorni scorsi. Qui di seguito gli orari già disponibili sul sito della compagnia: - Portoferraio - Piombino 07.15; 12.15*; 15.30. Piombino - Portoferraio 9.00; 14.00*; 17.30. I collegamenti marittimi saranno garantiti fino alla fine del mese di novembre dall' Acciarello, mentre da dicembre ad aprile subentrerà l' Ichnusa. --

ELBA

«Toscana Aeroporti gestisce lo scalo elbano»
La richiesta dei venerdì scorso in Comune della Democrazia associata del turismo «Il sistema toscano di turismo su Pisa, Firenze e Elba non lo può appianare»

Della Lucia (Gat): «Ormai le vacanze sono molto più corte»

Contributo agli affini, 85 cittadini in difficoltà inseriti nella graduatoria

La piazzetta Paggià diventa area pedonale



Il Resto del Carlino

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

MARCHE REGOLE IN ORDINE SPARSO PER LE AUTO. MA IL NODO È UN ALTRO

Porto di Ancona, un piano per le navi

Pierfrancesco Curzi

ANCONA LE MARCHE, sulle disposizioni antismog per le auto, vanno in ordine sparso. Non ci sono regole precise come in Emilia Romagna. Anche perché, quanto ad inquinamento, il vero osservato speciale resta il porto di Ancona. In attesa dell' applicazione dei parametri imposti dall' Ue, il porto ha tentato di applicare il piano almeno per limitare il problema. Si tratta del Blue Agreement, firmato circa un anno fa nella sede dell' Autorità portuale di Ancona, un accordo a cui hanno aderito il grosso delle compagnie marittime dei traghetti che arrivano e partono dallo scalo doricco. IL GROSSO, appunto, ma non tutte. Visto che due delle tre compagnie greche quel piano non l' hanno ancora sottoscritto. In soldoni, il piano prevedeva di limitare le emissioni di zolfo dall' 1,5% - un valore comunque entro i limiti di legge - allo 0,1%, abbattendo di molto le emissioni pericolose dei fumi. Valori da mantenere in ingresso allo scalo e durante la sosta per le operazioni di carico e scarico. Con le navi che attraccano praticamente in centro, davanti a centinaia di abitazioni, il fumo pervade l' atmosfera 365 giorni l' anno. Alcune associazioni cittadine si stanno attivando per l' arrivo, dal 2023, delle grandi navi da crociera, seppur in una banchina più lontana dalle case, ma nessuna ancora ha sollevato la questione dei rischi legati ai fumi che invadono la città e la vita della gente. Al centro del dibattito resta la questione dell' elettrificazione delle banchine di ormeggio, argomento che le istituzioni locali, Comune e Ap in primis, reputano inapplicabili se non a fronte di forti investimenti. Intanto tarda a partire il Piano sull' inquinamento di Ancona, organizzato da autentici luminari e che seguirà vari fronti. Oltre ad una serie di rilevamenti delle polveri sottili in tutta la città, il piano affronterà il nodo dei dati sanitari e uno studio approfondito sul verde. Nel mentre sono entrati in funzione gli 'acchiappapolveri', montati dall' Arpam in alternativa alle due centraline di rilevamento attive in città da tempo. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

AMBIENTE E VIABILITA'

Lo slalom fra i divieti anti-smog

Da martedì in Emilia Romagna limitazioni al traffico per le auto



INTEGRAZIONE I finanziati viventi si 120 comuni? Chissà! Ma martedì saranno in vigore i divieti di traffico per le auto inquinanti. Fino a 27 settembre, in Emilia Romagna, sarà in vigore il divieto di circolazione per le auto con classe di inquinamento superiore a Euro 4. Il divieto si applica alle auto con classe di inquinamento superiore a Euro 4, con l'eccezione delle auto con classe di inquinamento Euro 4 e Euro 5 che circolano liberamente. Il divieto si applica alle auto con classe di inquinamento superiore a Euro 4, con l'eccezione delle auto con classe di inquinamento Euro 4 e Euro 5 che circolano liberamente. Il divieto si applica alle auto con classe di inquinamento superiore a Euro 4, con l'eccezione delle auto con classe di inquinamento Euro 4 e Euro 5 che circolano liberamente.

INTEGRAZIONE Il divieto di circolazione per le auto inquinanti si applica alle auto con classe di inquinamento superiore a Euro 4, con l'eccezione delle auto con classe di inquinamento Euro 4 e Euro 5 che circolano liberamente. Il divieto si applica alle auto con classe di inquinamento superiore a Euro 4, con l'eccezione delle auto con classe di inquinamento Euro 4 e Euro 5 che circolano liberamente.

INTEGRAZIONE Il divieto di circolazione per le auto inquinanti si applica alle auto con classe di inquinamento superiore a Euro 4, con l'eccezione delle auto con classe di inquinamento Euro 4 e Euro 5 che circolano liberamente. Il divieto si applica alle auto con classe di inquinamento superiore a Euro 4, con l'eccezione delle auto con classe di inquinamento Euro 4 e Euro 5 che circolano liberamente.



Il Resto del Carlino (ed. Ancona)

Ancona e porti dell'Adriatico centrale

Un ecobonus del mare

O meglio per il porto: misure di defiscalizzazione o, appunto bonus e incentivi, per Ancona e per quelle città che convivono con il proprio scalo. Siamo consapevoli che lo sviluppo del porto rappresenta un' opportunità molto rilevante per la crescita economica e un' occasione occupazionale ma non possiamo neppure chiudere gli occhi di fronte al dato oggettivo delle emissioni inquinanti che Ancona è costretta a subire. Per questo, non mettendo in discussione il valore complessivo del porto e delle sue attività, avanziamo la richiesta di misure di compensazione ambientale che consentano di attenuare i disagi provocati dalle emissioni delle navi. L' occasione per riproporre a livello nazionale una politica ambientale degli scali marittimi, e che parta dal capoluogo dorico, è adesso ancora più vicina. La sindaca Valeria Mancinelli è stata designata, in ambito Anci, Presidente della Commissione permanente 'città portuali'. La compensazione ambientale non è la soluzione definitiva contro l' inquinamento, ma può rappresentare un beneficio. Sulla sperimentazione di banchine elettrificate, esprimiamo apprezzamento per il lavoro svolto dall' **Autorità Portuale** verso tale direzione. Chiediamo un utilizzo più continuo di carburanti delle navi meno inquinanti, l' uso di navette elettriche all' interno dello scalo e lo sfruttamento di parcheggi a nord, evitando parcheggi in porto per i futuri imbarchi dei crocieristi. Tutte misure che potrebbero essere finanziate attraverso bonus o incentivi green. Marco Nocchi, portavoce Federazione Verdi Ancona.



Ex Privilege ok al piano economico della Royalton

OCCUPAZIONE «Su Privilege c'è un supplemento di istruttoria che dovrebbe concludersi a breve». A riferirlo è stata la segretaria dell' **Autorità portuale** Roberta Macii nel corso della conferenza stampa tenuta dai vertici di Molo Vespucci venerdì. Dunque, ancora una volta, la promessa che «a breve» si chiuderà questa parte burocratica fatta di documentazione e carte di ogni tipo, ma intanto il cancello del cantiere ex Privilege continua a restare chiuso. Da cinque mesi almeno si dice che la ripresa dei lavori per il completamento del mega yacht P430 (nella foto lo scheletro) è dietro l'angolo, ma ogni volta c'è qualcosa che rallenta tutto. «Si sono rivisti alcuni parametri di quell'istruttoria spiega ancora la Macii anche nell'interesse dello stesso cantiere che ha rilevato il cantiere e l'imbarcazione. Sappiamo l'importanza di quel sito soprattutto dal punto di vista occupazionale, ma posso assicurare che sulla vicenda Privilege l'Authority ha fatto tutto quanto era in suo potere». La segretaria dell'Adsp, che peraltro ha seguito in prima persona tutto l'iter che dovrebbe portare alla riapertura del cantiere, ha poi aggiunto che «il piano economico finanziario presentato dalla nuova società (la Royalton, azienda maltese tra le leader del settore nel mondo, ndc) ci ha senza dubbio soddisfatto. Ma vista la situazione, abbiamo preferito verificare anche il più piccolo dettaglio per non cadere negli errori fatti in precedenza. Proprio per questo il fascicolo Privilege è molto corposo e quindi c'è voluto del tempo per mettere tutto a punto, ma posso dire che l'istruttoria sta avendo un esito positivo». La Macii, infine, ha riferito di non conoscere il committente del mega yacht, che quindi continua a essere avvolto in un alone di mistero. «Ma noi come **Autorità portuale** ha concluso non siamo tenuti a sapere chi ha acquistato l'imbarcazione. Quello che ci interessa è la riapertura del cantiere, perché sappiamo l'importanza che ha per l'intera città, non solo per il porto». Ste.Pet. © RIPRODUZIONE RISERVATA.



Porto -Pincio, intesa difficile

Di Majo e il contributo annuo di 2 milioni: «Disponibile a un nuovo accordo col Comune» Ma pone una condizione: «Le opere dovranno migliorare l' accoglienza per i croceristi»

RAPPORTI TRA ENTI Si è parlato anche dell' accordo Comune-**Authority** nel corso della conferenza fiume di venerdì scorso indetta dai vertici di Molo Vespucci. Una domanda che, alla luce dei recenti incontri tra il presidente Francesco Maria di Majo e il sindaco Ernesto Tedesco, era inevitabile porre. Tanto più in considerazione della sentenza del Consiglio di Stato che ne ha riconosciuto la legittimità, pur non ritenendo l' **Adsp** in obbligo di versare la prima rata da 2 milioni per la mancanza dell' indicazione e della condivisione dei progetti da realizzare con i contributi dell' ente portuale. Che l' accordo sottoscritto nel 2015 tra l' allora presidente Pasqualino Monti e l' ex primo cittadino Antonio Cozzolino (prevede l' erogazione di tranche da 2 milioni ciascuna per 10 anni da parte dell' **Adsp** al Pincio come compensazione) non piacesse affatto al nuovo numero uno dell' **Authority**, era da subito apparso ben chiaro. Si è andati avanti per oltre due anni a suon di ricorsi tra Comune e Porto fino ad arrivare al Tar, che aveva riconosciuto la validità dell' accordo e disposto il pagamento della prima rata, e poi al Consiglio di Stato. E il concetto è stato ribadito anche l' altro giorno. «Quell' accordo ha detto di Majo così come era stato concepito aveva dei vizi di forma riconosciuti anche dai tribunali. Ma non è detto che non si possa trovare una nuova intesa, come peraltro avevo spiegato anche all' ex sindaco Cozzolino. Sono più che disposto a trovare un nuovo accordo con il sindaco Tedesco». Accordo di cui però negli ultimi incontri non si è parlato. «E' vero che ogni anno transitano due milioni e 700 mila croceristi e altri due milioni di passeggeri delle Autostrade del Mare ha aggiunto il presidente di Majo e che hanno un impatto sulla città, ma è discutibile che l' onere economico debba ricadere sull' **Authority**. Di sicuro, però, questo nuovo accordo deve concentrarsi su opere comuni per migliorare la viabilità e l' accoglienza ai croceristi. Penso ad esempio ad interventi per evitare il passaggio dei mezzi che escono dal porto nel centro abitato». Cristina Gazzellini © RIPRODUZIONE RISERVATA.



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Darsena traghetti in concessione: ad ottobre il bando

La conferma da parte dei vertici dell' Authority. Preoccupazione per la vertenza Enel. Ancora aperta la partita legata a Cfft. Quattro milioni dall' Europa per "l' ultimo miglio" e la ferrovia al porto

CIVITAVECCHIA - Potrebbe essere pubblicato entro il mese di ottobre il bando di gara per la concessione della darsena traghetti. La conferma arriva direttamente dai vertici dell' **Autorità di sistema portuale**, con il presidente Francesco Maria di Majo e la segretaria generale Roberta Macii che hanno chiarito quelle che sono le intenzioni di Molo Vespucci. «Da circa un anno - ha spiegato il presidente - si è sviluppata questa discussione all' interno dell' ente e ne abbiamo parlato anche in comitato di gestione. Se ne parla soprattutto da quando abbiamo ricevuto tre istanze da tre diversi operatori per la concessione delle aree. Su indicazione di Anac, Art e Antitrust abbiamo quindi redatto il bando, andando a definire parametri certi e chiari per occupazione e sviluppo di traffici». Perché, come ha voluto ribadire Macii, «la concessione ha come obiettivo quello dell' aumento di traffici e riguarderà - ha aggiunto - operazioni ro-ro, ro-pax e automotive». Secondo i vertici di Molo Vespucci, proprio l' aumento di traffici che ne deriverà sarà la base per garantire l' occupazione; nessuna ripercussione negativa quindi, a detta di Di Majo e Macii, per le quattro società di interesse generale dello scalo. Nel frattempo è stato aggiudicato il bando di gara per la realizzazione, finanziata dall' Europa attraverso il progetto BC Link da oltre 2 milioni di euro, dei due accosti a completamento proprio della darsena traghetti. Il pontile, una volta consegnate le aree, sarà realizzato in dodici mesi. E sempre dall' Europa arrivano altre novità importanti per lo scalo, che hanno premiato il lavoro del funzionario Luca Lupi, impegnato su questo fronte. L' Adsp, infatti, si è aggiudicata un contributo a fondo perduto di circa 4 milioni di euro per un intervento da circa 18,5 milioni di fondamentale importanza per lo scalo, perché permetterà l' adeguamento a standard europeo delle infrastrutture ferroviarie all' interno del porto di Civitavecchia. Attraverso "Fast track to the Sea", questo il nome del progetto che dovrebbe vedere la conclusione nel 2022, potranno arrivare direttamente in banchina treni merci superiori a 450metri e, in prospettiva, fino a 750 metri, andando a completare anche "l' ultimo miglio" per raggiungere direttamente la banchina 25. Sulla gazzetta ufficiale dell' Unione europea, infine, è stato pubblicato il bando di gara di Port Utilities da circa 2,3 milioni di euro per la fornitura di sistemi di illuminazione a led nei tre porti del network. E se Di Majo, ha voluto ribadire i dati positivi delle crociere - con un +10% di traffico rispetto allo scorso anno, 511 accosti rispetto ai 489 previsti, un aumento del turn around del 18% ed un +27% di operazioni legate alle provviste di bordo - rimangono aperte delle vertenze che preoccupano, e non poco, gli operatori. A partire dalla questione Enel e dal contenzioso tra Rtc e Cfft. «Non siamo passivi - hanno ribadito come già fatto nei giorni scorsi al tavolo di partenariato - stiamo lavorando; può sembrare facile, ma non lo è. Ci mettiamo impegno e passione. Sono questioni molto delicate». Per quanto riguarda Enel «il 2019 si chiuderà con una forte contrazione. Bisogna discutere - ha aggiunto - del futuro della centrale e del pontile carbonifero prima del 2025 con la Regione e con tutto il cluster **portuale**». Su Cfft e Rtc «stiamo cercando una soluzione - ha aggiunto Macii - nell' ambito della giusta cornice giuridica. Questo porto non perderà traffici e lavoreremo anche perché l' interporto possa avere il giusto risalto che merita». (28 Set 2019)



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

L' assessore regionale Di Berardino: "Vertenza Civitavecchia, a breve il tavolo"

CIVITAVECCHIA - «Passare da un limite a delle opportunità per garantire garanzie occupazionali a tanti lavoratori ed opportunità di sviluppo a questo territorio; il che significa aiutare l' intero Lazio». L' assessore regionale al Lavoro Claudio Di Berardino conferma di non aver dimenticato quella che è la "vertenza Civitavecchia" esplosa in estate con lo sciopero unitario di metalmeccanici e portuali, preoccupati per il futuro del territorio. Perché la strategia di uscita dal carbone da parte di Enel sta mostrando tutta una serie di criticità con preoccupanti ripercussioni dal punto di vista economico ed occupazionale. Da lì l' apertura di un tavolo in Regione, insieme al collega ai Trasporti e Mobilità Mauro Alessandri, per ascoltare i vari attori del territorio e promuovere una strategia comune. «Proprio nei giorni scorsi - ha confermato l' assessore Di Berardino - abbiamo incontrato anche i vertici dell' Enel. Ora abbiamo il quadro completo e tutti gli ingredienti per convocare, a breve, un tavolo dove rappresentare le istanze del territorio, con tutti i protagonisti della vertenza, a partire dal Comune, sindacati, associazioni datoriali. Perché il tema vero da affrontare - ha aggiunto l' assessore - è quello di delineare insieme un futuro in cui ci sia un' idea della città, da inquadrare necessariamente in un' ottica regionale». Perché da un lato si parla dell' impianto di Tvn tra i più importanti del Paese, dall' altro dello sviluppo di un **porto**, quello di Civitavecchia, che è il **porto** del Lazio. «Ecco che serve quindi - ha sottolineato Di Berardino - una visione che tenga conto di questi elementi, per ragionare insieme sul futuro della centrale di Tvn e su come Enel pensa di modificare quella struttura. Bisogna ridarsi visione e prospettiva; tutti dobbiamo essere uniti su questa direzione». (28 Set 2019)



La Provincia di Civitavecchia

Civitavecchia, Fiumicino e Gaeta

Darsena traghetti, Lotto smentisce di Majo

Il rappresentante del Pincio Giuseppe Lotto ha ribadito che il bando non è mai stato discusso né inserito all'ordine del giorno. Contraria anche la Compagnia portuale. I vertici di Molo Vespucci sul cantiere ex Privilege: supplemento di istruttoria alle battute finali

CIVITAVECCHIA - "Sarà mia intenzione chiedere che si possa aprire in comitato di gestione un dibattito legato al futuro della Darsena Traghetti". Lo ribadisce Giuseppe Lotto, rappresentante del Comune di Civitavecchia all'interno dell'organismo di Molo Vespucci, alla luce di quanto dichiarato venerdì pomeriggio dal presidente dell'Adsp Francesco Maria di Majo sul bando per la concessione di gran parte degli spazi della darsena. Proprio Lotto, la scorsa settimana, aveva confermato di non essere stato informato di questa possibilità, con il numero uno dell'ente che, invece, ha detto che della questione se ne sta discutendo all'interno dell'ente, ed anche in seno proprio al comitato di gestione, da almeno un anno, e cioè da quando sarebbero arrivate tre proposte di altrettanti operatori per la concessione dell'area. «È doveroso fare una precisazione - ha spiegato Lotto - ogni questione che il presidente ritiene di discutere e su cui debba essere espresso un nostro giudizio viene inserita all'ordine del giorno, circostanziata con delle memorie, portata in riunione, discussa e votata. La questione della darsena traghetti non è mai stata trattata con questo criterio e non è stata menzionata nel masterplan del porto». Lotto ha ripercorso proprio le sedute alle quali ha partecipato. «Dopo un'analisi scrupolosa dei verbali relativi a precedenti riunioni di comitato - ha aggiunto - in alcuni passaggi, da parte del presidente, furono espresse delle intenzioni in questo senso, senza parlare di manifestazioni di interesse di soggetti o di volontà di avviare procedure per la determinazione del bando». Non si spengono dunque le polemiche sulla decisione dei vertici dell'Authority. Anche la Compagnia portuale, dopo alcuni giorni di silenzio in attesa che venisse confermata o meno la notizia dell'imminente bando, si è detta contraria. «Sarebbe un gravissimo errore dare in concessione la nuova Darsena Traghetti agli armatori - spiegano i camalli - il modello di gestione del porto di Civitavecchia si è rivelato nel tempo il migliore possibile perché in equilibrio tra interessi economici e fattori sociali. Un modello che, anche a fatica, ha superato le crisi economiche-finanziarie degli ultimi anni proprio perché creato sulla collaborazione tra armatori, imprese e Pool di manodopera art.17. Così si andrà a distruggere questo equilibrio e con esso si andrà a colpire mortalmente il lavoro portuale, creando de facto una privatizzazione del porto di Civitavecchia. La concessione agli armatori delle banchine adibite al traffico Ro-Ro è il primo passo verso l'autoproduzione ed il disfacimento delle imprese operanti nei servizi di interesse economico generale». Nel corso della conferenza stampa l'Adsp ha confermato che, per quanto riguarda il cantiere ex Privilege, il supplemento di istruttoria è stato praticamente completato e nel prossimo comitato di gestione arriverà il definitivo via libera alla riapertura. Nei giorni scorsi, infine, si è svolta una prima riunione tra i vertici di Molo Vespucci e quelli del Pincio per rimodulare l'accordo, sulla strada tracciata dalla sentenza del Tar «ragionando su opere - ha concluso Di Majo - a beneficio di città e porto e della loro integrazione». (29 Set 2019)



Nuovo Beverello partono i lavori parcheggio addio

Cantiere al via a ottobre: entro dicembre biglietterie da trasferire nel piazzale davanti la Stazione Marittima

LA RIVOLUZIONE Antonino Pane Partiranno a fine ottobre i lavori per la costruzione del nuovo Beverello, la Stazione Marittima che dovrà rendere funzionale ed accogliente l'imbarco e lo sbarco dai mezzi veloci. L'area di cantiere sarà consegnata il 30 ottobre mentre le biglietterie si sposteranno, nel piazzale dell'attuale parcheggio Angioino, entro il 31 dicembre. Queste le date su cui si sta lavorando e questo è il punto di partenza di un progetto mirato a realizzare la nuova Stazione Marittima entro l'estate 2021. Se questo obiettivo sarà centrato, si tratterà di fronteggiare una sola stagione, la prossima, in una situazione precaria, con il cantiere aperto. «Per raggiungere questo obiettivo - spiega Nello Aponte, presidente della Navigazione Libera del Golfo - sarà necessario che l'**Autorità portuale** vigili giorno per giorno sull'avanzamento dei lavori. Agli armatori, e soprattutto agli utenti, poco importa se ci sono o scatteranno penali su eventuali ritardi. È necessario completare tutto entro la primavera del 2021». I TIMORI Un solo periodo di alta stagione tra i disagi, dunque. Una situazione che fa paura agli operatori turistici visto che finora i servizi offerti dal Beverello sono già stati un calvario anche senza cantieri aperti. Cosa succederà quando cominceranno ad essere transennate le aree? Gli incontri per trovare le soluzioni meno invasive si stanno tenendo periodicamente. I tecnici dell'**Autorità** di **sistema portuale** e quelli della ditta che ha vinto l'appalto stanno cercando soluzioni per ridurre al minimo i disagi. L'area individuata per le biglietterie provvisorie è quella del parcheggio antistante la Stazione Marittima delle navi da crociera. Bisognerà installare dei contenitori, già attrezzati ad ufficio, con collegamenti di rete provvisori e banchi per ricevere il pubblico. «Sappiamo - aggiunge Nello Aponte - che andiamo incontro a periodi di grande difficoltà. Anche il personale dovrà affrontare sacrifici in spazi ridottissimi. La speranza è che il tutto durerà il meno possibile. L'importante, comunque, è dividere i due flussi di traffico in entrata e in uscita dagli imbarchi. Questa è una condizione essenziale per tentare di far funzionare le operazioni senza caos. Il Beverello muove alcuni milioni di passeggeri, il porto di Napoli è secondo solo alla baia di Hong Kong in quanto a passeggeri. Bisognerà indirizzare i flussi in entrata e in uscita su percorsi autonomi. Per noi questa è una condizione essenziale per garantire un minimo di funzionalità». LA ROAD MAP Dopo l'installazione del cantiere e lo spostamento delle biglietterie bisognerà passare alla fase della demolizione di tutta l'attuale e fatiscente struttura che contiene gli uffici e le biglietterie. Questo significa, in buona sostanza, bloccare tutto il piazzale antistante gli attracchi e utilizzare percorsi adiacenti al cantiere. Inevitabilmente dovrà essere rivisto anche il parcheggio per i taxi e la stessa viabilità che ruota intorno all'altro cantiere, quello che sta realizzando all'interno del porto l'uscita della stazione della metropolitana di piazza Municipio. Insomma dovranno coesistere due cantieri, le biglietterie provvisorie e anche i flussi dei passeggeri delle navi da crociera perché anche loro gravitano in quell'area. Uno sforzo non da poco, come si può immaginare, che metterà a dura prova la pazienza degli utenti delle vie del mare. Un sacrificio che, però, dovrebbe premiare alla fine del percorso: il presidente dell'**Autorità** di **sistema portuale**, Pietro Spirito, ha più volte ripetuto che sarà realizzata una stazione marittima super-accogliente, molto tecnologica; una struttura, insomma, degna di ospitare nel migliore dei modi i passeggeri e dotata di attracchi veloci e sicuri per i mezzi che percorrono



Il Mattino

Napoli

il Golfo. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Stazione Marittima, nasce l' hotel con cinquanta stanze

IL PROGETTO Ci sarà anche un albergo nel porto di Napoli - non appena le procedure autorizzative saranno ultimate - all' interno della stazione marittima del molo Angioino, quella che gestisce la società Terminal Napoli. L' area è quella denominata ex Cosulich, vale a dire il pian terreno della parte a sinistra, guardando la stazione marittima. In pratica quella che affaccia sul molo Piliero. IL CAMBIO È per quest' area, infatti, che è stata chiesta all' **Autorità portuale** un cambio di destinazione d' uso. Un passaggio fondamentale, questo, perché consentirebbe alla Terminal Napoli che ha una concessione trentennale su quegli spazi, di poter cedere, utilizzando il regolamento di applicazione del codice della navigazione, una parte della concessione per altri utilizzi. Insomma la Terminal Napoli non avrebbe intenzione di gestire in proprio l' albergo ma di cedere gli spazi a terzi per svolgere, appunto, l' attività alberghiera nella stazione marittima. «Ci sembra una buona iniziativa - ha spiegato l' armatore Salvatore Lauro, socio della Terminal Napoli - consentirà di avere nel porto un albergo di transito che può servire sia i flussi delle crociere, sia quelli dei traghetti che delle vie del mare». Il cambio di destinazione è stato chiesto in base al master plan dei porti di Napoli, Salerno e Castellammare di Stabia, ratificato dal Comitato di gestione dell' Adsp del mare Tirreno Centrale. In particolare la parte che riguarda il porto di Napoli prevede, tra gli obiettivi prioritari dell' Adsp, la riorganizzazione dell' area funzionale destinata al trasporto passeggeri mediante la riqualificazione del waterfront **portuale** aperto alla città nell' area monumentale che va dal molo San Vincenzo all' Immacolatella. IL MASTER PLAN C' è anche da dire che il master plan dei porti campani è stato adottato dal Comitato di gestione con delibera n. 56 del 3 luglio 2018 prevedendo una proiezione al 2020 del Pot 2017/2019. È in base a queste modifiche, infatti, tutte richiamate del documento che pubblica la richiesta del cambio di destinazione, che la Terminal Napoli ha potuto procedere. «Bisogna guardare avanti - aggiunge Salvatore Lauro - perché solo una visione ampia sul futuro può garantire una crescita adeguata e arricchire l' offerta dei servizi. Noi siamo convinti che gli spazi gestiti dalla Terminal Napoli devono poter offrire più servizi ed essere anche utilizzati per formare le nuove figure professionali richieste dal settore marittimo. In questa direzione noi armatori siamo pronti a sostenere ogni sforzo: nel giro di pochi anni il lavoro nel nostro settore è notevolmente cambiato e, siamo certi, che cambierà ancora più velocemente in futuro». LE CAMERE Ma torniamo all' albergo che dovrebbe disporre in tutto di una cinquantina di camere con servizi annessi. L' istanza per il cambio di destinazione rimarrà affissa al Comune di Napoli e presso l' albo pretorio della Capitaneria di porto fino al 25 di ottobre. È entro questa data, infatti, che dovranno pervenire eventuali osservazioni. LA CONCESSIONE L' Adsp precisa anche che «trascorso il termine stabilito, si darà ulteriore corso al procedimento inerente la richiesta di variazione della concessione. Le osservazioni, che eventualmente saranno presentate, saranno valutate dalle amministrazioni partecipanti al procedimento, che ne daranno conto nella motivazione del provvedimento finale, ove siano pertinenti all' oggetto del provvedimento stesso». Vale solo la pena ricordare che la Terminal Napoli Spa è titolare della concessione n. 124 del 2005 avente ad oggetto un complesso di beni demaniali marittimi (stazione marittima) e le annesse aree scoperte e specchi acquei per lo svolgimento del servizio di stazione marittima. E, inoltre, con un atto suppletivo del 2009 la Terminal Napoli sono stati autorizzati lavori di riqualificazione della



Il Mattino

Napoli

stazione marittima e di realizzazione di una sezione commerciale. a.p. © RIPRODUZIONE RISERVATA.

Zes Campania, operativo il credito d' imposta per le Pmi che investono nelle zone economiche speciali

"È già possibile presentare l' istanza per attivare il credito d' imposta per le aziende che intendono avviare attività economiche o investimenti nelle zone economiche speciali. Si tratta della prima misura agevolativa messa in campo per sostenere gli investimenti nelle Zes" si afferma in un comunicato della Regione. "In Campania le imprese che vorranno investire potranno, immediatamente, usufruire del credito d' imposta - si aggiunge nella nota - in quanto l' Amministrazione regionale ha già provveduto, una delle prime in Italia, al riconoscimento della 'Zes Campania' istituita con Dpcm dell' 11 maggio 2018". Alle imprese che investiranno è concesso il credito d' imposta su investimenti effettuati nel limite massimo di 50 milioni di euro, per ciascun progetto, con una agevolazione commisurata alla quota del costo complessivo dei beni che dovranno risultare acquisiti entro e non oltre il 31 dicembre 2020. Le aliquote del credito d' imposta sono stabilite nella misura massima consentita dalla Carta europea degli aiuti a finalità regionale e sono così definite: - dal 10% al 25% per le grandi aziende; - dal 15% al 35% per le medie ; - dal 20% al 45% per le piccole imprese. È prevista la revoca dei benefici concessi e goduti alle imprese che non manterranno le attività in area zes per almeno sette anni dal completamento dell' investimento oggetto delle agevolazioni. Conclude la nota: "Per fruire del credito d' imposta, i soggetti interessati dovranno presentare istanze di accesso alle agevolazioni fino al 31 dicembre 2020, utilizzando, esclusivamente in modalità telematica, la procedura informatica e il modello aggiornato disponibili sul sito dell' Agenzia delle Entrate all' indirizzo: <http://www.agenziacoesione.gov.it/zes-zone-economiche-speciali/z-es-campania/> .

The screenshot shows the website interface for Ildenaro.it. At the top, there's a navigation bar with categories like 'INFORMAZIONE', 'CARRIERE', 'CULTURA', 'MAGAZINE', 'FUTURA', 'CINEMA', and 'MILITARE'. Below the navigation, there's a main headline: "Zes Campania, operativo il credito d' imposta per le Pmi che investono nelle zone economiche speciali". To the right of the headline, there are several promotional banners: "Guarda la newsletter di oggi", "BLOG", "CONFININDUSTRIA", "bankor", and "CAPUTO". Below the main headline, there's a large image of a port or industrial zone. At the bottom of the article, there's a small text block starting with "È già possibile presentare l'istanza per attivare il credito d'imposta per le aziende che intendono avviare attività economiche o investimenti nelle zone economiche speciali...".

Cronache di Salerno

Salerno

PALAZZO DI CITTA' (andpell)

Parcheggio multipiano al porto, Santoro: «Opera non più rinviabile»

A poche ore dall' assise comunale, il consigliere comunale del gruppo "giovani salernitani" Dante Santoro ripropone la questione del parcheggio multipiano presso il porto di Salerno. «È un' opera non più rinviabile» sostiene il consigliere d' opposizione. «Non possiamo perdere occupazione e posizioni verso i porti concorrenti perché la burocrazia "lumaca" non trova un giusto compromesso tra la realizzazione dell' infrastruttura e l' impatto ambientale. Pertanto» aggiunge «porterò all' attenzione del consiglio comunale la questione e chiederò alle istituzioni di uscire dal loro letargo. E' necessario sbloccare questa situazione nel più breve tempo possibile».

Cronache Settimanale di cronaca e politica **PRIMO PIANO** 3

Sarno, Canfora verso la sospensione
«Farò appello, l' sms non era il mio»

La maggioranza compatto con il sindaco. Sostiene la Prefettura. Roberto Riboldi sarà il facente funzioni

CASO MERIDA
In bilico anche la poltrona del dg Di Nosta all'Ente rifiuti

Anna Riboldi, consigliere comunale
«Proposizione chiave un Consiglio comunale straordinario sul campo del caso»

LA PREFETTURA
Referendum consultivi, Liberamente insieme: «Ridurre il numero di firmatari per l'indizione»

PALAZZO DI CITTA'
Parcheggio multipiano al porto, Santoro: «Opera non più rinviabile»



Porto, Santoro: "Necessario un parcheggio multipiano"

Parla il consigliere comunale sulla vicenda parcheggi

Il Consigliere Comunale Dante Santoro riprende il tema del Parcheggio multipiano al **Porto** di **Salerno**, da tempo atteso per garantire competitività e lavoro. Santoro annuncia che porterà all'attenzione del Consiglio Comunale questa tematica e non nasconde l' amarezza per il protrarsi dei tempi: «È un' opera non più rinviabile. Non possiamo perdere occupazione e posizioni verso i porti concorrenti perché la burocrazia "lumaca" non trova un giusto compromesso tra la realizzazione dell' infrastruttura e l' impatto ambientale. Chiederò alle istituzioni del territorio di uscire dal letargo per sbloccare questa situazione. Ne va della vita di migliaia di famiglie salernitane e della città tutta».

SALERNO TODAY Cronaca

Cronaca
Porto, Santoro: "Necessario un parcheggio multipiano"
 Parla il consigliere comunale sulla vicenda parcheggi

Redazione | **Salerno Today**
 28 settembre 2019

Nota: Questo comunicato è stato pubblicato integralmente come contributo esterno. Questo contenuto non è pertanto un articolo prodotto dalla redazione di SalernoToday

Il Consigliere Comunale Dante Santoro riprende il tema del Parcheggio multipiano al Porto di Salerno, da tempo atteso per garantire competitività e lavoro. Santoro annuncia che porterà all'attenzione del Consiglio Comunale questa tematica e non nasconde l'amarezza per il protrarsi dei tempi: «È un'opera non più rinviabile. Non possiamo perdere occupazione e posizioni verso i porti concorrenti perché la burocrazia "lumaca" non trova un giusto compromesso tra la realizzazione dell'infrastruttura e l'impatto ambientale. Chiederò alle istituzioni del territorio di uscire dal letargo per sbloccare questa situazione. Ne va della vita di migliaia di famiglie salernitane e della città tutta».

Argomenti | **Parla**

Facebook | **Twitter** | **LinkedIn**

Casi a SALERNO

Pagani
 Appuntamento a Sala

I più letti

- Accidentato sul litorale a Trionfetti il mare della città
- Trabocco a Bagnoli, 20000 di acqua in città non si ferma
- Operazione anti-furto a Salerno: riprendono dai furti 10 anni nei libri
- Scuola traslocata sulla Giustiniana: nuova sede
- SUV Peugeot: 2018 con motori Euro 6
- Nuovo Renault Clio da 139 Km/h
- I dati sugli investimenti rivolti alla salute...
- Meteggio Chiaro: Tutti i servizi inclusi, sotto...

Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotone Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

Porto, i soldi ci sono ma restano in cassa

Un pasticcio burocratico impedisce importanti opere di riqualificazione infrastrutturale Il vice presidente Russo scrive a Roma: lo Stato non interviene e frappone persino ostacoli

Ristrutturare la banchina oggi in condizioni peggiori e restituire al porto una bella immagine di punto d' ingresso della città. Ha una doppia valenza l' intervento da 6 milioni e mezzo di euro programmato dalla Regione che, però, rimane bloccato da un anno a causa d' immancabili intoppi burocratici, che in questo caso - per dirla tutta - hanno davvero del paradossale. La fotografia delle attuali condizioni del porto viene scattata dalla stessa Regione: «Gravi sono le carenze infrastrutturali. In termini di integrazione rispetto agli altri nodi calabresi inseriti nelle reti europee, centrale e globale, il porto non gode di un collegamento diretto via strada con l' aeroporto di Reggio Calabria, né di collegamenti diretti ferroviari con lo stesso aeroporto di Reggio, con l' aeroporto di Lamezia Terme e con il porto di Gioia Tauro. Sono inoltre necessari lavori di adeguamento e risanamento della banchina Margottini, lavori nei paramenti delle banchine del porto e degli arredi portuali, la realizzazione dell' impianto antincendio». In attesa dell' approvazione del Piano regolatore del porto, la Regione ha deciso di giocare d' anticipo mettendo in campo fondi per interventi nella banchina Margottini, sia dal punto funzionale per la navigazione e la messa in sicurezza sia per una conseguente "rivisitazione" in chiave estetica del piazzale, anche alla luce degli interventi sui parcheggi già realizzati dal Comune e alla programmata riqualificazione del waterfront. La programmazione, tuttavia, si scontra con l' amara realtà delle procedure burocratiche. E se n' è accorto sulla propria pelle il vice presidente della Regione, Francesco Russo, che -

dopo un anno di vana attesa - ha deciso di prendere carta e penna protestando con il neoministro delle Infrastrutture, Paola De Micheli. «È una questione già posta al predecessore, ma rimasta senza soluzione», esordisce Russo. Che, preso atto delle mancate risposte dell' ormai ex ministro Toninelli, torna alla carica: «Sul porto di Reggio, così come quello di Vibo, lo Stato esercita funzioni amministrative in via esclusiva. Le esigenze di intervento infrastrutturale in questi porti - pur debitamente rappresentate dalle strutture periferiche del Ministero - non sono però state concretamente prese in considerazione all' atto della redazione dei Piani triennali ministeriali delle Opere marittime e dunque permangono tal quali oramai da diversi anni senza alcun finanziamento ministeriale». Ed ecco perché «stante l' assenza del Governo negli investimenti, la Regione - ricostruisce Russo- ha inteso assumere a proprio carico l' onere finanziario mettendo a disposizione le risorse ad essa assegnate nell' ambito del Patto per lo Sviluppo della Calabria finanziato con il Fondo per lo sviluppo e la coesione 2014-2020 nella consistenza complessiva di 24 milioni e 500mila euro». Di questi, 6 milioni e mezzo sono destinati a Reggio, il resto (18 mln) a Vibo. A luglio 2018 si è concluso un accordo tra amministrazioni sottoscritto, per conto del Ministero, dal provveditore delle Opere pubbliche per la Sicilia e la Calabria. La Regione ha- «tempestivamente», chiarisce Russo - proposto al provveditore la stipula delle convenzioni di finanziamento per gli interventi da quest' ultimo proposti, «ma qui l' iter si è inspiegabilmente arrestato». Le somme messe sul piatto dalla Regione, in buona sostanza, dovrebbero transitare dalla sede centrale del Ministero; quest' ultima avrebbe poi dovuto indicare le modalità di trasferimento delle medesime risorse. «Lo stesso provveditore, ad aprile 2019, ha formalmente interpellato il capo del Dipartimento della Navigazione e la Direzione generale per il Trasporto marittimo ma, ad oggi, non risulta che l' interpello abbia avuto esito, con il risultato che le risorse della Regione, stanziata sulla base di impegni reciprocamente assunti alla sottoscrizione dell' accordo, sono bloccate a oltre un anno». Russo non se ne fa una ragione: «Lo Stato, che a norma



Immagine
non disponibile

Gazzetta del Sud (ed. Reggio Calabria)

Gioia Tauro Crotono Corigliano Palmi e Villa San Giovanni

di legge è titolare in via esclusiva delle funzioni amministrative sul porto, non solo non interviene con risorse proprie per corrispondere alle esigenze infrastrutturali, ma ritiene finanche di potere tardare indefinitamente ad individuare le modalità di utilizzo delle risorse messe a disposizione dalla Regione». g.l.r. Prima rigaseconda riga.

La Nuova Sardegna

Cagliari

I cassoni si costruiscono a Porto Torres

Decisivo l'accordo Regione-Authority, la Sales accetta: lavori per 18 milioni di euro. Salta la scelta di costruirli a Piombino ANTEMURALE DI PONENTE»MODIFICATO IL CONTRATTO

GIANNI BAZZONI

SASSARI Sembrava una causa persa. Invece l'intesa e l'unità di obiettivi tra il presidente della giunta regionale Cristian Solinas e quello dell'**Autorità di sistema portuale** del mare di Sardegna Massimo Deaiana hanno avuto il merito di fare cambiare un contratto che era già scritto e stava per essere firmato davanti al notaio. E il risultato è di quelli che danno respiro e speranza a un territorio sempre più povero e in crisi di lavori e di occupazione: i cassoni cellulari per il prolungamento dell'antemurale di ponente nel porto di Porto Torres verranno realizzati nell'area **portuale** turitana e non più a Piombino. Quindi verranno occupate maestranze locali e non toscane. La società Sales, che porterà avanti l'imponente progetto da circa 38 milioni di euro, tra pochi giorni firmerà il contratto di appalto per la realizzazione di una delle opere più importanti tra quelle realizzate in tutto il nord Sardegna. La vicenda si è sbloccata positivamente dopo un lungo braccio di ferro e una attività silenziosa che aveva raggiunto momenti di tensione (mai emersi pubblicamente) tanto che la struttura dell'Authority era persino pronta a fare saltare la firma del contratto e ad andare in causa qualora non venisse accolta la richiesta di realizzare a Porto Torres i cassoni cellulari. E nel raggiungimento dell'intesa ha avuto un ruolo anche il "ripensamento" dell'azienda, la Sales (con una storia di qualità e di valore nel suo curriculum) che ha compreso l'importanza di costruire in loco i manufatti. Ma un contributo decisivo per sbloccare l'impasse è venuto sicuramente dal presidente della giunta regionale Cristian Solinas che già da tempo era stato informato della vicenda, delle criticità e delle esigenze del territorio, anche nel corso di un incontro specifico che il governatore aveva avuto con i dirigenti della sezione locale del Psd'Az. I sardisti gli avevano prospettato l'importanza della decisione di costruire i cassoni direttamente a Porto Torres (dove devono essere posizionati) e non a Piombino. Solo l'appalto per la costruzione dei cassoni ha un valore di 18 milioni di euro e i tecnici hanno calcolato che per il cantiere del prolungamento dell'antemurale di ponente (considerato anche l'effetto moltiplicatore che produce questo tipo di interventi) potranno essere impiegate tra le 250 e le 300 maestranze. Una bella boccata d'ossigeno per una città come Porto Torres e un territorio che ormai da tempo attendono l'avvio di opere pubbliche importanti e quindi l'avvio di cantieri che aprono spiragli occupazionali e creano opportunità di sviluppo. Secondo quanto è trapelato nei giorni scorsi, i cassoni dovrebbero essere realizzati in un'area ubicata nei pressi della diga foranea. Esistono anche delle indicazioni certe sui tempi. Il cronoprogramma prevede che entro una settimana dovrà essere firmato il contratto (una volta apportate le variazioni previste), mentre la prima pietra potrebbe essere messa tra dicembre 2019 e gennaio 2020. La lunga attesa, quindi, sembra finita anche se bisognerà tenere sempre la guardia molto alta e avere una capacità di coinvolgimento di tutte le istituzioni continua e qualificata. Si può ripartire proprio dal punto di incontro trovato tra Regione e Authority che - nel caso specifico - ha prodotto un risultato che sembrava non più raggiungibile. Il porto è uno degli elementi centrali nel progetto di sviluppo del Nord Sardegna, e non si tratta



La Nuova Sardegna

Cagliari

certo di una novità. C'era già dentro i vecchi piani, solo che si è persa la rotta e si sono sommate sconfitte, una dietro l'altra. Alimentate da una indifferenza pericolosa e da troppa superficialità. La scelta del presidente della Regione rimette le carte al loro posto. Ed è un passo che lascia una impronta decisa per tentare una valida ripartenza. ©RIPRODUZIONE RISERVATA.

La Nuova Sardegna

Cagliari

«Asset strategico per lo sviluppo»

Il presidente della giunta Christian Solinas: è lo scalo di tutto il Nord Sardegna

SASSARI «Il Porto di Porto Torres è un asset strategico per l'economia del nord Sardegna. E la Regione sosterrà tutte le iniziative serie di sviluppo e tutela del territorio che possono portare occupazione e crescita». Il presidente della giunta regionale Christian Solinas ha ribadito ieri l'interesse della Regione per il porto di Porto Torres, inteso non solo come porto di una città ma come "porta aperta" verso l'Europa di una parte dell'Isola e nello specifico del nord Sardegna. Sulla stessa linea il presidente dell'**Autorità portuale** Massimo Deiana che sul valore dello scalo marittimo turritano ha sempre scommesso. A cominciare proprio dal progetto per il prolungamento dell'antemurale di ponente, indicato come «elemento qualificante per garantire al porto turritano di candidarsi per accogliere in sicurezza il traffico navale crocieristico». Un porto adeguato alle esigenze delle navi da crociera, quindi, ma anche "corretto" e migliorato per realizzare quelle ambizioni che già lo vedono proiettato con credenziali importanti verso il traffico internazionale. Ora è evidente che il passaggio successivo dovrà essere quello di inserire il porto di Porto Torres in un piano di sviluppo che vada oltre i semplici confini di una città e creare tutte quelle opportunità - spesso annunciate - e mai realizzate che consentano di cambiare radicalmente volto allo scalo marittimo. Tutte le carenze attuali possono essere eliminate se davvero il porto deve diventare volano di sviluppo per il territorio. (g.b.)

Sassari
Lunedì 29 settembre 2019
19

ANTEMURALE DI PONENTE »MODIFICATO IL CONTRATTO

I cassoni si costruiscono a Porto Torres

Deciso l'accordo Regione Authority, la Sales accetta: lavori per 10 milioni di euro. Salta la scelta di costruirli a Ploembara

LA REGIONE
Cassa Torres, minacce e insulti al cronista del gruppo social

LABORATORIO
Laboratorio analisi dell'Anu via ai lavori da 8 milioni

PORTO TORRES
Oggi si conclude nell'area di Babe il raduno dei camper

«Asset strategico per lo sviluppo»
Il presidente della giunta Christian Solinas è lo scalo di tutto il Nord Sardegna

Giuseppe Pala
PUBBLICITÀ
DISTRIBUZIONE: SAN DI DOMENICO
CARBONIA - VIGEVANO
CORRISPONDENTI
CONSIGLIO DI AMMINISTRAZIONE

LABORATORIO
ANALISI DELL'ANU
VIA AI LAVORI DA 8 MILIONI

segue dalla prima

GEOMINERARIO CHANCE SPRECATE

di FEDERICO PALOMBA
Prendendo le mosse dall'atto ufficiale di riconoscimento da parte dell'Unesco del Parco geominerario della Sardegna come il primo al mondo inserito nella rete dei Geoparchi da poco istituita, in accoglimento della proposta della Regione, i firmatari si impegnavano solennemente a diffondere i valori universali presenti nei territori del Parco. La Sardegna, ricca di minerali, contava su una tradizione mineraria di 8 mila anni. Si pensava che il Parco, che comprendeva territori di oltre 80 comuni in tutte le province, avrebbe potuto costituire una fonte di ricchezza attraverso la valorizzazione dei siti ove era presente un'ampia archeologia industriale e corposi archivi, che avrebbe potuto richiamare uno specifico turismo archeologico industriale che porta sviluppo in tutto il mondo. Invece, da allora è cominciata una penosa odissea lungo 4 legislature regionali, durante la quale - nel succedersi delle persone preposte al Parco - esso ha condotto vita grama, essendo stato capace al massimo di alimentare se stesso. Anche le ultime giunte, malgrado due ammonizioni dall'Unesco, hanno rinnovato la dirigenza del Parco ma senza prestare sostegno e stimolo. Eppure i soldi non mancavano, visti i 14 milioni di residui di gestione di cui si parla. Così è scattata la disonorante squalifica. Incuria, inadeguatezza, mancanza di cultura della continuità amministrativa sono alcuni degli elementi che hanno prodotto la dispersione di un'ulteriore chance di sviluppo per tanti comuni: le cui popolazioni non ne sapevano praticamente niente, secondo l'accusa dell'Unesco; così come mancavano l'informazione (regionale, nazionale, internazionale, anche in lingua inglese) e un serio progetto di valorizzazione. Uno smacco tremendo. Questa dissipazione di opportunità accade mentre in Sardegna dal 2012 al 2017 si è registrata una perdita di un punto all'anno del Pil dal 76 al 71% della media europea, che ci ha fatto ripiombare dentro l'obiettivo 1, quello dei poveracci, da cui eravamo usciti durante la mia presidenza grazie alla crescita del Pil del 4,8% dal 1996 al 1998 (fa solo pena il commento di un ex assessore per cui era meglio, in quanto avremmo potuto avere più soldi, quasi fossimo mendicanti). Forse anche perché il caso Geoparco non è l'unico. Potrei citarne altri tra quelli caduti sotto la mia diretta esperienza. Nello stesso 1998 negoziai col governo nazionale una norma di attuazione dello Statuto che istituiva nell'Isola sei porti franchi doganali. Era una risorsa importante per farci conoscere nel mondo e per intercettare i grandi flussi marittimi est-ovest, offrendo luoghi per stoccaggio, imballaggio, assemblaggio e spedizione di merci per il nord Europa ed il sud del Mediterraneo senza tassa doganale. Il porto franco di Cagliari, col suo hub, era anche delimitato. Sono passati 21 anni e niente è stato fatto se non una società privata che ha mantenuto se stessa senza che entrasse in funzione il porto franco di Cagliari. E nel frattempo anche il Porto canale sta deperendo. Ancora, malgrado l'uscita dall'obiettivo 1 ero riuscito a mantenere gli 11.000 miliardi di lire assegnatici. Ma durante la legislatura successiva si è registrata la polverizzazione di questa montagna di danaro in tante frammentate azioni, che avranno potuto produrre consensi ma niente di strutturale. Così è difficile uscirne. L'incolpevole e addolorato presidente Solinas saprà tentare di far ripartire il progetto del Geoparco previa un'accurata inchiesta per accertare le responsabilità politiche e gestionali da far conoscere ai sardi affinché si capisca che chi sbaglia non può sempre farla franca. Solo il rigore e la piena attuazione del programma di governo potranno farci risalire.

